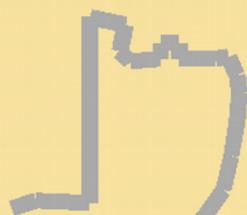


2015
2020



Matteo Pandolfo
una grande venezia
cronologia 1797 - 2015

di una città che cambia

vers. 04
aprile 2016

Copyright

Titolo del libro: 2015-2020, Venezia una città che cambia
Autore: Matteo Pandolfo

© **aprile 2014** prima stesura

Self publishing

terzo aggiornamento: gennaio 2016

quarto aggiornamento: aprile 2016

mattpand@gmail.com

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. La riproduzione, anche parziale e con qualsiasi mezzo, non è consentita senza la preventiva autorizzazione scritta dell'Autore

L'autore sarà grato a chi vorrà indicare imprecisioni inesattezze ed errori presenti in questa versione.

Indice

premessa	pag. 4
i motivi per una cronologia	pag. 6
cronologia dal 1797 al 2015	
dal 1797 al 1918	pag. 7
dal 1919 al 1946	pag. 16
dal 1947 al 1973	pag. 21
dal 1974 al 1990	pag. 24
dal 1991 al 2009	pag. 29
dal 2010 al 2015	pag. 32
periodi storici un commento sintetico	
dal 1797 al 1918	pag. 35
dal 1919 al 1946	pag. 36
dal 1947 al 1973	pag. 37
dal 1974 al 1990	pag. 40
dal 1991 al 2009	pag. 41
dal 2010 al 2015	pag. 44

tempo di lettura circa 25 - 30 minuti

VENEZIA 2015 - 2020

Per comprendere un città che cambia
per elaborare una nuova idea di città

Premessa

Quando nel 1797 gli schiavoni fedeli alla repubblica spararono in piazza alcuni colpi di moschetto per salutare il vessillo di San Marco, nel vicino palazzo ducale il rumore degli spari fu percepito dal maggior consiglio come se provenisse dalle armi delle truppe Napoleoniche che stavano invadendo la città. La paura del potente invasore, “el sior spavento”, scatenò il panico nella sala dove era riunito l’ultimo governo della Venezia dogale: si racconta che in fretta il maggior consiglio decretò con 512 voti favorevoli 5 astenuti e 20 contrari la caduta della Serenissima Repubblica di Venezia. Fu la fine di una storia che in poco più di un intenso millennio aveva costruito la città più bella, invidiata, problematica e desiderata del mondo.

Si potrà notare che già allora la distanza tra governo e cittadini fedelissimi aveva creato qualche incomprensione, una distanza che ancora oggi viene frequentemente lamentata dai cittadini-elettori più attenti ed esigenti nei confronti delle pubbliche amministrazioni.

La caduta della repubblica seguiva a numerosi errori politici del governo, anche se l'inevitabile intenzione dei francesi, in

probabile crisi di liquidità per le spese di guerra, era quella di invadere Venezia per saccheggiare le sue ricchezze e umiliare una storia millenaria, come se l'Italia in crisi di oggi per risolvere qualche invidia e qualche problema economico invadesse il Vaticano, San Marino o la Svizzera.

Ne seguì la spoliazione delle grandi ricchezze ereditate dal settecento veneziano, la distruzione e la vendita di centinaia di edifici e chiese con tutto quello che ci stava dentro, la requisizione e vendita di infiniti elenchi di opere d'arte e preziosi documenti, fusione di preziosi oggetti d'oro e argento, l'incredibile distruzione del magnifico e irripetibile bucintoro rivestito d'oro. Se oggi il bucintoro fosse ancora integro potrebbe essere una delle meraviglie del mondo, una attrazione turistica formidabile.

La Venezia settecentesca era ancora ricca seppur fosse in atto già da qualche secolo una progressiva epoca di decadenza economica; possiamo solo immaginare quante e quali iniziative sarebbero state possibili nel secolo successivo con le disponibilità economiche della città accumulate nei secoli. Sarebbe oggi un'altra città, una bellezza assoluta per qualità e quantità artistico architettonica, sarebbe uno scrigno della storia del mondo. Di quella città rimane comunque l'opera urbana costituita da un rapporto indissolubile tra la forma della città dentro la sua laguna e la forza di architetture che nel loro insieme sono un paesaggio splendido. Neppure le grandi trasformazioni otto-novecentesche sono riuscite a trascinare Venezia in un ambiguo e un finto obbligo verso la modernità,

una forzatura che veniva evocata come il voler “competere con le altre città europee”. La spoliazione progressiva delle sue ricchezze mobili e fisiche ad opera anche di molti veneziani senza scrupoli hanno ridotto di molto le sue potenzialità attuali, ma la città è e resta forte.

Solo una parte della città storica non è riuscita a resistere al moderno con la forza del suo paesaggio. L'immagine dell'isola del tronchetto, del people mover, l'ambientazione caotica della zona tra porto e Piazzale Roma, sono il segno più eloquente di una modernità che a Venezia le amministrazioni ai vari livelli non hanno saputo gestire con intelligenza e con uno sguardo lungo nel tempo.

I motivi per una cronologia

Quando non si trova quello che si cerca viene la tentazione di cominciare a studiare e a scrivere, ed è quello che ho fatto.

Per rendere comprensibile e condiviso oggi un progetto politico per il futuro della città policentrica divisa o della città arcipelago unita (forzature etimologiche con cui si tenta di dare significato ad un difficile rapporto tra laguna e terraferma), non si dovrebbe prescindere da una seppur minima conoscenza storica del proprio territorio, da una conoscenza anche se sintetica e parziale delle vicende che hanno determinato la situazione attuale .

Questa cronologia di alcuni dei fatti ed eventi rilevanti nella storia della città potrà dare spunti per una personale e libera interpretazione della situazione di oggi; potrà stimolare la co-

struzione di una base comune tra chi organicamente vorrà elaborare proposte o dare risposte alla grande Venezia del futuro.

La scelta degli eventi è parziale e migliorabile, adattabile con il progressivo lavoro di verifica e sintesi critica.

Cronologia dal 1797 al 1918

1797, 12 maggio, ultimo maggior consiglio della repubblica di Venezia con doge Ludovico Manin, e abdicazione in favore di una municipalità provvisoria.

1797, 13 maggio fino al 17 gennaio 1798, saccheggio e spoliatura di Venezia, distruzione del patrimonio della città da parte dei francesi

1798, 18 gennaio, a seguito del trattato di Campoformido inizia la dominazione austriaca, che prosegue con altre distruzioni e saccheggi a Venezia, che realizza grandi trasformazioni urbane e della gestione amministrativa, privilegiando la vocazione portuale in quanto sbocco sul mare dell'impero asburgico.

1798, ultimo Bucintoro (lungo m. 34,8 largo m. 7,3 alto m. 8,35) col quale venne celebrato anche l'ultimo rito dello Spozalizio della Repubblica con il mare Adriatico, nel 1796, nei primi giorni di gennaio, nel momento drammatico in cui le truppe francesi lasciarono Venezia, ceduta all'Austria in seguito al "pactum sceleris" passato alla storia come trattato di Campoformido, fu smembrato a colpi di scure e privato di tutti gli intagli e delle statue dorate. Il Bucintoro fu bruciato per tre giorni consecutivi per ricavarne l'oro. Si salva solo scafo, che armato con qualche cannone viene ribattezzato "Idra", e messo dagli austriaci all'imboccatura del porto di Malamocco,

fino a quando venne riportato in Arsenale dove fu completamente demolito nel 1884. Evidentemente il Regno d'Italia, 3° usurpatore della Repubblica Veneta, non aveva alcun motivo di salvarlo per lasciarlo posterì

1805, 18 marzo, con il trattato di Presburgo la provincia veneta viene ceduta ai francesi; inizia l'epoca della cosiddetta modernizzazione della città insulare con l'avvio di numerose opere pubbliche. Qualche esempio sono la distruzione della chiesa di San Geminiano in piazza San Marco e la realizzazione dell'Ala Correr nel 1806, l'apertura di via Eugenia ora via Garibaldi. Venne attuata la soppressione degli ordini religiosi che erano custodi di ampie ricchezze, e la conseguente distruzione o svuotamento di molte chiese e conventi, la soppressione delle antiche scuole veneziane.

1805, avviati i lavori per la costruzione di Forte Marghera

1807, distrutto dall'era napoleonica l'ultimo grande complesso della zona sud est, il complesso edilizio della chiesa di San Antonio Abate, protettore di macellai e allevatori, dove verranno costruiti gli edifici delle partecipazioni nazionali alla Biennale che viene inaugurata nel 1895, aperta negli anni pari con la rassegna d'arte.

1807, il 30 novembre arriva a Venezia da Fusina il Napoleone Francese, dopo aver soggiornato a Villa Pisani a Stra.



