

QUADRANTE FUTURO di Maurizio Crovato

Alvise di Ca' da Mosto, cartografo e navigatore veneziano, a metà del '400 emigrò nella penisola iberica, per far notare agli europei attenti al nuovo che le coste occidentali dell'Africa continuavano molto più a sud. Scoprì le isole di Capoverde e fece abitare le Canarie dai primi coloni spagnoli. Ci era arrivato perfino Piero Querini nel 1437. Era diretto, con carico di vino di Cipro alla Fiandre, ma un naufragio lo condusse prima alla Canarie e poi a nord, nientemeno che alle isole Lofoten in Norvegia, dove poi passò alla storia come lo scopritore del bacalà. Strano destino anche per il frate camaldolese fra Mauro da San Michele in Isola. Senza mai muoversi dalla città, pensò e disegnò il primo mappamondo, commissionato non da un patrizio serenissimo ma nientemeno che da Alfonso V, re del Portogallo. Il figlio, principe Enrico, sfruttò le nuove conoscenze e poi passò alla storia con l'appellativo di re Enrico, il Navigatore. E che dire dei due Caboto, Giovanni e Sebastiano? Giovanni fu lo scopritore del Canada nel 1497 e divenne famoso. Sebastiano fu cartografo ufficiale, sia a Londra che a Madrid, per due futuri imperi coloniali in aperto conflitto per il possesso del nuovo continente. Divenne una specie di ministro della marina alla corte spagnola, con il titolo di piloto mayor. Potentissimo e temuto, finì i suoi giorni a Londra.

Perché parlo di cartografi veneti di 6 secoli fa? Perché attraverso l'arte del navigare, le conoscenze geografiche, le opportunità mercantili, essi pensavano già al futuro. Ovvio la Serenissima non c'era, ormai chiusa nel suo autoreferente golfo di Venezia, ovvero mar Adriatico, e convinta che il futuro fosse ancora con l'Oriente. Sono partito dai cartografi mitici veneziani, praticamente esiliati, per fare un parallelo con l'oggi.

Se interpreti e comprendi bene quale sarà il futuro del tuo territorio, le nuove possibilità dei continui scambi economici e strategici, rendi più ricche e tranquille le future generazioni.

Ebbene, facendo un salto a piè pari, partiamo da due date miliari, il 1989, ovvero la caduta del muro di Berlino, ovvero la fine del comunismo, ovvero la riunificazione culturale ed economica dell'Europa e il 2001, quando la Repubblica popolare cinese entra a far parte del Wto, word trade organisation. Uno stato comunista che entra prepotentemente e di diritto nell'organizzazione più capitalista e di mercato che ci sia.

Perché allora bisogna essere i nuovi cartografi di noi stessi? Perché è come se il nostro Veneto e Venezia si fossero spostati di migliaia di chilometri più a est, oppure a ovest fate voi, tanto si arriva sempre sullo stesso punto. L'economia mondiale è cambiata semplicemente perché oltre 2 miliardi di persone su 6 al mondo hanno deciso in questi tempi di passare da poveri a industrializzati, ovvero più ricchi di prodotti e di consumi. E questo per aggiungersi all'altro miliardo del cosiddetto (prima dell'89) primo mondo, ovvero gli occidentali, il nord del mondo, in

pratica europei e nord americani. Mi hanno fatto ridere due battute dell'anno passato, forse quelle che passeranno alla storia del nostro paese. La prima fu quando il ministro all'economia Tremonti definì gli economisti dei maghi Otelma. La seconda fu quando il papa Benedetto XVI, invitò i cattolici a diffidare di maghi ed economisti, mettendoli allo stesso livello. Disse un famoso premio nobel che in realtà gli economisti non ne hanno mai azzeccata una! Io oserei dire, e non voglio offendere i soci del Lions che magari capiscono di economia e di finanza, che oggi siamo più poveri semplicemente perché la ricchezza prodotta al mondo è più distribuita. Un tempo gli europei contavano un quinto della popolazione mondiale, oggi nemmeno un dodicesimo. L'80 per cento della ricchezza al mondo era per gli occidentali, che sfruttavano anche le risorse altrui. Pensate all'Africa con il suo miliardo di persone e così povera, nonostante conti su metà delle risorse minerarie, e non solo, del mondo. Ma torniamo al nostro piccolo Veneto che con i suoi quasi 5 milioni di abitanti è una piccola nazione a cavallo tra sud europa e mitteleuropa, con una autostrada acqueea, sì, il solito Adriatico, che la porta in Oriente, attraversando non meno di 6 stati. Ha un corridoio, quello padano, che rappresenta uno dei collegamenti più importanti tra l'est e l'ovest. Oggi, grazie a Dio, si va in Slovenia, Ungheria, Croazia, Polonia senza barriere doganali o confini. Domani si arriverà fino in Russia, il più esteso stato del mondo, con 150 milioni di abitanti, e in Turchia, già arrivata a 80 milioni, di cui metà sotto i 30 anni. La Turchia, ve lo ricordo en passant, si considera ed è uno stato europeo. Ebbene, il nostro Veneto esporta come il Portogallo e la Grecia messi assieme, è la prima regione turistica d'Europa, ha eccellenze agroalimentari esportate in tutto il mondo. Se proprio vogliamo esagerare, vi dirò che metà dei missionari italiani in giro per il mondo sono veneti. L'Europa del domani, o del XXI secolo, il nostro, non sarà più il continente delle nazioni o dei nazionalismi. Gli "ismi" che tanti morti e dolore hanno causato nel secolo breve. Sarà l'Europa delle regioni. Pensate a Alpe-Adria, un sodalizio iniziato 30 anni fa, tra Veneto, Carinzia, Slovenia, Croazia e Baviera, molto prima dell'abbattimento dei muri (oltre a quello di Berlino ricordiamo quello di Gorizia...).

