

IL RACCONTO

Così rinasce la mia Venezia la più antica città del futuro

RENATO BRUNETTA

Non è un caso che Venezia sia tornata ad apparire nelle pagine dei quotidiani nazionali. Il mondo, sconvolto da guerre antiche e nuove catastrofi, si sta interrogando su come dovrà essere la transizione verso il futuro, che sarà diverso dal presente, anche per i cambiamenti climatici ormai innegabili. -PAGINE 24 E 25

Venezia città del futuro

Moderna e resiliente fin dall'antichità ha saputo salvarsi con l'innovazione e può contribuire alle prossime sfide su sostenibilità e tutela ambientale

40

I siti Unesco
del Mediterraneo
a rischio per la risalita
del livello del mare

55 mila

I residenti del centro
storico di Venezia dove
ogni giorno passano
230 mila persone

RENATO BRUNETTA

L'INTERVENTO

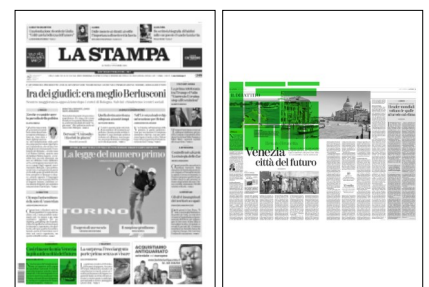
Non è un caso che Venezia sia tornata ad apparire nelle pagine dei quotidiani nazionali. Il mondo, sconvolto da guerre antiche e da nuove catastrofi, si sta interrogando su come dovrà essere la transizione verso il futuro, che sarà diverso dal presente, anche per i cambiamenti climatici ormai innegabili. Perché non ricordare allora la storia millenaria di Venezia, città "impossibile" costruita in una laguna, ecologicamente ambiente di transizione e, per molti secoli, modello di cultura, arte e innovazione per il mondo intero?

L'esperienza storica di Vene-

zia è sempre stata rivolta al futuro e mai al passato. Come nel disorientante quadro del "Mondo Novo" del veneziano Giandomenico Tiepolo (1791), dove i personaggi sono visti di spalle, mentre guardano verso qualcosa che ancora non si palesa. Venezia ha sempre incarnato modernità e innovazione: già nel Medioevo Dante, descrive con meraviglia, nel canto XXI dell'*Inferno*, l'Arsenale di Venezia, il più grande cantiere navale d'Europa, organizzato come una fabbrica *fordista ante litteram*.

Da Galileo agli stampatori

Modernità nella tecnologia e nella scienza, sostenute da una governance illuminata: ogni lista sarebbe incompleta, ma è ben rappresentata da Galilei. Egli, a Venezia nel 1609 sperimentò il suo cannocchiale dalle prestazioni superiori grazie alle lenti fabbricate con il vetro di Murano, grazie al quale fece eccezionali scoperte, esposte nel Side-



reusNuncijs, pubblicato a Venezia nel 1610, destinate a rivoluzionare la tradizionale visione del cosmo. Anche i libri contribuivano a rendere Venezia capitale della cultura europea: dopo l'invenzione di Gutenberg della stampa a caratteri mobili (1455), già nel 1469 la Repubblica autorizzò due giovani tedeschi all'*ars imprimendi librorum*. Nel 1500 a Venezia si stampava la metà dei libri pubblicati in tutta Europa. Ciò anche grazie al talento di Aldo Manuzio, primo editore moderno, che trasformò il libro in un mezzo culturale e sociale, inventò il carattere corsivo ed introdusse la punteggiatura, come oggi l'utilizziamo. La modernità della "governance" veneziana è ben rappresentata dalla visita a Venezia nel 1786 dei padri della costituzione americana Thomas Moore, Benjamin Franklin e Thomas Jefferson, per prendere ispirazione dal suo corpus giuridico. Il soggiorno di Franklin, costituzionalista, ma anche scienziato, lasciò in città il primo parafulmine, installato sul campanile di San Marco. Dopo la caduta della Repubblica, nel 1797 seguì un periodo di declino il cui termine è simboleggiato dalla costruzione del ponte translagunare (1846). Quel ponte, che permise l'arrivo non solo del treno, ma anche della rivoluzione industriale, avviò trasformazioni urbanistiche ed economiche. Venezia ebbe un acquedotto ed un sistema di pubblica illuminazione prima di Milano. La seconda rivoluzione industriale che Venezia vive da protagonista vide sorgere a Venezia (Porto Marghera) nel 1917 la prima zona industriale d'Italia. Questo sviluppo fu possibile grazie al porto, che consentì l'arrivo delle materie prime, e alla vicinanza con le sorgenti di produzione idroelettrica. La convenzione per la costruzione del porto e di un nuovo quartiere residenziale fu firmata il 23 luglio 1917 dal presidente del Consiglio Paolo Boselli, alla presenza del sindaco di Venezia, Filippo Grimani, e di Giuseppe Volpi, presidente della Società Adriatica dell'Elettricità (Sade), fondata nel 1905. Da quel momento, il polo produttivo di Marghera ha conosciuto impetuose fasi di sviluppo e profonde trasformazioni, all'insegna della modernità e dell'innovazione. Le prime real-