1807, viene demolita la chiesa di San Geminiano del Sansovino per lasciare il posto alla monumentale attuale entrata e lo scalone del Correr, per realizzare una grandiosa sala da ballo al primo piano

1810, il decreto napoleonico del 23 aprile sopprime le corporazioni religiose

1810, nasce l'orto botanico di San Giobbe, per effetto di una legge del primo governo del Regno d'Italia in cui si imponeva ai Licei del Veneto l'insegnamento della botanica, e diventò uno dei più importanti d'Italia con 5000 piante anche rare ed esotiche; nel 1847 la sua fama gli valse il titolo di Imperiale Regio Orto Botanico

1812-13, blocco navale austro inglese, il porto resta inattivo per due anni con gravi conseguenze economiche per la città

1814, il 20 aprile, ritorna in città la dominazione dell'impero austriaco; la città di Venezia è inglobata nel nuovo regno lombardo veneto nel 1815; la dominazione durerà fino al 1866, salvo la parentesi rivoluzionaria guidata dal Manin nel 1848.

1815-17, periodo di carestia e grave crisi economica in segui-

to alla spoliazione e alle devastazioni francesi e austriache

1815, il 17 ottobre partono da Parigi i cavalli bronzei di San Marco, rubati da Napoleone, e arrivano il 13 dicembre accolti da una moltitudine commossa, e rimessi sopra il pronao della basilica.

1826-39, dopo la decisione napoleonica del 1807 di insediare il cimitero presso l'isola di San Cristoforo della Pace, inaugurato nel 1813, si allarga la superficie colmando un canale che la divide dall'isola di San Michele, inglobandola.

1830, momentanea ripresa economica con la concessione del porto franco; inizia l'interramento della zona ovest di Venezia, ora Campo di Marte, e della sacca di Santa Lucia futura stazione ferroviaria

1830-40, la città di Venezia e il suo diretto entroterra è in miseria; si calcolano in centro storico 40 mila poveri su una popolazione di 120 mila persone. Molti sono disoccupati e mendicanti, ma "a questo clima di miseria, di desolante tristezza e di malinconico romanticismo che colpisce i turisti come Lord Byron, si contrappongono la gioia e l'allegria di una città pulsante" (A. Zorzi, Venezia austriaca)

1836, il teatro La Fenice brucia e viene ricostruito in un anno

1836 progetto del nuovo ponte ferroviario degli ing. Meduna e Duodo

1841, inizio dei lavori per la costruzione del nuovo ponte ferroviario

1841-43, costruzione del macello comunale presso l'area di San Giobbe; nel 1890 sarà realizzato il ponte metallico di collegamento con l'area della nuova stazione ferroviaria

1843, maggio, primo impianto della 'fabbrica' del Macello Co-

munale di San Giobbe

1846, fine dei lavori e inaugurazione il giorno 11 gennaio del nuovo ponte ferroviario, costruito sotto la direzione dell'ingegner Andrea Noale. La nuova infrastruttura determina uno spostamento epocale di Venezia a ovest; una nuova espansione di funzioni economiche su un'area che era considerata marginale

1848, dal 17 al 23 marzo 1848 le sette giornate, che portarono il 22 alla costituzione della Repubblica di San Marco, che sopravvisse fino al 22 agosto 1849 dopo una difficile e sanguinosa resistenza allo strapotere militare Asburgico. La notte del 25 maggio 1848 il bombardamento austriaco a Forte Marghera si protrae senza sosta per giorni. I veneziani sono costretti a retrocedere e abbandonare il forte. La difesa era costata più di 500 uomini

1857, il 4 luglio Giovanni Busetto detto il Fisola inaugura "il grande stabilimento balneare del Lido"; per arrivare in spiaggia c'era un sentiero che ora è il Gran Viale, dotato servizio di somarelli, poi trasformata in strada per le carrozze e dal 1905 per il passaggio del tram elettrico. Per il passaggio da Venezia a Lido era stato istituito un servizio di traghetto tra Riva degli Schiavoni e Santa Maria Elisabetta, in un primo tempo con barche a remi con quattro marinai in grado di trasportare 16 passeggeri, poi con l'Alnoch una vaporiera militare presa in affitto dall'Ammiragliato.

1858, costruzione del ponte di ferro degli Scalzi, di fronte alla stazione ferroviaria

1858, inizia la costruzione del nuovo ponte metallico, Ponte della Carità, sul Canal Grande all'Accademia, realizzato dall'industria veneziana Neville (a San Rocco) che sarà in se-

guito rimosso e sostituito con un ponte provvisorio in legno nel 1934. L'abbassamento dei valori immobiliari del sestiere di Dorsoduro indusse i proprietari degli immobili a sostenere la costruzione del ponte dell'accademia finanziato da impresa privata.

1861, inizio dei lavori di restauro e stravolgimento del Fontego dei Turchi (ing. Berchet)

1861, 17 marzo, Vittorio Emanuele proclama il Regno d'Italia

1865, si costruisce la nuova stazione ferroviaria sulle demolite chiese di Santa Lucia e Corpus Domini

1866, annessione di Venezia al regno d'Italia, la mattina del 7 novembre, il corteo di barche con il re Vittorio Emanuele II sfila sul Canal Grande con principi reali e deputazioni di municipi di grandi città già annesse. Salutato dai colpi dell'artiglieria del forte di Marghera e accolto dalle autorità cittadine con in testa Sebastiano Tecchio e il commissario regio Pasolini. Come viene segnalato da diverse fonti, la visita reale fu accompagnata da una grande partecipazione popolare. Sin dalle prime ore del mattino il Canal Grande era stato preso d'assalto da una moltitudine di imbarcazioni di ogni genere; le fonti di polizia segnalano, poi, che lungo tutto il percorso le fondamenta, le finestre e persino i tetti delle case si erano riempiti di persone in attesa di acclamare il passaggio del re

1867, commissione Municipale al lavoro per la riforma delle strade e dei canali di Venezia

1870, il prefetto Luigi Torrelli parlando di Venezia traccia una situazione tragica del patrimonio edilizio, "molti dei suoi palazzi sono passati in mani straniere, altri convertiti in uffici pubblici ed alberghi, molti in rovina, e pochi nel pristino lustro. Grande per non dire enorme è il numero delle case completamente vuote;

esso si aggira intorno al sesto del totale, ossia a circa tremila, poiché ad oltre diciannovemila si eleva il totale”

1870-72, realizzazione della Strada Nova, dal campo Santi Apostoli a Santa Fosca

1870, inizia la costruzione della stazione marittima che entrerà in attività nel 1880

1872-78, avvio di grandi opere di trasformazione della più grande industria veneziana, l’Arsenale. Si costruiscono due nuovi bacini di carenaggio, nuovi spazi per nuove attrezzature e tecnologie, adatti per la costruzione e il varo delle moderne navi in ferro.

1872, al termine di una ennesima epidemia di colera il sindaco Fornoni ordina "una generale ispezione a tutte le abitazioni della città a mezzo di speciali commissioni sanitarie per provvedere alla pulitezza dell'abitato e allo spurgo dei luoghi e dei depositi immondi"; quello che si descrive è difficile da immaginare oggi

1872, viene realizzato parzialmente e con alcune modifiche il Cimitero di San Michele a seguito di un concorso del 1858 vinto da Annibale Forcellini

1880-82, viene realizzata la nuova via XXII marzo

1880, entra in funzione la prima parte della stazione marittima a fianco della Scomenzera, decisione già resa esecutiva dalla commissione Paleocapa nel 1869

1881, inizio del servizio regolare di vaporetto a Venezia della francese “compagnia des bateaux omnibus”

1881-1865, costruzione della stazione marittima e del porto commerciale

1882-83, a seguito dell’acquisizione dell’area ex spiaggia di

Santa Marta cedute dal comune, iniziano le attività del Cotonificio Veneziano su un complesso edilizio in mattoni di ca 24 mila mq ampliato nel 1900, restaurato e ora occupato dall'università di architettura. La società anonima con capitale lombardo veneta chiuderà verso il 1960

1883, Chateaubriand scrittore e diplomatico francese chiama Venezia "ville contre nature", a cui risponde la nobilissima dama Giustina Michiel

1883, il Comune di Venezia annette Malamocco che era comune autonomo del lido

1884, 14 luglio, inaugurazione del mulino Stucky, costruito sopra il demolito convento chiesa e campanile di san Biagio e Cataldo alla Giudecca; in seguito sono aggiunti edifici nel 1886, ricostruito con le forme architettoniche attuali nel 1894, aggiunte alcune parti nel 1907.