Mi viene in mente un politico dc degli anni 70, misteriosamente morto nel 1984. Antonio Bisaglia, poco prima di morire (o di essere ucciso, sì perché andava in barca a vela senza saper nuotare e annegò in un giorno di mare piatto per colpa di un'onda anomala, ma questa è un'altra storia), pubblicò sulla prima pagina del Gazzettino un articolo in cui criticava l'operato del governo di Roma che aveva bloccato la Venezia-Monaco. I bavaresi di Strauss, più avanti economicamente e industrialmente, avevano capito che il Veneto e il suo sbocco a mare erano determinanti. La Baviera avrebbe preferito Venezia ad Amburgo, allora il più grande porto del mondo. Come sapete, non andò così e Bisaglia sostenne che se i veneti avessero osato ribellarsi alla leadership nazionale, Roma avrebbe mandato i carri armati. Sì, scrisse proprio così. Nasceva allora il secondo Veneto, quello del miracolo economico, quello che lasciava alle spalle il Veneto contadino e bianco, quello che doveva fornire i prodotti agricoli e manodopera al triangolo industriale Milano-Torino-Genova. Insomma, il veneto polenton, quello di "comandi sior paron", quello deriso da tanti film del neorealismo. Non c'era bàlia ingenua o di facili costumi che non fosse veneta, non c'era contadino da sbertucciare, con Totò

che si divertiva un mondo. Si inventarono perfino il carabiniere mona, alto e biondo di "Pane amore e fantasia". Ma per fortuna alla fine il maresciallo Vittorio De Sica, viene sconfitto dalla spontaneità e forza del giovane. Oggi infatti parliamo di Terzo Veneto, quello post-industriale. C'è un interessante studio della Fondazione Nordest di Treviso e anche della Fondazione Pellicani. Il Veneto, dopo la Lombardia, è la seconda regione più ricca d'Italia. Il Piemonte è stato sorpassato da anni. L'Emilia Romagna ci batte per l'agricoltura ma non per la piccola e media impresa. Entriamo dunque nel vivo della realtà veneziana e qui mi vengono in mente i vecchi cartografi quattrocenteschi. O abbiamo il coraggio di cambiare e di capire le nuove realtà o siamo fuori. Esempi pratici: dopo anni di dibattiti e discussioni più o meno ambientaliste, per la prima volta con un financing projet federale (pensate alla rivoluzione dei pedaggi che restano in casa...) in quattro anni è stato costruito il Passante di Mestre. Ebbene il Passante non solo ha liberato la città dal traffico più disastroso e inquinante d'Italia (ricordo 150 mila autoveicoli al giorno in media), ma sviluppa una nuova area metropolitana che da Dolo, arriverà a Meolo, e renderà aree urbane, ossia quartieri cittadini, Marcon, Quarto d'Altino, Mira, Mogliano. Una metropoli da un milione di abitanti.

