

Le metafore dell'urbano: riflessioni per l'area metropolitana centro-veneta

di DAVIDE PAPOTTI

Le scoperte e le invenzioni di nuove forme territoriali

Gli spazi della quotidianità possono riservare inedite novità. Il territorio si evolve, non rimane uno scenario fisso, e con esso cambiano anche i modi di leggerlo e di percepirlo. Se, come dice Italo Calvino nel suo atlante delle metropoli immaginarie, *Le città invisibili* (1972), “è l'orecchio che comanda al racconto, non la voce”, sono allora i nostri bisogni territoriali, le domande che poniamo allo spazio che ci circonda e nel quale abitiamo che invitano a nuove letture e nuove narrative. Accade qualche volta come nel racconto *La lettera rubata* di Edgar Allan Poe (1845), che ciò che disperatamente cerchiamo e che sembra apparentemente introvabile venga poi trovato alla fine proprio in cima alla pila del disordine che ci sta davanti. Perché prima di riconoscerlo occhieggiante lì davanti a noi, non si era in realtà in grado di vederlo. E questo succede anche con oggetti abbastanza voluminosi e ingombranti. Persino con una montagna. Giorgio Bertone, professore di letteratura italiana all'Università di Genova, inizia un suo recente volume dedicato all'idea di paesaggio nella letteratura occidentale spiegando il “paradosso di Cézanne”, che fu in un certo senso il primo a ‘vedere’ la montagna chiamata Sainte Victoire: “Nessuno aveva mai visto la Sainte-Victoire. Neppure i pittori. Il paesaggio di Provenza ha quasi le stesse caratteristiche di quello greco, ma fino a lui, l'accompagnatore di contadini carichi di patate, fino a Paul Cézanne, nessuno ne aveva colto le profonde implicazioni pittoriche. Dopo di lui tutti ‘vedranno’ la montagna” (1999, p. 11). Chiaramente la montagna era lì da parecchio tempo prima, ma la ‘scoperta’ risiede nelle modalità di osservazione. La metafora della scoperta richiama il potere evocativo della parola, il cui significato esatto è: “lo scoprire cose o luoghi importanti, già esistenti ma non ancora noti” (secondo il dizionario De Agostini, 1972, p. 1048). In questa accezione il rimando geografico è quasi un automatismo: “la scoperta dell'America”, è il primo degli esempi fatti dal

vocabolario. Dal termine ‘scoperta’ si può facilmente passare a uno stretto parente semantico, dotato però di un'individualità di significato ben distinta: il termine più provocatorio di ‘invenzione’ (definizione del vocabolario: “trovare qualcosa di nuovo col proprio ingegno, nelle arti, nell'industria o in altra attività”; sempre dal dizionario De Agostini, p. 544). Scivolando dal termine scoprire al vicino, ma non coincidente, verbo inventare, che enfatizza l'aspetto creativo dell'azione, si comprende come anche questo campo semantico faccia ormai parte delle nostre dinamiche di appartenenza territoriale. I luoghi non solo si scoprono, ma si possono anche ‘inventare’. Lo dimostra, ad esempio, il fortunato studio di Philippe Joutard dedicato alla progressiva crescita di attenzione sociale al mondo della montagna alpina, intitolato per l'appunto *L'invention du Mont Blanc* (1993). Ma gli esempi non mancano: si va dalla “invenzione dell'Africa” (Mudimbe, 1988), alla “invenzione dell'America” (O'Gorman, 1961), per arrivare, restringendo la scala geografica, alla “invenzione dell'Argentina” (Shumway, 1991) o “dell'Appalachia” (Batteau, 1990). Una prospettiva interessante, questa prodotta da una differente adozione lessicale (invenzione e non più scoperta) degli spazi, che rimette in gioco sensi di appartenenza e cristallizzazioni di *genius loci* che sembravano consolidati nell'immobilità. Dopo aver sfogliato, con le precedenti riflessioni, qualche pagina di atlante e dizionario, fermiamo dunque la nostra attenzione sull'area centro-veneta sulla quale ci vogliamo concentrare. Visto che difficilmente si potrebbero scoprire elementi fisici, nuove isole, magari, nella laguna veneziana, si può allora scoprire in quest'area centro-veneta una città metropolitana? Esiste già, ma semplicemente non la vediamo, o almeno non l'abbiamo vista fino a poco tempo fa? Oppure la si può, o la si deve, inventare? Le riflessioni che seguono cercano di offrire elementi per alcune possibili risposte a queste domande. In principio si svolgerà qualche riflessione sintetica che, a partire da alcuni dati suggeriti dai profili delle istituzioni ‘campione’ (vedi

le schede allegate), cercherà di delineare qualche *conditio sine qua non* per la città metropolitana centro-veneta. Nella seconda parte, si vuole arricchire il discorso e proporre un tentativo di interpretazione dell'oggetto di indagine attraverso tre similitudini. Nella terza parte, infine, si vorrebbero suggerire alcune linee operative per una 'educazione alla cittadinanza metropolitana'.

Le caratteristiche fondanti della città metropolitana

L'istituzione della città metropolitana costituisce una nuova sfida per la governabilità del territorio¹. Nell'analisi delle sue forme possibili, come avviene a riguardo di tutte le azioni che contengono in sé una buona dose di potenziale innovativo, emergono immediatamente grandi opportunità e concreti rischi, che difatti hanno alimentato il dibattito sulla questione, negli studi e ricerche dedicati al tema, in sede di discussione politica e nella divulgazione giornalistica. Senza alcuna pretesa di esaurire le molteplici declinazioni dei discorsi possibili sul tema né di redarre una improbabile 'ultima parola' sull'argomento, si possono nondimeno indicare alcune delle caratteristiche fondanti che sono apparse via via che ci si addentrava nell'analisi del territorio della città metropolitana centro-veneta. Mentre si cercava di disegnarne il volto, come nella ricostruzione di un *identikit*, sono apparsi almeno i connotati somatici principali, che si vorrebbero qui di seguito sinteticamente esporre.

La città metropolitana come istituzione 'morbida'

La definizione di una città metropolitana centro-veneta non è mirata a ergere nuovi confini, a costruire una nuova 'fortezza' che serva a isolarsi dal resto del territorio. L'esistenza di una rete complessa e stratificata di interscambi fra l'area della città metropolitana e le altre province del Veneto e del nord-est è un dato di fatto innegabile². Uno dei problemi principali correlati alla costituzione della città metropolitana è però comunque quello della definizione dei suoi confini, sia pure indicativi e temporanei. La necessità di ragionare in termini pratici sull'inclusione o esclusione di precise partizioni territoriali, un passo politicamente centrale per il processo di genesi della città territoriale (si veda al proposito

l'intervento di de Fanis), non deve ridurre il tutto a una girandola di 'tu sì, tu no, prima io, prima tu'. Il gioco preventivo delle definizioni di appartenenza fine a se stesso rischia di essere controproducente. Si tratta invece soprattutto di porre le basi, attraverso gli strumenti legislativi esistenti e contatti approfonditi con tutti gli interlocutori presenti nell'area, per la definizione e costruzione di un nucleo centrale, di un catalizzatore intorno al quale si possano via via aggregare ulteriori porzioni territoriali e altre entità amministrative in un processo fluido di decisionalità e di accorpamento che sia anche in grado di seguire le perenni tendenze evolutive (Anderlini, Varini, Zanoni, 1997). La città metropolitana nasce da una situazione concreta che ha visto differenti forme e modalità di collaborazione fra i diversi elementi istituzionali, economici e sociali presenti e attivi nell'area centro-veneta. Si delinea pertanto un'implicita richiesta di un elemento contenitore e coordinatore più adatto a una dimensione intermedia fra il locale e il regionale. Si può affermare, come d'altronde ripetutamente sostenuto dai fautori politici di accordi intercomunali e interprovinciali, che l'istituzione è 'in ritardo' rispetto ai bisogni espressi dagli attori in gioco. In una situazione di questo tipo, è improbabile che sia il lato istituzionale a definire a priori una volta per tutte l'ambito territoriale di aggregazione. Se esso non è stato capace di seguirlo nella fase di gestazione e di configurazione pratica sul territorio, non ha i titoli per deciderne le dimensioni in fase preventiva e con provvedimenti coercitivi. È piuttosto probabile che sia l'istituzione a dover raccogliere le diverse forme di collaborazione e di interazione già operative sul territorio e cercare di impostare un 'luogo' di incontro di zone a diversa 'densità'. Questo aspetto istituzionale 'fluido' si presenta dunque come un riflesso della complessa sovrapposizione di livelli operativi presenti nel territorio. La dimensione elastica e flessibile della città metropolitana dovrebbe esplicitarsi in una rinnovata capacità di ascolto delle 'istanze' territoriali, delle domande che il territorio stesso pone alle funzioni di governo istituzionale. Il concetto di 'ascolto del territorio' appare centrale in questo contesto in cui l'istituzione della città metropolitana sembra già, ancora prima della propria genesi istituzionale,

¹ Per una dettagliata analisi delle procedure istituzionali legate alla città metropolitana si rinvia a Sangiuliano, Pellicchia, 2000, e, per il caso veneziano, a Vigneri, 2001.