1884, costruzione di edificio in ferro del nuovo mercato del pesce a Rialto

1884, arriva l'acquedotto in Piazza San Marco a Venezia

1885, sventramento edilizio per la nuova Merceria 2 aprile tra San Bartolomeo e San Salvador

1886, imbonimento di Sacca Fisola, la città vuole crescere

1887, 20 marzo, Gianpietro Talamini fonda il Gazzettino, organo di stampa di riferimento a Venezia

1890, subentra per il servizio di trasporto pubblico lagunare esterno la Società Venezia Lagunare

1891, piano di risanamento elaborato da Commissione del Ministero dell'Istruzione, per salvaguardare la città mantenendo la sua incolumità artistica; il piano si articolava in 40

progetti, che riguardavano prevalentemente la viabilità interna; venivano individuate aree fabbricabili e la soppressione delle residenze collocate al piano terra, lasciando le iniziative ai privati che erano incentivate proponendo prestiti a basso saggio di interesse;

1895, 30 aprile, prima Esposizione di Arte Moderna, ora Biennale, voluta dal sindaco Selvatico

1895-1919, Sindaco di Venezia Filippo Grimani; sostenuto dal patriarca Sarti, fu uomo d'ordine dall'atteggiamento paternalista, sindaco ponte fra il passato e il futuro industriale, aperto e favorevole all'iniziativa privata. Promotore di numerosi interventi di edilizia popolare, della ricostruzione com'era dov'era del campanile di san Marco, sostenitore delle tradizionali feste veneziane, ma anche della repressione di molti scioperi, proteste operaie e di categorie commerciali, sostenendo la apoliticità dei lavoratori. "Dopo Caporetto, il G. si prodigò per trovare una sistemazione ottimale alla popolazione in fuga da Venezia (quasi centomila, oltre i due terzi degli abitanti) e nel contempo far sentire la propria presenza nelle colonie per gli sfollati che, con l'aiuto della Cassa di risparmio, furono approntate in Piemonte, in Liguria e soprattutto in Romagna".

1897-1902, viene costruito il birrificio Dreher (progettato dall'architetto tedesco Wullekopf), alla Giudecca nelle vicinanze del Mulino Stucky. Proprietaria è la Società Birra San Marco e poi la società Birra Venezia infine la Birra Pedavena Dreher Venezia dal 1928. Il 13 aprile 1897 una fastosa festa per il nuovo Mulino Stuky.

1898, la crisi economica, proteste e repressioni sanguinose (Beccaris a Milano)

1902, il 3 dicembre il Consiglio comunale approvò il progetto del pittore Cesare Laurenti e dell'architetto Domenico Rupolo per la nuova pescheria a Rialto al posto della tettoia in ferro costruita dall'ingegnere comunale Annibale Forcellini diciassette anni prima; l'edificio viene inaugurato il 28 aprile 1907 in occasione della VII biennale d'arte

1902, 14 luglio, crolla il campanile di San Marco, che viene ricostruito dal 1903

1902, interrimento del Rio Farsetti, posto tra l'attuale omonimo rio terà e San Leonardo

1902, inaugurata la galleria d'arte moderna di Cà Pesaro

1902, l'ing. Petit propone la creazione di un incremento portuale in area di terraferma sul fronte laguna, il nuovo porto di San Giuliano, da collegare con un canale direttamente alla bocca di porto del Lido

1903, l'ing. Petit segue alla precedente proposta con un'altra analoga ma individuando l'estensione portuale veneziana sul lato opposto, ovvero ai Bottenighi; Piero Foscari basandosi su questa proposta commissiona uno studio intitolato "progetto Porto Marghera". Si afferma una nuova classe dirigente di cui faranno parte Foscari e Volpi, Gaggia e poi Cini.

1903, di questi anni la fortuna economica del Volpi, abile imprenditore e politico, con il monopolio dei tabacchi e la costruzione di un porto nel Montenegro.

1904, progetto per il nuovo porto Marghera, promosso da Volpi, con l'ing. Coen, previsto ai Bottenighi

1904-06, nuovo quartiere Grimani, posto di fronte ai Gesuiti a Venezia, su progetto dell'ing. Marsich

1905, fondazione della SADE, società adriatica di elettricità;

per iniziativa o apporto di un gruppo di finanzieri e imprenditori veneti, G. Volpi, P. Foscari, N. Papadopoli, R. Revedin, M. Capuano, C. Siracusa, G. Barberis, G.B. Del Vo, e con il contributo decisivo della banca commerciale italiana; presidente fino al 1943 fu Volpi, per la carica di direttore generale viene chiamato Achille Gaggia fino al 1943 anno in cui divenne presidente; dal 1953 la presidenza passa a Cini fino alla nazionalizzazione del 1962, che unisce tutte le produttrici italiane di energia elettrica nell'Enel.

1905, subentra per il servizio di trasporto lagunare interno la Azienda Comunale di Navigazione Interna Lagunare che dal 1941 gestirà anche la tranvia al Lido

1905-08, La sera del 21 Luglio 1908 più di 30.000 veneziani e oltre 3.000 ospiti da ogni parte del mondo giunsero nell'affascinante cornice del Lido di Venezia per assistere all'inaugurazione dell'Hotel Excelsior. L'opera fu commissionata dall'illustre imprenditore Nicolò Spada all'architetto veneziano Giovanni Sardi, e fu costruita in diciassette mesi.

1906, 12 febbraio, approvato dal consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il Piano Regolatore del porto di Venezia, che prevede un'estensione del porto veneziano ai Bottenighi, e del nuovo Canale Vittorio Emanuele che lo collega il porto di Venezia; iniziano i lavori nel 1909 che proseguiranno per otto anni.

1906, il 16 aprile viene inaugurato l'ospedale Umberto I a Mestre, costruito sopra l'area Castelvechio, ampliato nel corso dei decenni successivi fino alla chiusura e demolizione nel 2009

1907, nuovo quartiere popolare alla Giudecca, dell'ing. Marsich

1907, viene demolito e ricostruito l'edificio del mercato del pesce a Rialto con l'attuale edificio in muratura

1908, arriva l'elettricità a Venezia, una iniziativa della società Cellina

1909 15, ampliamento della superficie dell'Arsenale con la costruzione del terzo bacino di carenaggio denominato Principe di Piemonte (250 mt) per la costruzione e riparazione di navi da guerra monocalibre (la corazzata Dante Alighieri lunga 180 metri era in servizio a Venezia nel 1918).

1911, nuovo quartiere residenziale sull'area ove erano posizionate le officine Neville a Castelforte San Rocco, Venezia

1911, iniziano i lavori per la costruzione di Porto Marghera con i fondi della lg. 502 del 1907

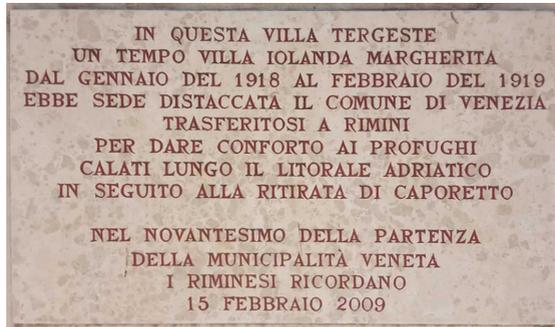
1911, prima rappresentazione fotografica dall'alto del centro storico di Venezia (la seguente del 1982), unione di fotogrammi scattati dal Regio Corpo degli Aerostieri, coordinati dal Capitano Cesare Tardivo, utilizzando palloni areostatici (topofotografia da pallone). La foto del 1911 ci indica una città storica ancora colma delle proprie funzioni sociali politiche economiche ed industriali, che ancora stava definendo area portuale e le aree di margine ovest che sarebbero diventate la connessione con la terraferma e la fine dell'epoca industriale veneziana trasferita a Marghera.

1912, inaugurazione del nuovo campanile di San Marco

1914, 8 febbraio, formalizzata con regio decreto la nascita dell'Ist. Autonomo Case Popolari, facendo seguito alle disposizioni della legge Luzzati n 251 del 1903

1914-18 prima guerra mondiale; la conseguenza della guerra che si avvicina al territorio veneziano è la evacuazione e al-

lontanamento della popolazione del centro storico e terraferma, un esodo che causa un grave distacco sociale tra città e i suoi cittadini, la chiusura di molte attività, una perdita che si ripercuote nel futuro di tutto il territorio.



1915, 23 maggio l'Italia dichiara guerra all'Austria

1915, 24 ottobre, una bomba austriaca centra in pieno e distrugge il soffitto affrescato dal Tiepolo della Chiesa degli Scalzi, La decorazione del soffitto fu sostituita da una grandiosa tela di Ettore Tito, che vi lavorò negli anni 1929-1933

1917, 15 maggio, piano regolatore del porto di Venezia, il consiglio comunale approva la localizzazione in agosto

1917, 23 luglio, nasce il progetto Porto Marghera, il Presidente del Consiglio Paolo Boselli, il Sindaco di Venezia Filippo Grimani e Giuseppe Volpi, presidente della società "Porto Industriale di Venezia", firmano la convenzione con "i provvedimenti per la zona industriale e il quartiere urbano"

1917, 24 ottobre, l'esercito austriaco dilaga dal fronte di Caporetto verso Venezia

1917, Il sindacato di Studi per imprese elettrometallurgiche e navali nel Porto di Venezia incaricò l'ing Enrico Coen del pro-

getto di Marghera che prevedeva nell'area dei Bottenighi un porto commerciale di 350 ha, un porticciolo dei petroli per 30 ha, la zona industriale per 700 ha, un quartiere urbano per 225 ha; il 12 giugno 1917 il sindacato costituì la Società Anonima Porto Industriale di Venezia, con presidente Giuseppe Volpi, già presidente Sade.