tà manifatturiere si specializzarono nell'industria pesante e di base. Tra i settori rilevanti si annoverano quello metallurgico, in particolare alluminio, semilavorati in leghe ferrose e zinco, e quello chimico, con una vasta gamma di prodotti, tra cui materie prime indispensabili per ulteriori processi produttivi. Ma il modello "volpiano" non è solo industrialista, perché nel 1932 si completa con l'idea della Mostra del Cinema al Lido di Venezia. Nel secondo dopoguerra, il progressivo ampliamento del comparto petrolchimico beneficiò delle sopraggiunte innovazioni tecnologiche, quali il "Moplen", capostipite di prodotti resistenti, economici e di larghissimo uso, grazie alla scoperta del polipropilene isotattico da parte di Giulio Natta, per questo premiato dal Nobel per la chimica nel 1963. Nel 1965, in pieno boom economico, Porto Marghera registrò il massimo storico di occupati, impiegando 32.980 addetti.

Ancora oggi, tra zone e portuali e impianti industriali, il polo di Marghera si estende per 2.109 ettari, rimanendo una delle più grandi zone industriali costiere d'Europa. Presenta un tessuto economico molto diverso rispetto a quello del secolo scorso: si abbandona l'industria pesante e si passa a nuove funzioni di manifattura leggera compatibile e di logistica a servizio del Veneto che sfrutta in modo moderno quel porto sul quale la Serenissima aveva fondato tutti i suoi successi. Oggi vi operano oltre 880 aziende, con oltre 11 mila addetti. Ma alle "date chiave" della storia di Venezia, alcune delle quali sopra ricordate, nel XXI secolo dobbiamo oggi aggiungere un'altra: quella del 3 ottobre del 2020. La mattina di quel giorno, per la prima volta, l'innalzamento delle barriere mobili 4 del Mose (Modulo Sperimentale Elettromeccanico) separò le acque della laguna da quelle del mare, evitando l'allagamento della città. Fu davvero un evento epocale: le 78 paratoie, che realizzano la più grande diga mobile del mondo lunga 1,6 km, da quel giorno si sono alzate per più di 90 volte.

L'immagine triste e drammatica di una città piegata, colpita nelle sue ricchezze più preziose, dove era impossibile muoversi e lavorare, non esiste più. I lavori in

corso di completamento cancelleranno ogni opportunità di foto della Piazza San Marco allagata. La Basilica di San Marco, già dal novembre 2022, è protetta da una barriera di vetro che impedisce il contatto deleterio dei marmi con l'acqua salata, permettendo l'avvio di consistenti lavori di restauro. La protezione di Venezia grazie al sistema Mode, che comprende molti altri interventi, permette oggi l'avvio di una storia nuova e diversa, nella quale Venezia assumerà nuovamente il ruolo centrale che aveva nel primo millennio: un ruolo nuovo perché la vede agire all'interno di una area urbana funzionale che si estende su almeno altri 15 comuni formando quella città metropolitana di almeno un milione di fruitori, parzialmente corrispondente a quella della Città Metropolitana.