² Per un'analisi del sistema urbano veneto con particolare riferimento all'area metropolitana centro-veneta cfr. Camicia, 1994.



Il porto alla Marittima

dover affrontare delle 'emergenze' (come quelle dei trasporti, della situazione ambientale, dell'identità territoriale degli abitanti). Né d'altronde il concetto di ascolto territoriale appare totalmente svincolato da quel 'fiuto' manageriale che è stato componente non secondaria nello sviluppo del successo imprenditoriale dell'area. L'attenzione rivolta alle esigenze economiche dimostrata dall'imprenditorialità privata deve trovare un equivalente nella capacità amministrativa di individuare con il maggior anticipo possibile, e soddisfare nel modo più veloce possibile, le esigenze provenienti dalla società.

Uno degli esempi più interessanti di questa 'flessibilità strutturale' che permette di soddisfare, partendo già dalla fase di progettazione delle infrastrutture, le esigenze delle specializzazioni distrettuali, è quello del *caveau* di 200 mq costruito appositamente all'interno del nuovo *Cargo building* dell'aeroporto di Tesserà in risposta alle necessità dell'industria orafa vicentina. Un altro esempio significativo di come il rapporto tra un'istituzione finanziatrice e il territorio si trasformi da apparentemente univoca transazione finanziaria a

un complesso dialogo conoscitivo è offerto da alcune riflessioni che si trovano nella pagina web della Fondazione Cassa di risparmio di Venezia (www.fondazionecrvenezia.it, vedi scheda). Nel commento ad alcune tabelle relative agli interventi finanziati dall'istituzione, riflettendo sul progressivo acuirsi della competitività e, di converso, della necessità di selezionare da parte dell'ente erogatore, l'estensore del testo conclude che: "Questa selezione [dei candidati a ricevere un finanziamento] non è rilevante solo per la migliore e più trasparente allocazione delle risorse finanziarie, ma anche perché ha permesso alla Fondazione di conoscere sempre più profondamente il territorio, stimolando, ad un tempo, la capacità di proporsi orientata al *fund raising* da parte di molti soggetti". La distribuzione territoriale dei finanziamenti innesca un fenomeno che vede il passaggio di correnti di conoscenza e di energie in entrambi i sensi. Se da una parte, infatti, la dislocazione di risorse finanziarie stabilisce un processo centrifugo di distribuzione sul territorio, che costruisce con il raggio della sua portata e con l'intensità delle sue frequenze una regionalizzazione implicita, dall'altra

parte l'emergenza della domanda finisce per riprodurre una mappatura del fabbisogno, ma anche, e forse in misura maggiore, uno specchio della capacità progettuale e di domanda, un'impronta della capacità di coesione e anche di autorappresentazione di ciascuna componente territoriale. Meccanismi analoghi applicati al rapporto con le istituzioni pubbliche innescherebbero un circolo virtuoso in cui il sostegno economico e di investimenti di risorse verrebbe integrato da un percorso di conoscenza territoriale.

La città metropolitana come luogo del coordinamento e dell'ottimizzazione

Uno dei cambiamenti più significativi che avverrebbe con l'istituzione del nuovo livello di *governance* della città metropolitana risiede nella stessa dimensione istituzionale, allargata rispetto a quella provinciale, che permetterebbe di presentare agli attori pubblici e privati dell'area un livello interlocutorio unificato e una decisionalità centralizzata. La gestione amministrativa e operativa che sarà delegata alla città metropolitana contribuirà a coordinare l'azione degli attori in gioco esistenti, a evitare inutili 'doppioni' territorialmente contigui e a ottimizzare la specializzazione funzionale di ciascun elemento presente nel tessuto territoriale. Tale azione di coordinamento avviene sia a livello 'orizzontale' (coordinamento di diversi attori che svolgono funzione simile) sia a livello verticale (coordinamento di diversi attori che svolgono funzioni contigue e integrabili ma differenziate). Alcune esemplificazioni di queste dinamiche si trovano già, di nuovo, nel tessuto aziendale e manageriale dell'area. Un campo in cui è stata particolarmente avvertita la necessità di funzioni di coordinamento è ad esempio quello nevralgico dei trasporti. Lo sviluppo dell'interporto di Padova (e, in area immediatamente contigua a quella della città metropolitana, di Rovigo) ha contribuito ad aumentare il trasporto intermodale (vedi scheda). Esempi concreti di *partnership* nella gestione della movimentazione indicano la strada per una maggiore correlazione: un caso di partecipazione gestionale integrata dei flussi di passeggeri è dato ad esempio dal programma *Fly and Cruise* operato congiuntamente dalla società che gestisce l'aeroporto di Venezia (Save spa; vedi scheda) e dall'Autorità portuale di Venezia (vedi scheda) per l'integrazione di orari e servizi nei passaggi



L'aeroporto "Nicelli" al Lido di Venezia

intermodali fra volo e navigazione. La medesima società Save spa si è resa protagonista di un'azione di razionalizzazione delle risorse infrastrutturali presenti nel territorio attraverso la gestione unificata dei due aeroporti di Venezia e di Treviso. Si è infatti creata in questo modo un'ottimizzazione gestionale fra le due aerostazioni attraverso lo sviluppo e il potenziamento di differenti vocazioni e di differenti destinazioni d'uso, concentrando i voli di linea nell'aerostazione di Venezia e quelli *low-cost*, *charter* e *all cargo* in quella di Treviso. Questo è solo un esempio di una tipologia di gestione unificata e di ottimizzazione dei servizi della quale la città metropolitana potrebbe farsi promotrice diretta e indiretta sviluppando integrazione nei settori di propria competenza e promuovendola e incoraggiandola in quelli a gestione privata. Senza dover passare obbligatoriamente attraverso scelte di chiusura e di taglio, ma concentrandosi piuttosto sulla differenziazione gerarchica, sulla specializzazione operativa e sul coordinamento degli investimenti e delle politiche di sviluppo.

La necessità di un luogo istituzionale di coordinamento è tanto maggiore in un contesto in cui l'attività produttiva si è sviluppata attraverso un modello che prende la configurazione di una 'costellazione diffusa'. Come recita un testo contenuto nella pagina web di presentazione del Parco scientifico tecnologico Galileo di Padova (www.galileopark.it): "In aree quali il Veneto, in cui prevale l'impresa di piccola dimensione e sono invece rare le imprese *leader* in grado di indurre e sostenere processi innovativi di larga dimensione sul territorio, emerge il ruolo determinante che può essere svolto dalle strutture pubbliche e dall'Università nel supportare la ricerca di innovazione delle imprese". In quest'affermazione si coglie uno dei punti nodali che investe anche la questione della città metropolitana. È la risposta istituzionale che può compensare la tendenza alla frantumazione che investe oggi non solo il settore economico, ma anche quello sociale e identitario (Diamanti, 1997 e 1998). E questa risposta non deve consistere in un'imposizione dall'alto di misure coercitive, ma al contrario in un'augmentata offerta di luoghi di 'incubazione' della collaborazione, dell'integrazione, della ricerca congiunta quali sono ad esempio i parchi scientifico-tecnologici (vedi le schede del PST Galileo di Padova e del PST Vega di Venezia).