Cronologia dal 1919 al 1946

1919, iniziano i lavori per la costruzione della prima zona industriale di Marghera

1919, progetto Emmer per il quartiere residenziale di Marghera per 30 mila abitanti sviluppata lungo un viale centrale su cui si affacciano i principali servizi pubblici. La sua realizzazione è connessa allo sviluppo del porto industriale, ma anche alla necessità di trasferire in terraferma una quota di popolazione del centro storico, per interventi di risanamento edilizio. All'interno del tracciato di Emmer, localizzate su tre aree prossime alla stazione di Mestre, si inseriscono le prime abitazioni realizzate dallo IACP di Venezia. L'insediamento riceve un nuovo impulso nel 1926 quando lo IACP acquista quattro appezzamenti di terreno di 70.000 mq.

1919-21 il biennio rosso

1920, attivata la fermata del vaporetto della SLV e della tranvia a San Giuliano

1920, progetto per il nuovo quartiere Mussolini a Santa Marta, sui 20 mila mq ceduti dal Cotonificio Veneziano, nel 1924 iniziano i lavori, ultimati nel 1928 con la costruzione di 14 edifici per 148 alloggi; seguirono altri edifici per Ferrovieri, e altri blocchi edilizi dello stesso IACP

1920, costruzione della torre piezometrica a S. Andrea (che ora vorrebbero demolire per far spazio all'ampliamento del garage san marco)

1921 iniziano i lavori del nuovo quartiere residenziale di Marghera, viene costituita la società costruzioni italiane, di Stucky Cini e Gaggia, e stipulato accordo per primo lotto lavori di edilizia popolare

1922 inaugurato il canale Vittorio Emanuele che collega quello che doveva essere un unico porto, collocato tra Santa Marta e i Bottenighi, il 18 maggio il re Vittorio Emanuele percorre il nuovo omonimo canale verso Marghera per andare all'inaugurazione del nuovo polo industriale

1922 Mussolini al potere

1922, nuovo ospedale al mare del Lido di Venezia

1922, nasce tra le paludi di Marghera la prima centrale termoelettrica della Sade. La centrale Enel Giuseppe Volpi è attiva dal 1926 e viene definitivamente chiusa nel 2013, venduti gli 11 ettari di terreni da bonificare e una fabbrica tossica da smaltire.

1923, progetto per il nuovo quartiere di Sant'Elena, approvato nel 1924; già avviati i lavori di urbanizzazione sull'imbonimento della seconda metà dell'ottocento.

1925, Volpi ministro delle finanze

1925, 30 ottobre, piano regolatore del Porto di Venezia

1926, soppressi i partiti politici, nasce ufficialmente la dittatura fascista

1926, abolito il comune di Mestre, unito territorialmente al comune di Venezia. Annessi in seguito anche i municipi di Pel-

lestrina nel 1923, Murano e Burano nel 1924, Favaro, Chirignago, Zelarino, Malcontenta. Prende consistenza territoriale il progetto di Volpi della "grande Venezia".

1926, la S.A.D.E., Società Adriatica di Elettricità, progetta la centrale termoelettrica di Marghera, con una potenza di 200.000 Kw da raggiungere gradualmente in relazione al fabbisogno di energia della nascente prima zona industriale. Testimonianza artistica ne è il grande mosaico colorato disegnato da Mario de Luigi sul muro ovest dell'atrio, che documenta lo storico insediamento produttivo a fianco della laguna e delle sue barene. Sempre nell'atrio, alla base dello scalone monumentale, è posto il busto in bronzo di Giuseppe Volpi Conte di Misurata.

1926-1939, dopo la decisione napoleonica del 1807 di insediare il cimitero presso l'isola di San Cristoforo della Pace, inaugurato nel 1813, si allarga la superficie colmando un canale che la divide dall'isola di San Michele, inglobandola.

1927, piano per il nuovo quartiere per 30 mila abitanti di Marghera

1929, crisi a Wall Street, una crisi economica mondiale, una crisi finanziaria che distrugge anche l'economia reale

1930, 14 marzo, iniziano i lavori del ponte della libertà (chiamato ponte littorio), progettato dall'ing. Fantucci, sotto la direzione lavori dell'ing. capo del Comune ing. Miozzi

1931-34, progetto per il nuovo ponte in pietra degli Scalzi dell'ing. Miozzi; i lavori iniziano il 4 maggio 1932, e viene inaugurato il 24 ottobre 1934



1932, inaugurazione del ponte stradale littorio ora ponte della libertà, il più lungo del mondo

1932, 6 agosto, prima mostra d'Arte Cinematografica al Lido di Venezia, ospitata dove ora si trova la piscina dell'Hotel Excelsior; l'idea venne al commendatore Antonio Maraini, scultore e segretario della Biennale D'Arte, che ne parla con Volpi, che vede nella mostra la possibilità di un rilancio dell'Hotel Excelsior in quanto dopo la crisi del 1929 si era verificato un calo di prenotazioni. L'attrazione culturale per la clientela è la nascita della prima mostra d'Arte cinematografica, Alle 9 e 15 di sabato 6 agosto 1932 inizia la proiezione di dottor Jekyll e mister Hide dell'armeno statunitense Rouben Mamoulian, gli occhi della platea stravedono per Miriam Hopkins attrice americana rivale di Bette Davis, nei panni della cantante da bar Iv Pearson " le gambe che Miriam Hopkins scopre lentamente sotto quell'abito da music-all dell'ottocento, sono una delle più flagranti e violente rivelazioni di femminilità che si sia

mai vista al cinema”

1933, costruzione di Piazzale Roma e del Rio Nuovo, del nuovo garage comunale a p.le Roma (ing. Miozzi)

1934, la Biennale inaugura un nuovo festival del teatro

1934, visita a Venezia di Hitler e Mussolini, che si incontrano per la prima volta e si affacciano su una grande manifestazione in piazza San Marco

1934, costruzione dell'aeroporto Nicelli a Lido di Venezia, inaugurazione del ponte degli Scalzi, bando di concorso per il Prg di Mestre Marghera

1934, primo piano regolatore per ampliamento e risanamento dell'abitato di Mestre, dell'ing. Antonio Rosso dell'ufficio tecnico del Comune di Venezia

1935, giugno, dopo un quinquennio con il precedente proprietario Minerbi il Comune acquista il palazzo Cà Rezzonico, atto che è parte di una più ampia intenzione di trasformare il centro storico in luogo dirigenziale, museale ed espositivo, di Volpi, in quel momento ministro delle finanze e presidente dei Musei Civici Veneziani.

1937, varato il 21 agosto il RD legge n. 1901, norme per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia, prima legge speciale dopo quella napoleonica del 1807, che prevede il successivo piano di risanamento del 1939

1937, un Piano Regolatore per l'ampliamento e il risanamento dell'abitato di Mestre non trova applicazione per la folle entrata italiana nella seconda guerra mondiale. Un piano a forma di pesce che ingloba Forte Marghera e mantiene un importante collegamento acqueo con la laguna e Venezia. Nel 1942 il piano verrà modificato prevedendo una nuova espan-

sione in gronda lagunare per 200 mila abitanti su 1300 ettari, tra san Giuliano e via Orlanda, che pertanto porterà alla costruzione del cavalcavia (1955) di connessione tra ponte della libertà verso Forte Marghera ora Parco di San Giuliano



1937, inaugurata la riva dell'Impero (ora riva degli Schiavoni) voluta dal duce, 360 metri di lunghezza, e due nuovi ponti in pietra d'Istria, nuovo approdo per “grandi” navi

1937-38, Costruzione del palazzo del Cinema del Lido di Venezia sopra il demolito forte austriaco delle quattro fontane, e del nuovo Casinò municipale che ha la sua sede principale proprio al lido

1938, il Fondaco dei Tedeschi viene pesantemente restaurato dal Ministero per collocare il nuovo centro postale. Staccato quanto rimaneva dell'affresco del Giorgione “Nuda”, ora alle

galleria dell'Accademia.

1939, progetto di risanamento di Venezia insulare dell'ing. Miozzi, approvato con Regio Decreto del 27 maggio 1940, che si collegava con quello per la terraferma, ma che escludeva le isole dell'estuario. Il piano prevede l'espulsione di parte della popolazione ritenuta eccessiva nel centro storico verso la terraferma, individuando nuove aree di espansione edilizia a S. Elena e Giudecca (Sacca Fisola) Murano (Sacca Serenella), Lido. Piuttosto improbabile un'ipotesi di soluzione delle fognature veneziane. Il piano rimarrà attuabile fino al nuovo piano regolatore del '62.