Un ruolo, quello della Venezia storica, reso possibile da una sua protezione dal mare con il Mose, che si dimostra una soluzione a un problema che riguarda tutte, o quasi, le città costiere del pianeta: la salita del livello del mare. Per i prossimi cento anni, Venezia sarà la città costiera più sicura al mondo! Questo elemento fattuale chiude ogni polemica sulla bontà delle scelte operate dai diversi Governi, di vari colori politici, che si sono succeduti dal 1973, anno della prima Legge speciale per Venezia. Il Mose, frutto dell'ingegno di due generazioni e della volontà di una intera nazione, non risolve per sempre tutti i problemi di Venezia, ma fornisce il tempo per ricercare ed implementare le soluzioni ai problemi rimanenti. Alcune soluzioni devono essere immediate, riguardando la rigenerazione della vita socioeconomica della Venezia storica che deve ridefinire le proprie funzioni all'interno dell'area urbana funzionale metropolitana. Funzioni che dovranno, prima di tutto, consentire di riequilibrare il "successo" dell'attrazione turistica che Venezia storica esercita sul mondo intero.

Altre sfide saranno future: prima fra tutte quella per affrontare l'innalzamento del mare di 50 cm rispetto all'attuale livello. La Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità (VSF), che il presidente Draghi mi ha incaricato di presiedere e che ha come vicepresidenti il sindaco di Venezia Brugnaro e il 5

presidente della Regione del Veneto Zaia, è stata istituita nel 2022 con l'obiettivo di utilizzare "bene" il tempo reso disponibile dal Mose. È anch'essa un modello innovativo di partnership pubblico-privato, composta da attori istituzionali, quali il Comune di Venezia, la Regione del Veneto, le Università e gli Enti pubblici di ricerca, oltre a rilevanti Fondazioni, Istituti storici e grandi aziende nazionali ed internazionali. I 47 soci della Fondazione sono uniti dal filo rosso della "sostenibilità" e dall'impegno ad agire per il futuro di Venezia. Il grande ingegnere Cristoforo Sabbadino a metà del 1500 identificava i nemici di Venezia ne "i fiumi, il mare e gli homeni". Sabbadino, che "inventò" la laguna moderna sottraendola al destino di inesorabile interramento, iniziò la difesa della città deviando i corsi dei fiumi fuori dalla laguna. Oggi il Mose ne ha completato la difesa dal mare. A discapito degli ultimi nemici, ahimè sempre presenti, Venezia è oggi il luogo di un nuovo Rinascimento. Le Università veneziane già attraggono ricercatori e studenti internazionali, attivando nuovi corsi accademici e partecipando al progetto "Venezia Città Campus", chemira al raddoppio della popolazione studentesca e di ricercatori.

Le frontiere della ricerca

Abbiamo condotto ricerche nei settori avanzati dello Spazio e dell'Idrogeno, creando opportunità di incontro per le industrie del Nord-Est. Il mondo della finanza è interessato a sviluppare nuove forme di sostegno alla sostenibilità e sta lavorando con noi per trovare soluzioni concrete. Il mix di diverse fonti energetiche, l'uso crescente del vettore idrogeno, l'elettrificazione di funzioni industriali e urbane sono gli elementi essenziali alla decarbonizzazione. I cambiamenti climatici in atto impongono scelte coraggiose e rapide. A Marghera si sta ampliando il Polo dell'Idrogeno, con ingenti investimenti spinti dal Comune di Venezia che ha acquisito 90 autobus ad idrogeno e per alimentarli Eni realiz-

zerà uno dei distributori più grandi d'Europa, con annesso impianto di produzione.

Le polemiche sollevate riguardo alla generazione di energia elettrica da fonte nucleare hanno toni e argomenti che appartengono al passato, gli sviluppi scientifico-tecnologici hanno già condotto il dibattito a un altro livello. Venezia non teme nessuno sviluppo tecnologico. Proprio a Marghera sono prodotti i componenti meccanici necessari ai magneti per le macchine di fusione nucleare che è la prospettiva più pulita in assoluto. Il CNR e l'Università degli Studi di Padova collaborano alla realizzazione del proto-reattore a fusione ITER - International Thermonuclear Experimental Reactor. Abbiamo una lunga storia che ci insegna, impariamo dagli errori ed è evidente che nessuna installazione a Marghera avverrà senza assicurare sicurezza e sostenibilità. La transizione ambientale ed energetica richiede un notevole supporto culturale e la storia di intelligenza di Venezia va condivisa con il mondo.