La città metropolitana come momento di riflessione istituzionale

Una delle caratteristiche più importanti che dovrebbe accompagnare la nascita della città metropolitana è la necessità di una costante riflessione sui meccanismi di crescita e assestamento dell'istituzione stessa. La città metropolitana rientra fra le possibilità di innovazione della risposta istituzionale sia a nuovi problemi sia a vecchi problemi contraddistinti da un recente acuirsi di dimensioni e intensità. A questa nuova 'domanda territoriale' occorre dunque fornire nuove risposte. Essendo la città metropolitana un modello istituzionale sperimentale nel contesto italiano e trattandosi in particolare, nel caso della centro-veneta, di un'area geografica dotata di caratteristiche uniche dal punto di vista ambientale e della trama urbana policentrica (al contrario di quanto avviene nella maggior parte delle aree metropolitane identificate dalla legge istitutiva, come ad esempio Milano, Roma, Torino, in cui la gerarchia urbana riconosce, pur nella pluralità di soggetti, una primazia assoluta al capoluogo; cfr.

Muscarà, 1997; Anderlini, Varini, 1997), occorre che alle iniziative pratiche si associ una costante azione di monitoraggio e controllo. Idea che trova peraltro già espressione concreta nel sistema economico-sociale sviluppatosi nell'area del nordest. Si pensi all'evoluzione avvenuta in alcuni distretti, nei quali la produzione di *know-how* (cioè, letteralmente, il 'saper come', l'insieme delle conoscenze sviluppate intorno alla lavorazione) si affianca e spesso supera in importanza la fase manifatturiera stessa, dove cioè la commercializzazione del 'saper fare' diventa più redditizia e conveniente dello stesso 'fare'. Il passaggio da una professionalità del 'fare' a una professionalità del 'saper far fare' coinvolge il livello logistico così come quello produttivo. La società di gestione dell'aeroporto di Venezia, la Save spa (vedi scheda) si pone come un concreto esempio della capacità di esportare in altri scenari geografici il *know-how* e la managerialità acquisiti nella gestione operativa interna. Dopo aver infatti identificato con chiarezza nei propri piani di sviluppo non solo l'area di riferimento centrale (che è quella della città metropolitana di Venezia, Mestre, Padova e Treviso), ma anche il bacino di utenza più allargato, che si estende all'intero nordest e tocca anche alcune aree della Slovenia e dell'Austria, e dopo aver lavorato a una programmazione di coordinamento fra le varie infrastrutture controllate, ha acquisito anche la gestione di uno scalo esterno, ben al di là dell'area triveneta, quale quello di Metaponto (Matera) e una partecipazione nella gestione dello scalo di Pantelleria. La capacità gestionale e logistica maturata non si è espressa solamente in un'estensione territoriale del proprio campo di azione, ma anche nella fornitura di consulenza. La stessa Save ha infatti creato società di servizi legate alle competenze sviluppate, come la Save Engineering spa per il coordinamento dei lavori di realizzazione di grandi opere aeroportuali e la Nordest Airport Information Technology srl che si occupa della realizzazione di sistemi informatici per aeroporti e per grandi strutture industriali. Anche in un contesto non direttamente produttivo, all'interno di un'altra delle 'istituzioni di eccellenza' che sono state analizzate come possibili 'incubatori di metropolitaneità', si è constatata una forma di evoluzione dal 'fare' allo 'studiare come fare' ed eventualmente a 'insegnare come fare', con sviluppo di forme di collaborazione e di auto-riflessione sulla propria stessa attività. È il caso della Fondazione Carive, che ha avviato non solo collaborazioni 'orizzontali' con altre fondazioni bancarie dell'area

(con la partecipazione alla Associazione fondazioni veneziane per la cultura, un luogo di coordinamento delle molteplici fondazioni operanti nell'area), ma ha anche creato forme di collaborazione con altre fondazioni italiane. La creazione della Fondazione 'fondazioni Italia' (che vede insieme alla Fondazione Carive, la Fondazione Cassa di risparmio di Alessandria, la Fondazione Cassa di risparmio di Pesaro, la Fondazione Cassa di risparmio Salernitana e la Fondazione Cassa di risparmio di Teramo) è stata mirata all'istituzione di un luogo di confronto reciproco, di valutazione delle rispettive strategie di azione e di avvio di progetti comuni di ricerca sulle fondazioni e in generale sulle istituzioni non-profit.

La creazione istituzionale della città metropolitana centro-veneta potrebbe dunque, nella medesima direzione indicata dalle esperienze qui sopra brevemente illustrate, proporsi come un luogo di riflessione istituzionale sulla nuova dimensione governativa, e magari condurre alla formazione di un centro studi sulla città metropolitana. Tale centro, che potrebbe svolgere le proprie attività con la stretta collaborazione, se non addirittura all'interno, di istituzioni che si muovono in campi di ricerca affini, quali la sede veneta della Fondazione Eni Enrico Mattei (vedi scheda), si proporrebbe come punto di riferimento non solo per una costante verifica e promozione delle nuove modalità di cittadinanza e di azione innescate dalla città metropolitana, ma anche, a livello nazionale e internazionale, per il confronto con altri casi urbani.

Tre similitudini per la città metropolitana

Come traghetti che accompagnano verso la sponda di arrivo questo discorso sulla città metropolitana mi vorrei servire di tre similitudini. La similitudine, oltre che spiegare e aiutare a comprendere, apre al contempo la prospettiva ad altri ambiti figurativi e di significato. Non solo mescola le carte ma ne aggiunge delle altre. Una o più immagini metaforiche, attraverso le quali un discorso amplia il panorama dei propri riferimenti e delle proprie evocazioni, non risolvono ovviamente in sé e di per sé i problemi che si stanno affrontando. Tuttavia, esse possiedono qualcosa in più della loro semplice 'portata estetica', della loro gradevolezza iconografica, più o meno riuscita a seconda dei

singoli casi. Il ponte che si stabilisce costruendo una parallela immagine di riferimento può avere benéfici effetti proprio sul lato euristico, può cioè aiutare a capire meglio, in virtù della traslazione di contenuti che esso imposta. Si vuole far valere in questo caso la romantica fiducia nell'itineranza espressa dal credo di Hermann Hesse, secondo cui chi torna a casa dopo un viaggio è persona diversa da quella che vi è sempre rimasta, anche se alla fine dormono entrambi sotto lo stesso tetto. Allo stesso modo, vorrei sperare che dopo i piccoli itinerari metaforici proposti qui di seguito il pensiero e le opinioni sulla città metropolitana si potessero arricchire non dico di qualche 'soluzione', ma almeno di qualche chiave interpretativa in più. Propongo dunque un breve *excursus* attraverso tre similitudini che conducono di volta in volta, alla fine della loro navigazione metaforica³, a riapprodare pur sempre sulla sponda veneta che si vuole investigare, ma fissando la cima di ormeggio a diversi pontili, abbracciando pertanto diverse ottiche d'analisi.

La prima similitudine: il gioco dei dadi

Il valore definitorio di un dizionario è solo apparentemente semplificadorio. In realtà, e il caso della parola 'scoperta' è sintomatico, la coesistenza di diversi significati, e il confluire nelle voluminose moli dei dizionari di differenti lessici specifici, settoriali, perfino gergali, moltiplica i significati e rilancia il gioco. Ecco dunque un altro significato di scoperta (sempre dal dizionario De Agostini): "Nel gioco dei dadi, il numero che esce ad ogni tiro". Gli elementi di base non cambiano, sono sempre i dadi, ed essi non mutano la loro costituzione o il loro aspetto. Eppure il loro 'valore' nel gioco cambia a seconda del volto che essi presentano. La combinazione dei valori è diversa, e le varianti combinatorie, oltre che il potenziale punteggio massimo, aumentano anche all'aumentare del numero dei dadi. Allora è possibile che, nel 'rotolare' provocato dalle costanti trasformazioni dei sistemi urbani (illustrate in questo stesso Quaderno da Costa) le componenti urbane della città metropolitana centro-veneta (Mestre, Venezia, Padova, Treviso) abbiano mostrato recentemente una diversa 'scoperta', una diversa combinazione di valori, che invita a una lettura integrata e a un'interpretazione collettiva e unificata. Il gioco si fa

³ Sul valore della metafora nel discorso geografico si rimanda a Dematteis, 1985 e, relativamente al territorio del nordest, a Diamanti, 1997.



I nuovi edifici dell'aeroporto "Marco Polo" a Tessera

con quattro dadi su un tavolo e non più con un dado su ciascuno dei quattro tavoli. Il salto dimensionale permette di raggiungere un computo di punteggio più alto, che serve a sua volta per ragionare a un livello numerico superiore. Questa 'soglia dimensionale', che tra l'altro trova una precisa quantificazione numerica anche in fase legislativa (una città metropolitana deve possedere almeno 750.000 abitanti)⁴, permette di partecipare con un'adeguata 'massa critica' alla competizione per aree metropolitane che si configura come uno degli scenari dominanti del prossimo futuro (Dematteis *et al.*, 1995).