1944, cinecittà traslocata a Venezia nei terreni acquistati nel 1942 dai fratelli Scalera, dietro il mulino Stucky, e viene inaugurata il 6 maggio; un polo cinematografico con sede anche ai giardini della biennale di castello e presso il palazzo Bonvecchiati, già sede degli uffici dell'Informazione della Repubblica Sociale, che nel 1944 andrà a fuoco per un attentato della resistenza.

1945, il 21 marzo, bombardamento americano su Venezia al porto e a santa Marta

1945, il 12 marzo la beffa del Goldoni organizzata dalla resistenza, alle 21,15 una simbolica occupazione del teatro colmo di fascisti e nazisti farà notizia e darà fiducia a partigiani e popolazione.



1946-51, eletto Sindaco G B Gianquinto, avvocato penalista, deputato e poi senatore, prima repubblicano entra nel PCI, sarà un punto di riferimento per la politica veneziana.

Cronologia dal 1947 al 1973

1947, muore il Conte Volpi; il suo progetto della grande Venezia è stato in parte realizzato, e la sua logica verrà seguita dai diversi poteri economico politici negli anni successivi

1949-56, edificazione del nuovo quartiere San Marco a San Giuliano

1950, un piano per la ricostruzione di Mestre rimane essenzialmente inapplicato lasciando alla totale mancanza di pianificazione l'espansione di Mestre, che cresce troppo e male

1950, la polizia spara sugli operai in sciopero alla Breda per il diritto ad un salario negato, dalla loro parte il futuro sindaco Gianquinto

1951, il 20 aprile è istituita la fondazione Cini presso l'isola di San Giorgio da Vittorio Cini in memoria del figlio Giorgio deceduto tragicamente

1951, questo è l'anno in cui venne raggiunto il massimo degli abitanti nel centro storico della Venezia dell'epoca post unitaria: 174.808

1953, piano regolatore per il porto di Venezia, si costituisce il consorzio per lo sviluppo del Porto e della zona industriale, al quale partecipano Comune e Provincia, per la costruzione della seconda zona industriale

1954, ricostruzione della stazione ferroviaria Santa Lucia a Venezia, della nuova direzione compartimentale Enel sul Rio

Novo degli arch.tti Scattolin e Vietti

1955, la chiusura del Mulino Stucky alla Giudecca segue alla chiusura nel 1953 delle attività delle costruzioni navali nell'Arsenale.

1955, nuovo quartiere che si estende su viale San Marco, e nuovo cavalcavia di san giuliano per il collegamento con Venezia e la statale 11 che conduce verso l'autostrada Venezia-Padova; si apre un nuovo asse di espansione verso la laguna nord del nuovo quartiere Campalto e del nuovo aeroporto a Tessera

1956, inaugurata la nuova stazione ferroviaria di Venezia

1956, urbanizzazione dell'isola di Sacca Fisola, prolungamento a nord dell'isola della Giudecca

1956, 31 marzo, lg 294, legge speciale per Venezia che vorrebbe dare attuazione al piano di risanamento del 1939

1956-59, Vladimiro Dorigo assessore all'urbanistica scrive le linee programmatiche per il nuovo Prg, in cui ipotizza un centro direzionale nella zona ovest di Venezia tra canale Scomenzera, canale Giudecca e rio S M Maggiore. Promuove lo sviluppo industriale di Marghera unica possibilità di benessere del territorio, l'idea di una modernità oltre la salvaguardia fatta di infrastrutture anche improbabili

1957, bando di concorso per un nuovo Prg per Venezia

1958, inizia il marginamento dell'isola del Tronchetto su progetto dell'ing. Miozzi; 181.360 mq di nuova superficie per la nuova espansione urbana. Una storia nata male, quella del Tronchetto, proprietà di una società padovana (la Svit), con piccole porzioni di terreno affidate al Comune e alla Guardia di Finanza, che avrebbe dovuto costruirci una caserma.

1959, 29 marzo, prima pietra per il nuovo aeroporto Marco Polo inaugurato il 1 aprile 1961 (ricostruito in seguito nel 2002)

1961, completata la seconda zona industriale di Marghera

1962, approvato il nuovo Prg di Venezia

1965, 06 maggio, piano regolatore del porto di Venezia; viene previsto il nuovo canale dei petroli per togliere il passaggio delle petroliere attraverso il bacino di San Marco, i cui lavori sono già iniziati nel 1964; progettata la terza zona industriale verso Fusina

1966, 4 novembre, la marea raggiunge il record di 194 cm alla Salute; sarà il giorno che innesci grandi cambiamenti e ripensamenti nella gestione del territorio, data che probabilmente determina la fine dell'espansione nella terza zona industriale a Marghera, evento eccezionale che farà brillare l'idea di proporre quelle grandi e costose opere quale sarà il futuro progetto Mose

1968, costruzione della sede della Cassa di Risparmio di Venezia in Campo San Luca sopra vecchi edifici e l'ottagonale campanile di San Paternian demoliti

1968, inizia la costruzione del più grande complesso residenziale mai costruito nel veneziano, il Cita, sui terreni che furono della fabbrica chimica dell'ing. Cita a fianco della stazione di Mestre; 400 mila metri cubi completati nel 1977

1970, nasce la Regione Veneto (dal 1971 in Palazzo Balbi, nel 1972 inizio dei restauri dei palazzi Ferro Fini)

1970, dal film Anonimo Veneziano: "Anche se potessi non tornerei più a vivere a Venezia: è marcia... Questi colori glieli dà il marciume che la divora da secoli, muore! Tornerà ad es-

sere il fango che era". "E' proprio questa che la fa bella, ma non tutti possono capire, bisogna avere in sé il senso della morte."

1972, inaugurata la tangenziale di Mestre, raccordo della autostrada Milano Trieste, in precedenza il traffico est ovest passava attraverso via Circonvallazione e via Terraglio

1973, crisi petrolifera

1973, legge speciale per Venezia. Una legge che ci racconta di lotte fra competenze di stato regione comune; il ministro Ferrari Aggradi ebbe parte importante, riuscendo a finanziare la nuova legge con 250 miliardi di lire. Fermata l'espansione della terza zona industriale.

Cronologia dal 1974 al 1990

1974, i piani di coordinamento per Venezia, LR 3/1974, LR 55/1977 (1977 1986), attuano politiche per il territorio; viene introdotta la classificazione tipologica degli edifici che si adatterà per il Prg del 1994 come strumento di controllo delle possibili trasformazioni edilizie del patrimonio esistente.

1975, giugno, Sindaco Mario Rigo (Psi) e vicesindaco Gianni Pellicani (Pci); un cambio epocale nel governo della città che vede cadere il potere DC e l'inizio di un decennio dominato da figure politiche emergenti come Rigo, Pellicani, De Michelis, Degan. Un documento programmatico descrive obiettivi tra cui la salvaguardia della città, la lotta all'esodo dal centro storico, il potenziamento dei servizi sociali, la riqualificazione produttiva di Marghera, un sistema trasportistico integrato. Tra tutti i propositi forse viene maggiormente realizzato il programma sui servizi sociali e la cultura, seguendo il modello emiliano. Come si sa la carta per stampare programmi non manca mai, ma attuarli è altra cosa. Nascono i progetti per il

Centro Candiani e per il Parco della Bissuola.

1976, Biennale del dissenso,

1977, costruzione del (brutto) palazzetto dello Sport all'Arse-
nale dedicato a Giobatta Gianquinto

1978, abbattimento del silos in marittima a Venezia, per far
posto alla croceristica, nuovo affare in evoluzione

1978, nasce la nuova ACTV che ora gestisce la navigazione
pubblica lagunare e il servizio automobilistico pubblico in
terraferma

1979, 17-18 giugno, primo referendum per la separazione
Venezia Mestre, vince il no con il 72%

1980, la Strada Nuovissima, prima Biennale Architettura; la
Biennale di Venezia entra nel compendio dell'Arsenale; occu-
perà negli anni successivi sempre nuovi spazi a partire dalle
Corderie

1980, la giunta Rigo ('80-'85) valorizza la figura del prosinda-
co Zorzetto, che rivendica la specificità di Mestre città anfibia
tra campagna e laguna, ideando per primo la nuova immagine
di Mestre bella, il bosco di Mestre, il parco di San Giuliano, po-
nendo attenzione al corridoio Piazza Barche Canal Salso e
Osellino, ponendo le basi per una Mestre collegata, una città
unita mantenendo le specificità di ciascuna parte

1980, anno del piano comprensoriale previsto nella legge del
1973; previsti nuovi accessi per la città storica per diversifi-
care e alleggerire e forse aumentare i flussi, ma anche parchi
pubblici ed espansione a ovest per la terraferma. Il piano sarà
boicottato dalla regione a guida Dc e dagli stessi partiti che
governano in comune, favorendo soluzioni discrezionali ed
estemporanee

1980, la Biennale Teatro resuscita il Carnevale di Venezia, sotto la direzione di Maurizio Scaparro; dal 1983 sarà gestito dal Comune di Venezia.