Tra pochi giorni cominciano i lavori della terza corsia Venezia-Trieste, e la Venezia- Padova allargata a tre corsie, che tanto preoccupò gli ambientalisti definendola una cattedrale nel deserto, oggi è già obsoleta. Già si pensa all'autostrada camionabile sulla tratta della mai voluta idrovia Venezia Padova e alla Nuova Romea, una seconda superstrada per raggiungere Roma nel più breve tempo possibile. In pratica, evitando l'Autosole, si tagliano 50 chilometri. Poi si ipotizza la Pedemontana per liberare il traffico delle statali venete. Ma il Terzo Veneto avrà bisogno come il pane dell'alta velocità. Oggi, diciamo la verità, è pensiero ottocentesco la stazione termini a Venezia. I treni dovranno percorrere in poche ore la tratta Trieste-Torino, che è solo il centro di una più importante tratta continentale che è la Kiev-Lione, e noi oggi dobbiamo capovolgere le locomotive da testa a coda per i 60 mila abitanti di Venezia? La stazione passante verrà inserirà nel cosiddetto Quadrante Tessera. Un progetto ambizioso, voluto dal sindaco Cacciari, per unificare servizi aeroportuali, portuali, ferroviari, in un grande complesso polifunzionale che vedrà assieme stadio, casinò, aeroporto e anche future strutture olimpiche. La chiamano la rivoluzione del ferro, dell'aria e dell'acqua. Ma un forte e polemico dibattito è in corso, come al solito citando il vecchio Umberto Eco, tra apocalittici e integrati. Altro elemento del futuro il Vallone Moranzani, metà in comune di Mira. Il primo tentativo tangibile dopo un secolo di sviluppo industriale e chimico a Portomarghera, di inversione di tendenza. Le bonifiche e la trasformazione di Marghera sono la più grande scommessa del comune di Venezia. Non si deve rinnegare il passato. Il pensiero di Giuseppe Volpi e il cosiddetto stravolgimento del fronte a mare con il fronte a terra all'inizio del '900, furono una soluzione geniale. La chimica allora fu come la novità delle nano tecnologie e delle nuove telecomunicazioni di oggi. Capire il presente è più difficile che interpretare il passato. Pensate all'abbattimento del vecchio ospedale di Mestre e alla creazione dei tre grattacieli di cento metri, anche se adesso preferiscono chiamarle torri. Come al solito c'è una Commissione di salvaguardia che pone dei limiti.

Insomma, pensare al domani è oggi più che mai fondamentale. Anche urbanisticamente parlando. Pensate al curioso complesso di Forte Marghera. Stupendo forte austriaco che pochi veneziani conoscono. Oggi è semi abbandonato, relitto militare e snodo tra la città d'acqua e la città di terra. Potrebbe diventare il simbolo di una metropoli plurale. La parola magica oggi è water front. Arriviamo qualche anno dopo rispetto Barcellona o Bilbao, ma fa niente, là ci hanno lavorato architetti italiani. Auspico una riforma del demanio da statale a regionale. Vedi le lunghe vicende burocratiche dell'Arsenale. Così, con i forti cambiamenti, ipotizzo un ritorno alla neo-insularità, accennata da mio fratello Giorgio. Non dobbiamo scandalizzarci se si parla di sub-lagunare da Tessera al Lido. E oggi c'è chi pensa di progettare un tunnel tra Lido e Punta Sabbioni. Avanzo un paradosso, forse una piccola bestemmia. Sarà Venezia periferia di Mestre e non viceversa. Noi, veneziani del centro storico, come ha già detto mio fratello citando il russo Brodsky, siamo un'opera d'arte abitata da persone: come tale, preclusa allo sviluppo e dedita alla conservazione, a volte anche troppo speculativa, nel senso di parco tematico mono-turistico.

Da secoli però le comunità lagunari si sono adeguate al nuovo. Siamo partiti in epoca romana con Aquileia, la seconda città dell'impero romano, per spostarci sempre più a ovest. Grado, Eraclea, Altino, Torcello, Malamocco, Rivus Altus. Si cambia, ma dobbiamo ricordarci che siamo il posto più a nord del Mediterraneo, mare che tornerà di moda, la cerniera tra nord e sud d'Europa, il punto nodale tra est e ovest. Questo equilibrio geografico è stato ieri la nostra fortuna, oggi il nostro essere, domani di nuovo la nostra opportunità in un pianeta sempre più ridotto a villaggio globale.

Ecco perché, per la legge del contrappasso, voglio concludere questo mio intervento, iniziato con i coraggiosi cartografi veneziani, metafora storica dello sviluppo, con un personaggio che la storia non definì propriamente coraggioso, ma almeno dignitoso, sì. E' l'ultimo doge Ludovico Manin, forse a me simpatico perché friulano. Dopo l'abdicazione, si rinchiuso in casa e passeggiava solo di nascosto alle Fondamente Nove per non essere visto da chicchessia. Non mise più piede a San Marco o a palazzo Ducale e rifiutò il titolo di reggente offerto dai francesi. Morì solo, confortato unicamente dai sacramenti, eppure scrisse: "FINO DAI PRIMI TEMPI DELLA INTRAPRESA DIGNITA' DOGALE IO AVEVA AVUTO OCCASIONE DI CONOSCERE CHE IL NOSTRO GOVERNO NON POTEVA SUSSISTERE, ATTESA LA SCARSEZZA DEI SOGGETTI CAPACI, L'ABBANDONO E IL RITIRO DI MOLTI DI ESSI ANDANDO AL BANDO E CHE QUELLI CHE RESTAVANO PENSAVANO PIU' AL PRIVATO CHE AL PUBBLICO".

Maurizio Crovato, gennaio 2010