Seconda similitudine: la larva e la libellula

La libellula è un animale acquatico nella prima parte della sua vita e un insetto nella sua vita adulta. Al contrario della maggior parte delle specie animali che vivono la loro vita all'interno di un unico *habitat*, la libellula, caso peculiare, vive una sorta di metamorfosi abitativa. Anche se da adulta continua a frequentare gli stessi spazi acquatici nei quali è cresciuta come larva (acquittrini, stagni, fiumi, torrenti, ecc.), li vive ora con una diversa modalità di fruizione, volando e non più nuotando. L'ambiente che ha costituito una sorta di liquido amniotico di crescita, attraverso il quale si è nutrita, che ha stabilizzato la temperatura, che la ha protetta, non viene del tutto abbandonato, ma non è più l'ambiente esclusivo di esistenza. Rimane territorio di vita cedendo però il palcoscenico centrale alla nuova dimensione aerea, similmente a quelle forme urbane che nel repertorio calviniano vengono

chiamate le "città sottili"⁵.

Simile trasformazione può essere immaginata anche per la città metropolitana centro-veneta. E nel riferirsi all'acqua come ambiente di crescita non si pensa solamente a Venezia ma all'intero tessuto idraulico di canali per il trasporto, per il deflusso e per l'irrigazione che percorrono l'intera area, abbracciando gli stessi centri urbani di Mestre, Treviso e Padova (Marin, 1999).

Il 'distacco' dall'ambiente acquatico non comporta necessariamente, come d'altronde nel caso della libellula, un abbandono della propria tradizione formativa. Anzi, al contrario, l'aspirazione a un nuovo *habitat* vitale rappresenta un'occasione propizia per recuperare il patrimonio storico e architettonico legato all'acqua come espressione di un sistema accomunante, in direzione simile a quanto sta già avvenendo nei vari centri, a Mestre con il recupero dei canali e delle aree prospicienti (de Fanis, Bertazzon, 2001), a Treviso con il restauro edilizio di pregio dell'edilizia idraulica, a Padova con i progetti di valorizzazione del verde pubblico che coinvolgono il Bacchiglione e i canali periurbani. Se gli interventi di recupero, al momento percepiti e vissuti in modo separato in ciascuna delle diverse realtà urbane, venissero iscritti all'interno di un progetto di rilettura integrata della cultura idraulica, assumerebbero un significato rinnovato, esemplificando la spinta rinvigorente di un passaggio di scala che supera compartimentazioni istituzionali troppo frammentate. L'assimilazione in profondità di alcuni modelli culturali, e su questo

⁴ Sull'aspetto dimensionale nel contesto di genesi della nozione di città metropolitana in Italia cfr. Bartaletti, 1991.

⁵ La metafora calviniana si presta perfettamente a rappresentare lo sviluppo urbano nell'era della informatizzazione e dell'informazione. Per un'analisi di tale processo di "materializzazione" in ambito urbano veneziano cfr. Rullani, Micelli, 1997; Rullani, Micelli, Di Maria, 1999.

argomento si insisterà ancora più avanti, può essere di grande importanza nella costruzione di una cittadinanza metropolitana.

Torniamo alla similitudine della libellula, che avevamo lasciato nella delicata fase di trapasso da una dimensione acquatica a una dimensione aerea. Per la città metropolitana, dunque, questo vuol significare non un atto di ripudio, ma l'elevazione sopra il livello precedente alla conquista di una nuova libertà di movimento e di una nuova 'leggerezza esistenziale' proiettata verso forme di espressione più 'aeree'. In questa prospettiva cade a puntino la recentissima inaugurazione (luglio 2002) della nuova aerostazione dell'aeroporto di Venezia, diventato per volume di traffico il terzo scalo italiano (vedi scheda). Il necessario potenziamento della capacità di trasporto della struttura veneziana è il riflesso di un aumentato 'bisogno d'aria' espresso dal sistema socio-economico regionale e della città metropolitana centro-veneta in particolare⁶. I servizi di trasporto e le infrastrutture nodali sui quali esse si appoggiano devono riflettere le esigenze di mobilità espresse dal territorio di riferimento. A tal proposito è di grande interesse il dato relativo al traffico passeggeri dell'aerostazione di Venezia: nonostante la presenza di una delle mete turistiche più affermate a livello mondiale, il 53% dei passeggeri che transita per lo scalo di Tessera vola per motivi di lavoro⁷.

Questa 'ricerca dell'aeriforme' espressa dal bacino di utenza si presenta come la punta del vero e proprio *iceberg* che è il bisogno di mobilità in tutte le sue forme ed espressioni, interna ed esterna, locale e intraregionale, nazionale e internazionale. La ricerca del mezzo di trasporto più veloce si distingue però come perfetto simbolo di una necessità di 'volare' sopra le strozzature viarie del livello terreno per raggiungere una nuova dimensione di mobilità, pure ben compenetrata e correlata a quella terrestre, che permetta di proiettarsi verso dimensioni internazionali. I rapporti con le altre tipologie di mobilità, con 'l'esistenza precedente' se vogliamo continuare nella metafora, si esplicano nel necessario aggancio intermodale (con la strada e con la navigazione) dell'aerostazione di Tessera. In questo senso il progetto della nuova darsena dell'aeroporto,

affidato a una firma di notorietà internazionale e molto caratterizzata in quanto a stile esecutivo come Frank Gehry, appare espressione esemplare, oltre che di una raffinata connessione intermodale (funzione di primaria importanza nell'ottimizzazione della mobilità metropolitana) della compenetrazione fra 'esistenza anfibia' ed 'esistenza aerea'. Il complesso di nuovi edifici costituirà un *terminal* acquatico che, oltre all'imbarcadero vero e proprio per il passaggio su mezzi di navigazione, sarà dotato di una serie di servizi di accoglienza e di intrattenimento per i passeggeri, di spazi destinati a uffici, di un albergo da 350 camere e di un centro congressi da 2000 persone. La struttura aeroportuale nel suo complesso, inoltre, manifesta le sue radici infrastrutturali in una nuova azione di polarizzazione e di attrazione prodotta dall'indotto economico (localizzazione di aziende di movimentazione merci, di logistica, di spedizione negli immediati dintorni dell'aerodromo). In ultimo, a voler percorrere fino in fondo la similitudine entomologica, si può far riferimento a un altro interessante aspetto della crescita delle libellule. Durante l'esistenza adulta, quella aerea, esse effettuano alcune 'mute' accrescendosi di dimensioni, e ogni volta abbandonando la struttura esterna, una sorta di esoscheletro. Questa muta avviene appena la formazione del nuovo rivestimento, che diventerà alla fine del processo una 'casa' più larga, è giunta a uno stadio avanzato. Questa 'buccia' esterna dell'animale ne riproduce perfettamente la forma, appare come una sorta di negativo tridimensionale del corpo. In un certo senso la cornice istituzionale precedente la formazione della città metropolitana come ente autonomo e distinto può essere paragonata a un esoscheletro di formazione, che riproduce perfettamente i connotati espressi dall'organismo fino a quel momento ma è destinata a lasciare spazio a una struttura più larga, adeguata a ospitare il nuovo corpo che, attraverso una graduale crescita, ha raggiunto dimensioni maggiori e non più contenibili nell'involucro precedente. Il processo non prevede uno snaturamento dell'organismo, quanto un passaggio a uno stadio dimensionale più allargato.

⁶ Una curiosa nota storica: Venezia compariva già, nel ruolo di scalo intermedio (insieme a Pavia), nella rotta della prima linea aerea regolare italiana, la Torino-Trieste, inaugurata nel 1926 (Lucchesi, 1991, p. 135).

⁷ A fronte del 31% che vola per turismo e del 14% che vola per motivi personali o familiari (dati disponibili sul sito web dell'aeroporto www.veniceairport.it, sezione "news and media", sottosezione "statistiche traffico aereo").