1980-86, case popolari arch.tti Valle Pastor alla Giudecca, primo avvio degli interventi urbanistici che cambieranno l'isola della Giudecca; altri interventi in terraferma alla Bis-suola, Altobello, Chirignago, Zelarino

1981, piano particolareggiato per Piazza Ferretto, nuovo centro urbano pedonale che sarà inaugurato nel 1997

1981, da un pranzo a Roma tra Mazzacurati, Barnabei (Italstat), Mazzi (dell'omonima impresa veronese), narra la leggenda che nasca l'idea del futuro **Consorzio Venezia Nuova**, un geniale nuovo collettore di denaro pubblico. Il 27 ottobre 1982 nasce il Consorzio di imprese Venezia Nuova composta da Fiat (impresit, italimpianti), Iri Italstat (Condotte, Mantelli), Mazzi, Girola, Lodigiani, Furlanis, Grassetto, Sacaim, Maltauro, Cooperative, Eni Saipem. A palazzo Chigi c'è Fanfani, ai lavori pubblici Nicolazzi, alle partecipazioni statali De Michelis: cresce una nuova epoca di grandi appalti e corruzione. Sia il ministro delle finanze Bruno Visentini che Gianni Pellicani sono preoccupati e contestano il pericoloso sistema monopolistico, Ma Gianni De Michelis con una forzatura riesce a far approvare con la legge speciale n. 798 del 29 novembre 1984 la possibilità di affidamento ad un unico concessionario. Dal 1986 al 1995 il presidente del CVN è **Luigi Zanda già stretto collaboratore di Cossiga**. Inizia l'avventura del MOSE la più grande e fallimentare opera pubblica, tecnicamente vecchia all'origine, pensata per costare il più possibile in fase di esecuzione, e il più possibile nelle future fasi di manutenzione.

1983, la Fiat acquista Palazzo Grassi, e avvia il restauro con

l'architetto Gae Aulenti

1984, nasce il giornale La Nuova Venezia, festa al Palazzo Pisani Moretta

1984, nasce la proposta di De Michelis per una Expo a Venezia, indicando quale manager Nereo Laroni che diventerà sindaco l'8 agosto del 1985. Si inaugura l'epoca delle "mani sulla città e la laguna"

1984, di questi anni la costruzione del mega parcheggio sull'isola del Tronchetto che corona una mala gestione di questa espansione urbana che doveva avere un ben altro lieto fine. Uno dei più grandi e brutti garage europei campeggia sulla vista di chi arriva a Venezia; sette piani, 3700 posti macchina costruito dalla Svit

1985, chiude il malefico inceneritore di Sacca san Biagio

1985, terza memorabile mostra internazionale di architettura promossa dalla biennale, diretta dall'arch Aldo Rossi, con titolo "progetto Venezia"

1985, legge urbanistica regionale per l'assetto e l'uso del territorio

1986, rinasce il palazzo Grassi restaurato, con l'inaugurazione il 2 maggio della mostra "futurismo e i futuristi"

1988, l'11 febbraio diventa sindaco l'avvocato Casellati, repubblicano, vice sindaco Cesare De Piccoli, del Pci, entra nel governo della città anche una rappresentanza dei Verdi

1989, 15 luglio notte del redentore e concerto dei Pink Floyd in bacino San Marco, un evento in mondo-visione che diventa occasione di scontro e sgambetti di giunta; la pulizia della piazza San Marco che doveva fare la l'Amav viene bloccata dal potere democristiano per far cadere la giunta Casellati, e

l'immagine della spazzatura fa il giro del mondo. Ma chi la fa l'aspetti ... qualche tempo dopo De Piccoli (che aveva firmato l'autorizzazione per il concerto all'ultimo minuto evitando che masse di giovani potessero trovare pretesto per un gigantesco saccheggio-protesta della città) disse che l'effetto Pink Floyd aveva affondato il progetto expo a Venezia sostenuto dagli "sgambettatori" democristiani. Nessun incidente venne segnalato quel giorno.

1990, indetto il concorso per il disegno del nuovo parco di San Giuliano, vinto nel 1991 dall'arch Di Mambro; approvato dal comune nel 1996, il parco sarà inaugurato nel 2003 e aperto nel 2004

1990-93, elezioni amministrative. Il Pci lista ponte si volge verso il candidato Massimo Cacciari, che ripropone le idee per Venezia espresse dall'Istituto Gramsci dei convegni del 1988, in cui erano insieme Cacciari Costa, Fabbri, Romanelli, Vittadini, Dal Co, ...; Venezia città museo diffuso dell'epoca post-industriale e della produzione immateriale, dell'università imprenditrice attenta alla sua espansione immobiliare, con il turismo al centro della dinamica economica di un comune bipolare, con l'area lagunare come centro nazionale della sperimentazione sul disinquinamento; Paolo Costa sostiene l'area metropolitana Venezia Padova Treviso (lg 142/1990) come luogo delle decisioni strategiche. De Michelis invece promuove una campagna elettorale nel segno dei contratti con associazioni e categorie. La nuova legge sugli enti locali mette il sindaco al centro delle decisioni. Viene eletto sindaco il Dc Ugo Bergamo, dando inizio forse ora all'idea dei grandi progetti, capitali privati e direzione pubblica, meno intervento pubblico e più mercato; uno di questi sarà una nuova Mestre nell'area di Tessera.

Cronologia dal 1991 al 2009

1992, legge speciale per Venezia 5 febbraio n. 139

1993-2000, sindaco Massimo Cacciari. Inizia l'epoca di grandi progetti sulla base di idee come Venezia laboratorio fra memoria e innovazione, un procedere sperimentalmente inducendo nella stratificazione dei linguaggi. Un ambizioso piano di recupero urbano porta a invitare grandi capitali a prendere possesso di grandi parti di città sotto la guida del potere del sindaco; i progetti urbanistici dell'assessore R. D'Agostino seguono questo avvio di grandi operazioni immobiliari alla Giudecca, a Murano, San Giobbe, in alcune aree periferiche di Mestre, ed in altri numerosi luoghi urbani. Il programma è chiaro, gli esiti lo saranno meno.

1993, inizia la bonifica dei terreni e la costruzione del complesso immobiliare Vega, parco "scientifico tecnologico". Un grande prodotto finanziario pubblico privato si propone di riqualificare i 26 ettari dell'ex area Enichem per realizzare la nuova porta di Venezia, che vorrebbe collegarsi con i progetti di espansione su via Torino. Ma il problema dei collegamenti incombe pesantemente.

1994, 14 dicembre, il consiglio comunale approva il Vprg per il centro storico. Arrivano a sintesi la città bipolare con il centro storico sempre più destinato e aperto all'uso turistico diffuso anche nelle residenze private, con una normativa attuativa che perfeziona l'idea dei piani particolareggiati di dare rigide prescrizioni edificio per edificio, ognuno dei quali classificato secondo tipologie omologate.

1995, 9 novembre, approvazione del Palav, piano di area della laguna di Venezia, che sostituisce il piano comprensoriale da sempre osteggiato dai partiti di centro destra e dalla Re-

gione Veneto

1996, brucia il teatro la Fenice la sera del 29 gennaio, il dibattito si ferma subito viene decisa la ricostruzione dov'era e com'era; un bando di concorso di progettazione scritto male genera ricorsi e ritardi. Vince lo studio dell'architetto Aldo Rossi.

1996, febbraio entra in vigore il PALAV, piano di area della laguna e area veneziana

1996, progetto del ponte di Calatrava. Molte sono le proteste e i mal di pancia. Molti sospettano un accordo sottobanco tra Cacciari Galan Benetton Grandi Stazioni; un nuovo ponte fra p.le Roma e stazione in effetti farà lievitare valore immobiliare e appetibilità commerciale di una zona marginale. L'esito sarà proprio questo, spostamento e generazione di un nuovo flusso pedonale e creazione di una nuova zona commerciale, nuovi uffici della Regione Veneto

1997, 29 settembre, inaugurazione della rigenerata Piazza Ferretto, su progetto dell'arch. Guido Zordan; inizia la pedonalizzazione e valorizzazione del centro storico di Mestre

1997, nasce VTP Venezia Terminal Passeggeri fondata dall'Autorità portuale, per gestire l'emergente attività legata alle grandi navi da crociera con quattro terminal, Marittima, San Basilio, Zattere, Riva degli Schiavoni.