Al lavoro con l'Unesco

Recentemente abbiamo incontrato gli esponenti del World Heritage Centre dell'Unesco. Una narrazione negativa sui destini della città, animata dal solo scopo di interrompere le opere di salvaguardia in corso, aveva prodotto negli scorsi anni dubbi, timori, che raggiunsero il culmine in una visita Unesco nel gennaio 2020, solo due mesi dopo il terribile evento alluvionale del 12 novembre 2019. Allora Venezia era una città ferita, nel corpo e nello spirito. La situazione è oggi totalmente diversa: dal 3 ottobre 2020, tutto è cambiato. Con il World Heritage Centre di Unesco Venezia collaborerà, per rendere sempre migliore la gestione di questo sito ma, soprattutto, per raccontare al mondo come è stato possibile risollevarsi, portando modernità ed innovazione nella tutela del patrimonio culturale.

Le misure attuate dal Comune di Venezia promuovono un approccio quantitativo e pragmatico alla gestione dei flussi

turistici: il centro storico di Venezia ha meno di 50 mila residenti, ma accoglie in media ogni giorno circa 230 mila fruitori, meno della metà dei quali visitatori turistici, a testimonianza del ruolo centrale urbano che Venezia "di giorno" continua a svolgere. Analisi che la Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità sta realizzando e di certo interesse per tutte le città d'arte. Su queste analisi si potranno fondare le misure capaci di contrastare l'effetto indesiderato che l'esposizione come "sito del patrimonio mondiale" sta portando, anche in altri siti soggetti all'*overtourism*. Nel solo Mediterraneo oltre 40 siti del patrimonio mondiale sono a rischio per la risalita del livello del mare. Il "know how" relativo alle diverse misure di adattamento e protezione, incluso il Mose, costituiscono un valore che può e deve essere condiviso. VSF lo dichiarerà nuovamente a Baku, in occasione della COP29, e continuerà a farlo attraverso le reti internazionali nelle quali i nostri esperti di elevata caratura scientifica sono già attivamente presenti.

Un esempio significativo è la collaborazione con l'Ufficio delle Nazioni Unite per la Riduzione dei Rischi di Disastri (Undrr) nella campagna "*Making cities resilient*". Venezia è stata nominata lo scorso anno "*Resilience Hub*", una delle 30 città su oltre 4.300 che aderiscono nel mondo, con il compito particolare di condivisione delle conoscenze e delle esperienze per la tutela del Patrimonio culturale. Concludendo, se fino a poco fa era il mondo che voleva salvare una "Venezia in pericolo", ora è una "Venezia sicura" che vuole essere esempio per il mondo. Una Venezia che si è salvata dalle onde del mare e che oggi vuole mostrare come si possano gestire per il meglio anche le onde dell'*overtourism*. Così facendo, provvederà al proprio rinnovamento ed alla salvezza della propria *civitas*, dopo aver realizzato in modo straordinario la salvezza dell'*urbs*. Venezia, la più antica città del futuro. —



Così su La Stampa

DS4811

DS4811

Venezia nucleare

Il progetto di un polo energetico nell'area industriale di Marghera spazia il centro-destra. Zola contro Berlusconi, C'era il Tg5 all' "mundo è grande, si faceva allora" e l'Espresso valuta se dichiarare la Laguna dei patrimoni mondiali



Un polo energetico nucleare nel futuro dell'area industriale di Porto Marghera: l'ipotesi lanciata da Renato Brunetta ha aperto un dibattito anche all'interno dello stesso centrodestra



Progetti e strategie

Qui sopra, le paratoie del Mose, la diga mobile studiata per proteggere Venezia dall'acqua. È stata realizzata anche una barriera che tutela la basilica di San Marco. A destra, una veduta della città. Sotto, "Mondo Novo" (1791) dell'artista veneziano Giandomenico Tiepolo