Terza similitudine: l'atlante di carta velina del prefetto Gonnella e dell'intendente Savini

Le creative immagini di cartografie alternative presentate dai due bizzarri protagonisti del romanzo *Il poema dei lunatici* di Ermanno Cavazzoni, il prefetto Gonnella e l'intendente Savini, possono servire a comprendere la necessaria dimensione elastica dei confini, sia operativi che territoriali, della città metropolitana. Il problema della rappresentazione cartografica che, in ragione dall'estrema fluidità del reale, assilla i due personaggi viene generalizzato in termini di cartografia fantastica:

Ma i problemi di rappresentazione sono difficilissimi, e non per il passaggio dalla sfera al piano, gli dicevo, che avrebbe già delle soluzioni, ma perché sembra che questi confini ognuno li sposti in avanti o indietro, o in alto o in basso. E che cioè questo zig zag sia effetto del via vai della gente, che mentre cammina o si ferma a pensare, si tira dietro la linea della frontiera, che probabilmente è come un elastico lungo molti chilometri che s'ingarbuglia alle gambe, e ha un'escursione sul piano imprevedibile. Un istituto di cartografia militare non ha l'attitudine né gli strumenti per una geografia così indefinita, e in genere manda dei corpi speciali di genieri a piantare del filo spinato e dei paletti, perché non si sposti il confine che han disegnato, e le carte restino buone per un certo tempo almeno. (Cavazzoni, 1996, p. 112)

Anziché dunque mandare reparti dei lagunari a cercare di definire una volta per tutte i confini della città metropolitana centro-veneta sarà dunque consigliabile scendere a patti con una 'cartografia variabile', mobile, elastica. Quale miglior metafora, visto il territorio in questione, della superficie acquea? Una delle soluzioni studiate dai due protagonisti di Cavazzoni è proprio un "atlante acqueo":

Sa com'è l'acqua quand'è trasparente? Ecco, l'atlante lo facciamo così, che si legga penetrando con gli occhi sempre più dentro, una regione sotto l'altra, secondo quel che le han raccontato. E si può anche credere poi che sia sempre la stessa regione ma che ognuno la racconti diversa. [...] sarebbe bello un atlante di acqua, così i confini delle nostre regioni ondeggiavano, come succede nella realtà; e si sposterebbero alla deriva. E poi se si formano delle correnti dentro l'atlante, l'inchiostro della tipografia si spande e si sfilaccia, come le nuvole quando c'è il vento. E se noi ci stampiamo nell'acqua delle parole o dei colori per indicare le montagne e i prati dove pascolano le tribù degli abitanti, se

noi ci stampiamo un tratteggio o una velatura a retino per indicare le valli nebbiose, o dei circoletti per i nidi delle madonne, pian piano, per la natura dell'acqua, tutto questo fitto di segni si diluisce e forma delle ombre o delle striature; o un arcobaleno che brilla e che si guarda con grande diletto. (Cavazzoni 1996, p. 146)

Il problema della riproduzione della complessità stratigrafica e della densità informativa del territorio sulla carta geografica è d'altronde centrale nella storia della cartografia. Anche da un punto di vista compositivo-editoriale, prima dell'avvento della cartografia computerizzata, una carta veniva assemblata attraverso la sovrapposizione di successivi reticoli che riportavano diversi livelli di informazione: un lucido per l'orografia, uno per l'idrografia, un altro per i confini, un altro ancora per la toponomastica, ecc. Ebbene anche nella realtà esistono per così dire dei 'livelli' differenziati di città metropolitana, ciascuno dei quali esprime una diversa operatività e una diversa intensità. Vi è il livello integrato dei distretti industriali (sul concetto si veda, nel presente volume, l'articolo di Bertazzoni), il livello congestionato e 'inceppato' del reticolo stradale, quello della gestione delle reti ferroviarie, quello delle competenze sull'equilibrio idraulico, quello delle competenze legislative, e così via (Savi, 1996). Gli ambiti di azione dei vari livelli non sono ovviamente coincidenti. Ciascuno strato di operatività ha acquisito una sua forma territoriale dovuta alla giurisdizione sul tema, all'evoluzione storica, alla partizione amministrativa, a una tradizione d'uso, ecc. Immaginando una sovrapposizione cartografica di questi vari livelli se ne vedrebbero i confini "sfilacciati", come dice l'intendente Savini. L'idea, stavolta, è quella di un atlante che sovrappone tanti fogli trasparenti:

"Io direi che un atlante lo faremo di carta velina, perché si vedono in trasparenza i fogli di sotto. Che vuol dire che in un posto ci possono crescere tutte queste regioni una sull'altra, all'infinito". [...] "La carta velina, per me, ha il vantaggio di lasciare la questione un po' incerta; perché fa intravedere tutte le figurazioni in trasparenza, e non dice che sono la stessa ma nemmeno che sono diverse".

"Lei è un vero geografo. Vede come so scegliere i miei emissari? Facciamo tutto in carta velina. Un grande atlante che sia trasparente, e non c'è bisogno neanche d'aprirlo o di voltare le pagine" [...] "C'è una plastica trasparentissima. Quella può essere meglio. Ci si deve vedere attraverso, anche l'ultima pagina".

(Cavazzoni, 1996, pp. 144-145)



Gli hangar delle Aeronavali di Venezia

Provando a pensare l'applicazione di questo metodo di fantasiosa cartografia immaginaria elaborato da Cavazzoni alla situazione dell'area della città metropolitana centro-veneta, si riscontrerebbero sicuramente delle diversità nelle linee tracciate sui vari fogli trasparenti, ma anche una tendenza ad aggregare una densità di questi fenomeni intorno all'area dei nuclei urbani di Mestre, Venezia, Padova e Treviso. Le "regioni" compresenti si allungherebbero ora in questa direzione, ora in un'altra, ma avrebbero comunque un cuore di identità intorno a quest'area. L'istituzione della città metropolitana deve convivere con questa pluridimensionalità e con questa elasticità dei propri confini, sia di competenza che di estensione, senza rinunciare al contempo alle forme della propria manifestazione territoriale.

Le diverse 'cronologie' della città metropolitana

La compresenza di numerose "regioni" operative incastonate una dentro l'altra, con confini

differenziati ma baricentri che ricadono comunque all'interno della città metropolitana centro-veneta, è anche il risultato di differenti evoluzioni temporali e di diversi ritmi di accelerazione delle varie componenti. Ritorna utile in questa prospettiva una provocatoria ma efficace affermazione dello storico francese Ernest Labrousse: "il sociale è in ritardo sull'economico, ed il mentale sul sociale" (cit. in Le Goff, 1981, p. 240). Senza voler cadere, abbandonati i determinismi geografici, in nuovi determinismi di natura storica, quest'ipotesi di interpretazione sembra poter essere utile per la comprensione della complessità della città metropolitana centro-veneta. Il modello economico di sviluppo del nord-est è stato analizzato da un'abbondante letteratura critica⁸. Esso si è caratterizzato per una vera e propria esplosione di sviluppo, basata soprattutto su una dimensione medio-piccola dell'impresa, su una grande flessibilità della produzione, su tradizioni artigianali di lavoro, su reti e rapporti di collaborazione "orizzontali" e "verticali" all'interno

⁸ Per una più approfondita bibliografia sul tema si rinvia ai volumi di Albertini, Pilotti, 1996; Anastasia, Corò, 1996; Diamanti, 1997.

dei distretti, su una propensione alla specializzazione e sulla capacità di proiettarsi sui mercati mondiali (Fontana, 1997). Il quadro sembra corrispondere alla teoria di Lefebvre, secondo la quale il fattore trainante dell'accelerazione, il settore che viaggia a ritmi di rinnovamento più alti, è proprio quello economico. E così sembra aver funzionato anche per la città metropolitana, che in un certo senso si manifesta sul territorio *de facto* grazie all'agglutinazione di collaborazioni economiche e di flussi di persone, di informazioni e di merci fra i vari agglomerati urbani dell'area e fra di essi e il territorio circostante, costellato di centri minori e di aree industriali.