1999, il Consiglio Comunale approva il progetto per un nuovo ponte sul Canal Grande tra piazzale Roma e la stazione ferroviaria. Nel frattempo il 24 aprile arriva a compimento la separazione del Cavallino dal Comune di Venezia, a seguito di referendum del 1998

Cronologia dal 2010 al 2013

2000, si dimette il sindaco Massimo Cacciari dopo sette anni, e il 30 aprile il nuovo sindaco sarà Paolo Costa, molto chiaro il disegno politico (vedi progetto Gramsci del 1988) che vede grandi opere a prescindere da qualsiasi lagnosa protesta da parte di chi vorrebbe mettere al centro dell'agenda politica la salvaguardia e il valore intrinseco del territorio e della laguna, le distorsioni economiche sociali causate dalla rendita urbana.

2000, conclusa la costruzione del centro Candiani, un progetto che nasceva nel 1979

2003, il Comune di Venezia acquista i 44 ettari del Forte Marghera avvalendosi dell'esercizio di prelazione riconosciuto nelle norme sulla dismissione dei beni demaniali. L'acquisto, al prezzo di 9.554.452 euro è stato perfezionato con rogito nel febbraio del 2009 e viene trasferito alla proprietà del Comune di Venezia con impegno a mantenere per trent'anni la destinazione pubblica, così come da disposizione di legge.

2003, su iniziativa dell'Agenzia del Demanio e del Comune di Venezia, costituita La Soc. Arsenale spa che gestisce il compendio dell'Arsenale di Venezia fino al 2013, quando la proprietà passerà per decreto al Comune di Venezia

2004, 8 maggio, inaugurato il parco di San Giuliano, già presentato al pubblico il 7 novembre 2003

2004, 20 febbraio iniziano i lavori in project financing per la costruzione del nuovo Ospedale all'Angelo che verrà terminato nel 2007, e sarà gestito da privati per 24 anni. Il progetto è dell'architetto Emilio Ambasz e dello studio Altieri. Un evidente errore di previsione progettuale è la grande vetrata a sud che rende la vita interna un inferno di calore in estate;

probabilmente per risparmiare sono stati utilizzati vetri diversi da quelli del progetto iniziale.

2004, legge urbanistica regionale per il governo del territorio e in materia di paesaggio, integrata con legge reg.le 10/2011

2005-2010, eletto sindaco Massimo Cacciari per pochi voti su Casson, due candidati di un centro sinistra diviso; vince un candidato del centro moderato che si è improvvisamente messo in corsa per il timore di una discontinuità, appoggiato da curia e parrocchie, da grandi capitali che investono e lucrano nella città turistica e commerciale.

2005, istituzione dell'ente del Bosco di Mestre

2007, posa del nuovo ponte metallico dell'arch. Calatrava, chiamato ponte della Costituzione

2008, chiuso e poi demolito l'ospedale Umberto I a Mestre

2009, A fine ottobre la popolazione residente nel centro storico è scesa sotto i 60mila abitanti, soglia minima perché un centro abitato possa essere definito 'città'

2010, eletto Sindaco, contro il ministro Brunetta, l'avvocato costituzionalista G. Orsoni appoggiato dall'uscente Cacciari, una continuità nella rappresentanza dei grandi poteri e dei loro progetti a Venezia. Ancora una volta l'elettorato di sinistra vota con il naso otturato per non far vincere l'ineleggibile candidato della destra.

2012, 30 gennaio il consiglio comunale adotta il Piano di Assetto del Territorio dopo una lunga e difficile, contrastata e contestata, discussione molto istituzionale e poco pubblica.

2013, 6 febbraio, il compendio dell'Arsenale passa per decreto in proprietà al Comune di Venezia

2014, 4 giugno, agli arresti domiciliari il sindaco di Venezia Avv. Giorgio Orsoni per finanziamento illecito. Il 13 giugno il sindaco licenzia la sua giunta e si dimette.

2014, il 29 settembre l'apertura con festa del Fondaco dei Tedeschi, ex centro postale del Demanio acquistato nel 2008 dal Gruppo Benetton, secondo gli accordi con l'amministrazione pubblica, per aprire un nuovo centro commerciale del lusso che intende attrarre clientela turistica ricca soprattutto dal sud est asiatico

2014-15

Nel maggio del 2015 si sono tenute le elezioni amministrative per un nuovo governo della Città di Venezia, vinte dall'imprenditore Brugnaro.

Il "laboratorio Venezia" ha decretato la fine di un centro sinistra che in parte ha votato a destra o non ha votato.

Periodi storici, un commento sintetico

dal 1797 al 1918

La città insulare è ancora la capitale anche se decaduta di un vasto territorio e un meraviglioso paesaggio a vocazione agraria di terraferma, una città popolata dove si concentrano vita e interessi di tutti. Soppresso il potere dogale, il tentativo è quello di trasformare Venezia in una città moderna, al passo con i tempi, una città industriale, una città turistica, una città della cultura. Le grandi opere in città modificano una città medioevale, mentre l'interesse delle grande industria si volge

definitivamente verso l'opportunità promossa dai grandi poteri che costruiscono infrastrutture con i soldi dello stato. Si sposta l'asse del centro storico verso ovest dove si realizzano il porto la ferrovia, l'accesso automobilistico. Il grande fermento politico discute sul futuro della città, la popolazione si divide fra chi era a favore dei grandi cambiamenti e chi cercava di mitigare o fermare le inevitabili trasformazioni urbane. Altro tema importante era la necessità di risanare una città a grande densità abitativa, parte della quale viveva in condizioni precarie senza minimi servizi igienici, in piani terra senza pavimento, in una città storicamente senza impianti fognari. Il patrimonio edilizio aveva bisogno di essere restaurato e adattato, ma le disponibilità economiche erano scarse.

Nel primo novecento si forma una nuova classe politica e imprenditoriale che determinerà il destino della città. La grande guerra costituisce una grande frattura sociale politica ed economica, che chiude definitivamente l'ottocento con il 1918. Scompare una società fatta di tradizioni, costumi, attività artigianali e industriali nel centro storico, e se ne apre un'altra, il novecento.

“La nascita di Porto Marghera fu speculare all'inserimento del Lido negli itinerari del turismo d'*élite*. L'isola fra mare e lagu-

na fu radicalmente trasformata negli insediamenti e nella concezione, passando da luogo di cura elioterapica a centro balneare: la conferma del progetto venne dalla costruzione dell'hotel Des Bains (1900) e dell'Excelsior (1908), La costituzione della Compagnia italiana grandi alberghi (CIGA); il sindaco Grimani lasciò mano libera ai consueti soci privati (N. Papadopoli, A. Treves de' Bonfili, T. Braidà, G. Volpi) e alla Comit, mentre il Comune pagava le infrastrutture (dal tram al collegamento di vaporetti), viabilità e abitazioni.”

dal 1919 al 1946

La grande ansia di modernità cancella un'epoca e ne apre un'altra.

La Venezia di oggi è fortemente condizionata e decisa durante questa nuova epoca; gran parte delle infrastrutture di oggi sono realizzate tra le due guerre, periodo in cui nasce, cresce, si afferma l'idea di una grande Venezia, i protagonisti saranno Volpi Cini Gaggia Miozzi.

Questa idea vede l'espansione industriale in terraferma, la costruzione di una nuova città giardino operaia a Marghera, una città del terziario che si espande intorno alla città di Mestre (città per decreto di V. Emanuele III nel 1923, poi inclusa nel

comune di Venezia nel 1926), la città turistica e culturale nel centro storico insulare, sede dell'amministrazione pubblica, di banche e di assicurazioni. La vecchia città operaia veneziana si poteva dunque spostare in terraferma liberando la città storica dalla pressione demografica. Il lido in questo progetto politico padronale era l'appendice delle grandi ville padronali, del casinò e della mostra del cinema, della spiaggia esclusiva, della Compagnia Italiana dei Grandi Alberghi del conte Volpi.

dal 1947 al 1973

Il grande cambiamento politico nasce dalla resistenza nella quale emergono nuovi soggetti politici.

Venezia e la sua laguna sono al centro del dibattito su salvaguardia e sviluppo del territorio; Marghera è il compimento del grande sogno industriale ed occupazionale che vede confluire soprattutto lavoratori dell'agricoltura veneta, ma anche centro di grandi lotte operaie. Emerge il dramma dell'inquinamento, della malattia e la morte sul lavoro per la presenza dell'industria chimica pesante; i sindacati e la politica tendono a eludere il problema consentendo di far prevalere il ricatto occupazionale, con una pubblica amministrazione debole

di fronte ai grandi interessi economici protetti dai governi nazionali. Assume grande risonanza mediatica la notizia di un aereo militare che si schianta nel 1973 sopra il sito industriale del polo chimico dove si producono gas altamente tossici. La rotta di atterraggio del nuovo aeroporto passa proprio sopra il pericoloso sito industriale.

Gran parte delle discussioni politiche avvengono attorno ai piani urbanistici e la loro attuazione, mentre Mestre cresce senza pianificazione. I piani di risanamento e le espansioni edilizie diffuse, i nuovi quartieri di periferia, spingono i residenti del centro storico verso la terraferma, mentre la conta degli abitanti del capoluogo raggiunge il massimo nel 1951 con 174.808 mila persone che vivono fra calli campi e canali, nel 1973 saranno 106.806.

