

Il progetto Veneto City **CON LE MANI IN TASCA**

di GIOVANNI COSTA

Al Palazzo della Ragione, all'apertura della bella e coraggiosa mostra «Padova, atelier internazionale d'architettura» dove sono stati presentati gli studi dell'Accademia d'architettura dell'Università della Svizzera Italiana sul recupero di dieci siti della città, uno degli oratori ha colpito il pubblico un po' scettico con un semplice ragionamento. Lo riassumo a memoria: «Ci troviamo in uno dei più bei prodotti dell'architettura dell'età comunale, tutti pensiamo che sia uno dei gioielli della città. Bene, un'opera così, con questi volumi e in questo contesto, con le regole in vigore oggi, con la trappola dei veti incrociati in cui siamo involti, non sarebbe mai stata costruita». È un concetto che dovremmo sempre tener presente quanto ci troviamo di fronte a nuove proposte architettoniche, per impedire che quello che qualcuno ha definito un muro di Berlino ideologico, ci blocchi. Questo non significa né perdere i legami col passato, né abbassare la guardia, significa solo farsi guidare da un pensiero libero che, in quanto sfida passato e futuro, comporta anche qualche rischio.

Si prenda Veneto City, il megainsediamento da realizzare tra Dolo e Mirano. Non sono qui in grado di valutare il progetto e giudicare le conseguenze ambientali, sociali ed economiche. A sensazione, pensando agli effetti positivi a catena che tutte le grandi opere spesso generano, mi sembra una buona un'idea. Tuttavia, dalle prime mosse del dibattito che si è aperto, sono già chiari alcuni punti cri-

tici. *Primo*, si tratta di un progetto che avrebbe un impatto su tutto il territorio regionale (e oltre), quindi sarebbe assolutamente necessario che la regia della sua valutazione fosse assunta dalla Regione, non tanto per le sue ovvie incombenze istituzionali ma per quelle politiche. *Secondo*, l'impatto sul sistema di mobilità sarebbe tale che le opere stradali di complemento, dirette e indirette, dovrebbero entrare nel progetto e non solo affiancarlo (si pensi a Padova Est...). *Terzo*, le tre città lambite dal progetto, Venezia, Padova e Treviso non potrebbero non ripensarsi in funzione di questa eventuale nuova realtà. E in tale ripensamento dovrebbero considerare i pericoli ma anche opportunità e sinergie, senza mettersi preventivamente di traverso, preda della sindrome *not invented here* (poiché non lo abbiamo pensato qui, non va bene). Salvo, semmai, riflettere sulla nota legge fisica, secondo cui i vuoti (in questo caso di progettualità) prima o poi vengono riempiti. *Quarto*, gli indubbi costi ambientali dovrebbero essere compensati da altrettanti vantaggi, chiamando alla loro realizzazione, senza finalità vessatorie ma solo di equità distributiva, le imprese che da questo progetto trarranno buoni profitti. Certo, bisogna vigilare che nessuno metta le mani sulla città e, meno che mai, sulla campagna, ma anche impedire che qualcuno con le mani sempre in tasca avvolga in una melassa inconcludente qualunque cosa si muova.

g.costa.cdv@virgilio.it