Seguendo la 'scaletta', è la sfera del sociale la prima a rilevare l'esistenza di queste dinamiche economiche, la prima ad avvertirne i bisogni e le necessità, la prima a trovarsi in una posizione di rincorsa. Ci sembra di poter identificare questo stadio nella condizione attuale, in cui la società, a livello di espressioni istituzionali (i comuni, soprattutto) e di raggruppamenti settoriali del mondo dell'economia e della società in largo, avverte la necessità di nuovi quadri istituzionali, operativi, identitari che rispondano alle esigenze sviluppate dall'accelerazione economica e dalle situazioni delineatesi sul territorio nella pratica quotidiana (Forno, 1998). Si esprime in questo modo il bisogno di un livello decisionale che sia in grado di occuparsi insieme della 'manutenzione ordinaria', cioè del funzionamento giorno per giorno dell'insieme territoriale, ma anche della 'manutenzione straordinaria' del sistema, cioè di quelle macro-opere e di quelle macro-strutture che agevolerebbero il sistema nel suo complesso. In ultimo, si tratterebbe di far scendere, scivolare, penetrare questa nuova dimensione della città metropolitana al livello più profondo, intimo e anche tendenzialmente più conservatore della mentalità, intesa come espressione della psicologia collettiva e individuale insieme. Su questo fronte, quello della capacità di parlare al singolo cittadino e di convincerlo della bontà della scelta, si gioca una sfida importantissima per il varo di una nuova forma di 'cittadinanza metropolitana', che deve avvalersi, in fase di assestamento e di consolidamento, di una forte opera di comunicazione, e anche di una vera e propria promozione.

La città immateriale: una strategia d'immagine per la città metropolitana

Il nome di una nuova aggregazione territoriale rappresenta un elemento di estrema importanza per il successo percettivo dell'istituzione stessa. Le idee sottostanti si esprimono attraverso un 'marchio' di facile riconoscibilità che costituisce un importante ingrediente della declinazione identitaria. Una definizione nasconde già una posizione di pensiero, un'inclinazione preferenziale, un'opinione sul tema. L'osservazione dei nomi che sono stati associati via via al progetto dell'area metropolitana veneziano-padovano-trevisiana costituisce già un'interessante illustrazione di diversi possibili modi di pensare a essa. Maria de Fanis nel suo intervento ricorda come intorno al progetto di città metropolitana veneta si siano già accumulati, negli oltre vent'anni di dibattito sul tema, diverse designazioni per la nuova entità. In effetti il battesimo è sempre un momento significativo nel processo di apparizione al mondo di una nuova entità, umana o territoriale che sia. In primo luogo per il valore implicito del messaggio in esso contenuto: così che chi sceglie la dizione *Patreve* può irritare chi è di *Mestre*, che non vede la propria città degnamente rappresentata nell'acronimo (*PAdovaTREvisoVENEZIA*) se non attraverso l'onnipresente ombra della 'gemella acqua', e pertanto a esso contrappone un possibile *Vemepa* (*VENEZIAMEstrePAdova*), che però irriterebbe non poco i trevigiani, così come fa la dizione *Pave* suggerita dai sostenitori della posizione defilata della città di *Treviso*. Si potrebbe continuare nell'analisi dei nomi proposti fino ad ora per vedere le sottolineature di cui essi si fanno portatori⁹. Basti qui ribadire come il nome della città metropolitana, soprattutto in un primo periodo di utilizzo, non si proporrebbe come un semplice marchio fonetico ma veicolerebbe costantemente con sé il proprio valore etimologico, almeno fino a che il suo utilizzo non si fosse assestato nell'uso e non si fosse sedimentato nel panorama onomastico della lingua d'uso quotidiano. Non si vuole qui suggerire un nome 'definitivo' o una soluzione 'perfetta' al problema della denominazione. Si vuole solo far riflettere sul fatto che la scelta del nome è fase delicatissima e importante, nella quale sarebbe forse utile dare un primo esempio di approccio partecipativo (magari attraverso una consultazione

⁹ Per una panoramica del dibattito sulla città metropolitana centro-veneta dagli anni sessanta agli anni novanta cfr. de Angelini, Zanetto, 1992.



L'area 1 del Parco scientifico tecnologico Vega di Venezia

popolare sul tema, un concorso pubblico per il logo o iniziative simili) per evitare che già la semplice denominazione richiami connotazioni impositive e approcci calati dall'alto.

I nomi con cui vengono chiamate le realtà territoriali sono espressione della cultura geografica che è sottesa al discorso (Zanetto, 1989). È interessante al riguardo osservare la terminologia adottata dalle varie istituzioni nella definizione dei propri ambiti territoriali di intervento. Una delle istituzioni-modello presentate nelle apposite schede di approfondimento, la Fondazione Carive, utilizza nella propria documentazione ufficiale (disponibile anche sulla pagina web www.fondazionecrveneziala.it), due termini per indicare delle aree di gravitazione territoriale: "comprensorio" e "proiezioni". Nel suo statuto, all'art. 3, si dice che lo "scopo della Fondazione è la promozione della società civile e del capitale umano, nella dimensione storica, sociale, economica e culturale di Venezia e delle sue proiezioni". Nello statuto della Fondazione della Comunità Clodiense, una fondazione creata su

iniziativa della stessa Fondazione Carive, all'art. 1, si dice che "[La Fondazione] opera nel territorio di Chioggia e nel suo comprensorio". È significativo dell'ottica veneziano-centrica dell'istituzione il fatto che in relazione al capoluogo regionale si adotti il termine "proiezioni", che indica un'inequivocabile centralità della città lagunare, mentre nel caso della località di Chioggia si usi il termine più neutro di "comprensorio". In direzione contraria al motto latino *nomina sunt consequentia rerum*, nel caso delle dizioni geografiche è vero anche che "le cose sono una conseguenza dei nomi", nel senso che la concettualizzazione dello spazio passa attraverso la formulazione linguistica dei concetti. È significativa al proposito la presenza, nelle analisi relative all'area centro-veneta, di nomi che esprimono l'idea di un aggregato relativamente fluido e in evoluzione, come per l'appunto comprensorio, distretto, regione funzionale, area operativa, zona di influenza, termini che rappresentano lo specchio linguistico di una continua tensione fra quelle due polarità opposte che già lo studio di Bernardi, Zanetto e Zunica (1991) definiva la "diversità e omogeneità di una regione".

Il valore evocativo dell'onomastica non si esplica solamente nel 'nome comune', ma anche nella creazione di 'nomi propri' specialmente quelli che indicano strutture nuove. In questo senso, a titolo esemplificativo, mi sembra interessante sottolineare una sorta di 'doppione' che si è venuto a creare nell'opera di denominazione di nuove strutture che stanno prendendo forma in questi anni a Venezia. Il nuovo edificio, che si è già citato in precedenza, che costituirà la darsena dell'aeroporto di Venezia verrà chiamato Venice Gateway, la porta di Venezia (o l'ingresso a Venezia) denominazione efficace e appropriata che però è in realtà utilizzata già da anni, sia pure nascosta nell'abbreviazione Vega (che sta, per l'appunto, per VEnice GATeway) che indica il Parco scientifico tecnologico di Venezia, situato all'estremità sulla terraferma del ponte stradale che collega Venezia a Marghera e Mestre. Curioso, ma anche significativo, il fatto che due iniziative simili, a distanza di anni, abbiano in comune il nome di Venice Gateway, a sottolineare la volontà di assicurare una nuova 'penetrabilità' alla città lagunare, un nuova modalità di arrivo, una nuova moderna eleganza (quella che propongono gli edifici delle due strutture) legata alla rinnovata 'consistenza aerea' che si vuole conferire alla città. Ci si è concentrati fin qui sull'importanza della denominazione, che va però inquadrata all'interno di un generale e più vasto rinnovamento delle strategie di comunicazione d'immagine relative alla città, cioè legate alle politiche di marketing territoriale (Kearns, Philo, 1993). L'applicazione del marketing, cioè della promozione integrata di un prodotto, a una realtà istituzionale nasce proprio come esperimento metodologico in contesti urbani, in relazione alle necessità di rilancio e di rivitalizzazione di aree o di interi sistemi entrati in crisi in conseguenza di delocalizzazioni industriali, di declino di attività manifatturiere, di espulsione delle lavorazioni pesanti, ecc. (Ward, 1998). In seguito, però, l'insieme delle teorie e delle tecniche di marketing urbano viene a coinvolgere sempre di più un atteggiamento propositivo e non solo di rilancio 'difensivo', diventando parte integrante della promozione turistica e d'immagine dell'intera area (Kotler, Haider, Rein, 1993). L'istituzione della città metropolitana si propone anche come un luogo

di armonizzazione e di coordinamento delle varie strategie adottate fino ad ora dalle realtà istituzionali per la promozione dell'immagine territoriale, con necessari compiti di 'ridistribuzione' e di 'integrazione' intorno al consolidatissimo marchio turistico veneziano¹⁰. Molte sarebbero le esemplificazioni possibili, sia nella realtà del paesaggio urbano e turistico che nella dimensione 'virtuale' della pubblicistica, sia su carta che su web (per l'illustrazione di queste 'distorsioni rappresentative' nel rapporto fra Mestre e Venezia si veda il contributo di Casarin)¹¹.