Le prime avvisaglie di un turismo di massa deregolamentato e difficilmente gestibile travolge tutto e tutti, mentre le espansioni residenziali a est vengono costruite sopra i fanghi tossici e i rifiuti pericolosi interrati dalle industrie chimiche di Marghera. I camion pieni durante la notte partono dai siti industriali e vanno a scaricare sui terreni barenali di San Giuliano Campalto e Tessera, mentre le amministrazioni e i sindacati

tacciono e subiscono, chi inquina guadagna molto e lascia le briciole, senza investire sul futuro.

L'alluvione del 1966, la crisi petrolifera e la legge speciale del '73, segnano svolte epocali in questo periodo.

La percezione generale nel centro storico di generale decadenza spinge a cercare nuove prospettive per una città che vede la progressiva chiusura delle attività industriali e artigianali, che espelle la sua classe operaia. Mestre e Marghera diventano il centro delle attività industriali e commerciali verso cui sono spinte le popolazioni di una civiltà agraria in via di estinzione, lasciando i terreni e il paesaggio veneto nelle mani di palazzinari e cementificatori.

dal 1974 al 1990

La città "policentrica" si guarda e si indaga, emergono i problemi e si cercano soluzioni, si votano i referendum per la divisione amministrativa tra Venezia e Mestre.

Si comincia a capire che un'espansione industriale deregolata e protetta dai grandi poteri a Marghera lascia un'eredità pesante fatta di terreni e laguna inquinati, fabbriche vuote, disoccupazione, un difficile e costoso progetto di riconversione. L'espansione "selvaggia" di Mestre la fa entrare nella classifica

delle città più brutte d'Italia.

Quello che resta a margine della laguna centrale a nord, tra San Giuliano e Campalto, è il deserto delle terre rosse e gialle, una laguna inquinata da metalli pesanti e dal cianuro che si disperdono ovunque. Scavare i canali in laguna e nel centro storico significa far emergere terre inquinate.

Il modello sulla bocca di molti notabili è ancora: "Venezia si salva con la modernizzazione".

Si determina un periodo di grandi lottizzazioni e lotte di potere, connotato da molte inchieste giudiziarie e condanne per corruzione; grandi sospetti sui comitati di affari legati alla politica locale e nazionale che spartiscono incarichi e soldi pubblici messi a disposizione dalle leggi speciali. Ma anche assunzioni nella macchina comunale e promozioni per garantire voti per le elezioni. "Nella prima metà degli anni '80 la questura valuta in 500 milioni alla settimana il fatturato della malavita, che si trova nell'edilizia, nel parterre del casinò, nelle attività commerciali per il riciclaggio di denaro sporco."

In questo contesto l'astro nascente del Psi G. De Michelis lancia la candidatura dell'expo 2000, un'idea strampalata per generare un altro collettore di denaro da smistare fra una classe politica e imprenditoriale corrotta, un'idea di finta modernità

che per fortuna decade proprio per l'impossibilità di realizzarla e per l'effetto concerto Pink Floyd in Bacino di San Marco del 1989, del resto potevano bastare i denari erogati dallo stato al concessionario unico Consorzio Venezia Nuova.

dal 1991 al 2009

Alla fine degli anni '80 una agguerrita preparata e motivata minoranza intellettuale e borghese in parte nata dentro i colti movimenti politici come potere operaio, confluiscono nel PCI e vengono attratte negli ambienti universitari. Alcuni di essi, attorno all'Istituto Gramsci, elaborano una corposa e innovativa idea di città; successivamente i protagonisti si collocano dentro i vari poteri che governano la città. Ne esce un corto circuito che per vent'anni lega ambienti universitari poteri politici e grandi imprenditori che oramai agiscono come gruppi di finanza. Si parlava di "laboratorio politico venezia" con molta supponenza, un atteggiamento che la città ha pagato politicamente molto caro. Peraltro i critici fanno notare che quel programma non sia stato realizzato, ed anzi si è attuato il contrario.

Questi sono gli anni dell'esodo e della chiusura delle attività di vicinato. Ogni mestrino o veneziano residuale ricorda an-

che senza provare troppa nostalgia il negozio, l'artigiano, la macelleria l'alimentari e il panettiere, il bar con il bancone in legno e i tavoli con i pensionati che giocano a carte. Il mondo cambia e tutti si riversano volentieri nei nuovi centri commerciali. Aumenta la cementificazione del territorio, le infrastrutture e gli interventi edilizi necessari per il sostentamento economico delle amministrazioni comunali, che dividono il territorio in tanti piccoli pezzi e devastano per sempre il paesaggio veneto. Aumenta il traffico automobilistico di gente che va a vivere nelle villette e nelle lottizzazioni non raggiunte da alcun mezzo pubblico; aumentano progressivamente i parcheggi, e si comincia a parlare di recupero e pedonalizzazione del centro storico di Mestre, piazza Ferretto e il Candiani, per attuare il recupero di identità nella terraferma edificata e post industriale che vede all'orizzonte i suoi primi cento anni.

La crisi economica e politica rende immateriale qualsiasi buona intenzione, e rende strumentalmente difficile un dialogo politico fortemente connotato.

Si affacciano nell'orizzonte sociale l'esigenza di attuare le nuove istanze della partecipazione e condivisione nelle scelte politiche delle amministrazioni, che però vengono ignorate o

boicottate da un apparato politico e amministrativo pesante e autoreferenziale, che genera conflitti all'interno di se stesso, tra vicini di poltrona.

Chi ha visto la città storica dopo vent'anni l'ha ritrovata restaurata e colorata, per merito della legge speciale che ha erogato finanziamenti in conto capitale fino all'80% della spesa per il restauro delle parti esterne e condominiali degli edifici, un periodo interrotto bruscamente dalla decisione del governo di dirottare i fondi a disposizione verso l'unico capitolo di spesa per il progetto Mose.

dal 2010 al 2015

La città veneziana ampia come la dimensione del suo vecchio campo trincerato non è più quella del film del 1970 (vedi cronol.); i progetti di riqualificazione hanno cambiato profondamente parti di città con progetti ideati o decisi anche vent'anni prima, come per la zona ex cotonificio, la Giudecca, lo snodo Tronchetto Piazzale Roma Ferrovia, l'ex Macello etc., Candiani, Vega, Piazza Ferretto, mentre altre attendono una soluzione o una conclusione con progetti come l'area ex ospedale Umberto I, via Poerio, M9, Forte Marghera, via Torino. Nonostante la popolazione del Centro Storico sia diminuita

eccessivamente per poter avere autonoma forza amministrativa ed elettorale, appare vitalizzata da innumerevoli iniziative culturali e dall'attività delle associazioni. Per molti la città storica è anche troppo vivace per la massiccia presenza serale di studenti e giovani turisti, provocando proteste e raccolte di firme di gente che "dorme". Il turismo diventa problema dei problemi, anche se è la risorsa irrinunciabile che traina tutta la terraferma (pendolarismo stimato di ca 20 mila lavoratori al giorno) attraverso il cordone ombelicale (il ponte). Il turismo, soprattutto quello denominato mordi e fuggi, consuma lentamente una città fragile, mentre le categorie economiche più avvantaggiate non riescono a uscire da un blocco culturale legato esclusivamente ai propri interessi più immediati. Ma sappiamo che è la città stessa ad essere attrattiva, quella costruita, molto più delle mostre e degli eventi organizzati dal pubblico o dal privato. Ne deriva che la città come valore deve essere preservata e curata come un bene che nel suo insieme vale molto più del banale passaggio di qualche grande nave da crociera. Venezia vale più del ricatto occupazionale che ha generato tanti disastri in Italia, sviando l'attenzione da prospettive economiche più importanti solide e redditizie, anche se più lente.

La grande Venezia è ancora una un'idea percepita come un desiderio per molti. Ma la città è ancora chiusa dentro logiche vecchie e superate, che per uscire dalla stagnazione culturale e della mono-economia turistica dovrebbe ricostruire i suoi programmi ripartendo dalla partecipazione, dal valore stesso di una città storica dalle grandi potenzialità, dentro e insieme ad un ambito territoriale ampio che comprende terraferma laguna e isole.

Come scrissero già durante gli anni settanta, la città storica si potrà salvare solo con i suoi abitanti.

“Venezia un tempo era un pesce. Ma ormai è stata presa all’amo e legata alla terraferma con una lunga lenza d’asfalto e di rotaie”

Carla Coco, Venezia quotidiana

una grande venezia
cronologia 1797 - 2015
di una città che cambia

La pubblicazione raccoglie dati cronologici e interpreta in sintesi una storia della città di Venezia dal 1797 al 2015, per stimolare una riflessione sull'idea di città del futuro.



L'autore è un architetto libero professionista impegnato nell'associazionismo, nell'Istituto Nazionale di Bioarchitettura, nell'Associazione Architetti Veneziani.