All'interno di questa necessità di comunicazione d'immagine rientra anche l'intensificazione di quelle iniziative cicliche di vera e propria apertura delle istituzioni alla cittadinanza che sono gli *open day*. Queste giornate aperte prevedono l'accesso a spazi e strutture che di solito non sono visitabili, con correlata azione esplicativa e promozionale delle attività che in essi vengono portate avanti. Come esempi di queste politiche di trasparenza vi sono non solo le periodiche aperture di alcune aree dell'Arsenale di Venezia (di proprietà della Marina Militare) per spettacoli e mostre d'arte, ma anche le giornate aperte organizzate dall'Autorità portuale di Venezia (visite guidate gratuite, svolte su imbarcazioni che portano i visitatori, nella maggior parte cittadini residenti dell'area, a visitare le banchine portuali) e anche, più di recente, aeroportuali (il 7 luglio 2002, il giorno seguente l'inaugurazione della nuova aerostazione di Venezia, è stata organizzata una serie di manifestazioni per incentivare la visita alla nuova infrastruttura). Tali iniziative richiamano e invitano alla conoscenza in prima persona del proprio territorio. Questa 'sapienza territoriale' permette di ravvivare la percezione dei residenti e al contempo promuove all'esterno l'immagine d'insieme del territorio.

La riscoperta delle identità come invito a una nuova educazione territoriale

Il ruolo di educazione territoriale che la città metropolitana può giocare è legato all'occasione unica di rinnovare il senso di appartenenza comunitaria. Il funzionamento della città metropolitana si profila anche come scommessa di armonizzazione delle diffuse pulsioni di identità

¹⁰ Sul ruolo istituzionale e d'immagine di Venezia all'interno dell'area metropolitana e del norddest in generale cfr. De Rita, Galdo, 2001.

¹¹ Per una recente analisi del ruolo dei meccanismi di appartenenza territoriale nel mondo dell'imprenditorialità turistica, vero e proprio motore dei 'sogni geografici' degli utenti, cfr. Gubert, 2002.

locale. È importante fin dall'inizio non creare delle opposizioni fra le diverse scale di 'rivendicazione autonomistica' e di 'senso identitario', ma piuttosto vedere la nuova occasione istituzionale come un contenitore armonizzante, un ombrello che assicuri all'esterno una visibilità e una riconoscibilità uniche, senza rinnegare o soffocare le proprie consolidatissime ricchezze e diversità interne. La capacità di gestire l'equilibrio fra enfasi delle differenze e analisi delle affinità può aiutare a ridisegnare i confini percettivi dell'appartenenza. La città metropolitana in sé, come nuova istituzione, si presenta come 'priva' di una coscienza storica specifica. Si tratta di un concetto recente, sia come introduzione giuridica che come oggetto di discussione pubblica. I tempi di interiorizzazione sociale e individuale saranno inevitabilmente lenti, ma intanto è importante che questo ulteriore 'volto' territoriale, questo appiglio aggiuntivo di identità comunitaria, si appoggi sul terreno preesistente con cautela e armonia, proprio nel senso con cui nel linguaggio cartografico si dice 'appoggiare' una carta sul terreno, cioè prendere dei punti di riferimento per trovare la corrispondenza fra gli elementi simbolici della carta e gli elementi concreti del paesaggio.

Istituzioni culturali dotate di prestigio internazionale quali la Fondazione Cini, o la Fondazione Querini Stampalia, e centri di ricerca come la Fondazione NordEst o la sede veneziana della Fondazione Eni Enrico Mattei, possono svolgere un'azione di indirizzo e di coinvolgimento culturale di grande rilevanza per radicare nella mentalità e nel sentire comuni la consistenza della città metropolitana centro-veneta.

Proprio uno dei filoni di studio sviluppati dalla sede veneziana della Fondazione Eni Enrico Mattei suggerisce un'ulteriore scommessa nel campo dell'educazione alla 'cittadinanza metropolitana' e cioè la rivisitazione in chiave di sostenibilità di tutti gli aspetti gestionali e operativi del sistema urbano (Fusco, Forte, 2000). Anche in questo caso, nel quale l'area veneziana ha capitalizzato un diffuso *know-how* di tecnologia ambientale sviluppato 'sulla propria pelle', a partire dai problemi riscontrati nell'area lagunare e nelle campagne dell'entroterra, la città metropolitana si può presentare come un nuovo volano di educazione ambientale. Tra l'altro uno dei punti forti della politica a sostegno della

città metropolitana risiede proprio nella necessità di trovare un luogo di coordinamento delle politiche di gestione idraulica e di protezione ambientale dell'intera area lagunare e dei suoi affluenti. Anche in questa direzione, l'intrinseca fragilità dell'ecosistema lagunare invita a una visione a 360 gradi, all'interno della quale gli stessi attori economici giocano un ruolo di responsabilizzazione centrale (si pensi ad esempio agli interventi della società di gestione dell'aeroporto veneziano, la Save, per il trattamento delle acque di prima pioggia prima dello scarico nel sistema lagunare, al fine di evitare l'immissione di sostanze inquinanti e di tracce di carburanti e di altre sostanze chimiche).

Conclusioni: lo sguardo interno e lo sguardo esterno

Una rinata sensibilità territoriale, un ritrovato senso della curiosità per il territorio nel quale si risiede, una maggiore 'curiosità geografica' per il vicino sono tutti elementi che mirano a creare nell'abitante uno sguardo interno, da *insider*¹², rinnovato e rinvigorito. In sede di conclusioni, però, è utile pensare anche allo sguardo dell'*outsider*, del visitatore o dello studioso provenienti dall'esterno, che servono da 'cartina al tornasole' per verificare se effettivamente qualcosa è cambiato nella realtà. È vero che l'invito all'analisi del vicino formulato dalle scienze sociali è rivolto soprattutto ai residenti, perché diventino esploratori del terreno 'dietro casa', ma certi effetti di ribaltamento della percezione quotidiana si possono acquisire solo attraverso uno sguardo esterno.

A titolo esemplificativo, per una versione giocosa del ribaltamento di prospettiva che offre una visione dall'esterno della società occidentale, basta dare un'occhiata al racconto di Jean Talon *Un africano del Fuladu a Bologna* (1996), nel quale si racconta di un cantastorie *peul* che "nel 1988 fu invitato a trascorrere un periodo a Bologna da un gruppo di antropologi europei, in modo che potesse compiere delle osservazioni etnografiche sugli usi e costumi del nostro mondo" (p. 52). Le note che ne derivano hanno un effetto esilarante perché coprono di ridicolo le convenzioni che noi consideriamo 'normali':

Giunto a Bologna, per prima cosa Diawné ha notato che le nostre case sono simili a quelle delle termiti, che la vita qui è

¹² Per un lavoro pioniero di geografia della percezione dell'ambiente lagunare visto dai suoi residenti cfr. Zanetto, Lando, 1979.

molto cara, e che tutti vanno in giro di gran fretta. “Le persone si incrociano per strada senza parlarsi, non si vede nessuno che rida, e in giro si vedono solo dei bianchi e neanche un nero” diceva Diawné. Diceva che per strada si vedono ogni tanto uomini o donne che vanno in giro legati a un cane, e questa per lui era una novità assoluta. Certuni portano il cane sottobraccio, poi entrano in un negozio a comprargli del cibo, e ogni tanto gli parlano. I cani guardano gli uomini ma non rispondono, e invece di rispondere spesso lasciano uscire un po’ di escrementi. (p. 53)

Una scena che, vista con gli occhi di un abitante, sarebbe perfettamente normale, acquista connotazioni paradossali se filtrata attraverso differenti ottiche culturali. Senza dover arrivare a tali estremi, e senza dover obbligatoriamente chiamare il fittizio antropologo di Talon, o il marziano di Flaiano che si confronta con la romanità nell’esplorazione dell’*urbe* (Flaiano, 1960), ci si può nondimeno giovare delle analisi svolte dall’esterno sull’effettiva consistenza dell’area metropolitana centro-veneta. Lo sguardo ‘alloctono’ può essere colto svolgendo ricerche in diverse direzioni, nella letteratura di viaggio riguardante il

Veneto, nella pubblicistica turistica, nella produzione scientifica fatta da studiosi stranieri, tutti occhi esterni in grado di integrare e accompagnare la visione interna degli abitanti per saggiare la consistenza delle ‘tracce’ e degli ‘indizi’ di città metropolitana che si trovano disseminati nel territorio.

Riprendo ancora una volta, per concludere, le immagini di giocosa cartografia dei personaggi di Cavazzoni. Ad un certo punto delle discussioni sul come rappresentare queste fuggevoli regioni che il prefetto Gonnella e l’intendente Savini vogliono cartografare, quest’ultimo lancia un’ipotesi: “Forse [queste regioni] stanno lì ad aspettare che qualcuno ci entri” (p. 144). Ci sembra possibile che questo meccanismo di apparizione e di irrobustimento identitario possa funzionare anche per la città metropolitana. Essa sembra già proiettare la sua ombra nella realtà territoriale, ma forse apparirà in tutta la sua consistenza solamente nel momento in cui vi si potrà effettivamente entrare, nel momento in cui si potrà sperimentarla come una realtà e non più solo come un’attraente ipotesi.

Bibliografia

- S. Albertini, L. Pilotti, *Reti di reti: apprendimento, cooperazione e comunicazione nel Nordest*, Cedam, Padova 1996.
- B. Anastasia, G. Corò, *Evoluzione di un'economia regionale: il Nordest dopo il successo*, Ediciclo, Portogruaro 1996.
- F. Anderlini, P. Varini, *L'evoluzione delle regioni metropolitane in Italia: lunga durata e recenti trasformazioni*, in "Metronomie", 9, 1997.
- F. Anderlini, P. Varini, M. Zanoni, *Rotazione socio-economiche metropolitane: la funzione del core della città vasta*, in "Metronomie", 8, 1997.
- F. Bartoletti, *Le aree metropolitane italiane. Modifiche ai criteri di delimitazione e situazione in base ai dati censuari del 1991*, in "Rivista Geografica Italiana", CIII, 1996.
- A. Batteau, *The Invention of Appalachia*, University of Arizona Press, Tucson 1990.
- R. Bernardi, G. Zanetto, M. Zunica, *Il Veneto, diversità e omogeneità di una regione: emergenze territoriali e socio-economiche*, Pàtron, Bologna 1991.
- G. Bertone, *Lo sguardo escluso. L'idea di paesaggio nella letteratura occidentale*, Interlinea, Novara 1999.
- I. Calvino, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino 1972.
- S. Camicia, *Il sistema metropolitano veneto*, in A. Fubini, F. Corsico (a cura di), *Aree metropolitane in Italia*, Franco Angeli, Milano 1994, pp. 335-394.
- E. Cavazzoni, *Il poema dei lunatici*, Feltrinelli, Milano 1996.
- P. Costa, M. Toniolo (a cura di), *Città metropolitane e sviluppo regionale*, Franco Angeli, Milano 1992.
- A. de Angelini, G. Zanetto, *L'area metropolitana di Venezia*, in P. Costa, M. Toniolo, *op. cit.*, pp. 215-240.
- M. de Fanis, S. Bertazzon, *Mestre: ricostruzione di un luogo urbano*, "Insula Quaderni", 8, 2001.
- G. Dematteis, *Le metafore della terra*, Feltrinelli, Milano 1996.
- G. Dematteis et al., *I futuri della città. Tesi a confronto*, Franco Angeli, Milano 1999.
- G. De Rita, A. Galdo, *Capolinea a Nordest*, Marsilio, Venezia 2001.
- I. Diamanti (a cura di), *Il Nordest come processo e come progetto. Metafore territoriali e strategie regionali*, Fondazione Giovanni Agnelli, Torino 1997.
- Idee del Nordest. Mappe, rappresentazioni, progetti*, con scritti di G. Corò, I. Diamanti, F. Forno, F. Turato, Fondazione Giovanni Agnelli, Torino 1998.
- E. Flaiano, *Un marziano a Roma*, Einaudi, Torino 1960.
- G.L. Fontana, *Radici storiche dei sistemi produttivi del Veneto*, in C.M. Belfanti, T. Maccabelli (a cura di), *Un paradigma per i distretti industriali. Radici storiche, attualità e sfide future*, Grafo, Brescia 1997.
- F. Forno, *Il Veneto*, in I. Diamanti, *op. cit.*, pp. 41-85.
- A. Fubini, F. Corsico (a cura di), *Aree metropolitane in Italia*, Franco Angeli, Milano 1994.
- L. Fusco Girard, B. Forte (a cura di), *Città sostenibile e sviluppo umano*, Franco Angeli, Milano 2000.
- R. Gubert, *Turismo, fluidità relazionale e appartenenza territoriale: il caso degli imprenditori turistici in alcune aree del Nordest italiano*, Franco Angeli, Milano 2002.
- P. Joutard, *L'invenzione del Monte Bianco*, Einaudi, Torino 1993 (trad. it. di Pietro Crivellaro da *L'invention du Mont Blanc*, Gallimard, Paris 1986).
- G. Kearns, C. Philo (a cura di), *Selling Places: The City as Cultural Capital, Past and Present*, Pergamon Press, Oxford-New York 1993.
- P. Kotler, D.H. Haider, I.J. Rein, *Marketing Places: Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States, and Nations*, Free Press, New York 1993.
- J. Le Goff, *Le mentalità: una storia ambigua*, in J. Le Goff, P. Nora (a cura di), *Fare storia*, Einaudi, Torino 1981, pp. 239-258.
- Flavio Lucchesi, *Movimento aeroportuale, flussi di traffico e gerarchizzazione degli scali in Italia. Indagine su una funzione cruciale nei moderni processi metropolitani*, in G. Scaramellini (a cura di), *Città e poli metropolitani in Italia*, Franco Angeli, Milano 1991, pp. 135-176.
- A. Marin, *Immagini dalla Venezia Grande. Culture insediative tra industria e campagna*, in "Metronomie", 13, 1999.
- V.Y. Mudimbe, *The Invention of Africa: Gnosis, Philosophy, and the Order of Knowledge*, Indiana University Press, Bloomington 1988.
- C. Muscarà, *Aree metropolitane e dinamiche territoriali: la lezione del caso italiano*, in "Geotema", III, 3, 1997.
- E. O'Gorman, *The Invention of America: an Inquiry into the Historical Nature of the New World and the Meaning of its History*, Indiana University Press, Bloomington 1961.
- E. Rullani, S. Micelli, *La produzione immateriale a Venezia: prospettive e problemi aperti*, Rapporto di ricerca 08-1997, Fondazione Eni Enrico Mattei, Venezia 1997.
- E. Rullani, S. Micelli, E. Di Maria, *Le possibili trasformazioni della città nell'era dell'Information and Communication Technology*, Rapporto di ricerca 05-1999, Fondazione Eni Enrico Mattei, Venezia 1999.
- R. Sangiuliano, A. Pellecchia (a cura di), *La riforma delle autonomie locali: dalla legge 142/90 alla legge 265/1999*, Esselibri Simone, Pozzuoli 2000.
- P. Savi, *Il Veneto. Milieu urbani e dinamiche di rete*, Franco Angeli, Milano 1996.
- G. Scaramellini (a cura di), *Città e poli metropolitani in Italia*, Franco Angeli, Milano 1991.
- N. Shumway, *The Invention of Argentina*, University of California Press, Berkeley 1991.
- J. Talon, *Un africano del Fuladu a Bologna*, in "Il semplice. Almanacco delle prose", 2, 1996.
- A. Vigneri, *Venezia città plurale. Municipalità e città metropolitana. Possibili assetti istituzionali della città metropolitana di Venezia. Relazione introduttiva alle iniziative del Comune in tema di Città Plurale e di Città metropolitana*, Venezia 2001.
- S.V. Ward, *Selling Places: the Marketing and Promotion of Towns and Cities, 1850-2000*, Routledge, London-New York 1998.
- G. Zanetto (a cura di), *Les langages des représentations géographiques. Actes du colloque international - Venise, 15-16 octobre 1987*, dipartimento di scienze economiche dell'Università degli studi di Venezia, Venezia 1989, 2 voll.
- G. Zanetto, F. Lando, *Venise: le milieu lagunaire dans la perception de ses habitants*, in "Espace Géographique", 2, 1979.