

Voci. Echi. Laguna

Iuorio, Luca; De Marchi, M.; Fabian, L. ; Tosi, M.C.

Publication date

2021

Document Version

Final published version

Citation (APA)

Iuorio, L., De Marchi, M., Fabian, L., & Tosi, M. C. (2021). *Voci. Echi. Laguna*. (Serie City Lab; Vol. 0). Anteferma Edizioni.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Serie City Lab

Voci: echi: laguna

n.0

Il *n.0* della Serie City Lab è una raccolta di esplorazioni analitiche, vecchie e nuove conoscenze, riflessioni e idee intorno alla laguna di Venezia sviluppate nell'arco di un anno di ricerche all'Università Iuav di Venezia.

Questo progetto editoriale – a partire da una serie di testimonianze raccolte durante i seminari organizzati nell'ambito del Cluster di ricerca City Lab – ha l'obiettivo di circoscrivere alcuni ragionamenti, restituirli in una forma sufficientemente incisiva e porre le fondamenta per nuove sollecitazioni.

Voci: echi: laguna parla della storia della laguna di Venezia, della complessa progettualità sedimentata e dei suoi possibili futuri, attraverso la voce di chi la studia, la abita, la progetta.

Voci
Echi
Laguna

Colophon:

Voci: echi: laguna

N.0

Serie City Lab

Cluster City Lab

Università Iuav di Venezia

A CURA DI

Lorenzo Fabian, Marta De Marchi, Luca Iuorio, Maria Chiara Tosi

Revisione e progetto grafico N.0

Marta De Marchi, Luca Iuorio

ISBN 979-12-5953-012-7

Editore

Anteferma Edizioni Srl

via Asolo 12, Conegliano, TV

edizioni@anteferma.it

Prima edizione: dicembre 2021

Copyright



Quest'opera è distribuita sotto Licenza Creative Commons

Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Contenuti:

<u>Introduzione</u>	007
ROBERTA ALBIERO Il tempo sommerso	011
LUDOVICO CENTIS Dove è Venezia	016
LORENZO FABIAN, LUCA IUORIO Acqua e terra	021
Una modernità che non ha bisogno dell'architettura moderna Intervista a Guido Zucconi	028
GIANNANDREA MENCINI La legislazione speciale	038
SILVIO TESTA Una rondine non fa primavera	044
ANDREA GRIGOLETTO Nuove espansioni	050
La laguna è un sistema complesso e interagente Intervista a Paolo Rosa Salva	062
<i>Figure</i>	<u>072 > 127</u>
LUCA VELO Progettualità, governance e occasioni mancate	130
LORENZO FABIAN, GIACOMO MANTELLI Venice Hyper-tourism	135
MATTEO BASSO Il futuro delle isole minori	145

151	CORINNA NICOSIA Quale metropoli per Venezia?
156	ELISA BRUSEGAN Un progetto di limiti
162	Non parleremo più di ‘chiusura’ ma di ‘apertura’ del Mose... Intervista a Davide Tagliapietra e Georg Umgiesser
172	CAMILLA CANGIOTTI, GIACOMO MANTELLI Progetti di ieri, scenari di domani
181	LAURA CIPRIANI La metamorfosi può nascere anche da qui
190	GIANNANDREA MENCINI L’utopia del Parco
197	Forse gli ingegneri sono malvagi, sicuramente non tutti! Intervista a Luigi D’Alpaos
210	MICHELA PACE Simply amazing lagoon
218	VIVIANA FERRARIO Paesaggi reciproci dell’energia
228	RICCARDO COSTANTINI La vertigine dell’uomo
237	FRANCESCO ZUCCONI Rotte nel cinema di laguna
246	LUCA PES Il documentario mancante
252	<i>AUTORI</i>

Lorenzo Fabian, Marta De Marchi, Luca Iuorio, Maria Chiara Tosi

Il *N.0* della Serie City Lab si propone come una raccolta di esplorazioni analitiche, vecchie e nuove conoscenze, riflessioni e idee intorno alla laguna di Venezia sviluppate nell'arco di un anno di ricerche presso l'Università Iuav di Venezia.

A partire da una serie di testimonianze raccolte durante i seminari organizzati nell'ambito del Cluster di Ricerca City Lab, il progetto editoriale che proponiamo si rifà alla forma del quaderno piuttosto che a quella del libro vero e proprio: l'obiettivo è circoscrivere alcuni ragionamenti, restituirli in una forma sufficientemente incisiva e porre le fondamenta per nuove sollecitazioni. Ci è sembrato che la maniera più coerente per raggiungere questo fine fosse dare spazio a chi ci ha raccontato la laguna in questi mesi, a posteriori infatti è cresciuta la consapevolezza di aver dato voce alla laguna stessa attraverso il contributo e la testimonianza di chi la studia, la abita, la progetta. Da ottobre 2019 a giugno 2020, all'interno delle ricerche Interreg Crew Italia-Crazia e Corila-Venezia 2021¹ e dei corsi di Progettazione Urbanistica², sono stati organizzati una serie di seminari³ – variamente interconnessi – sulla laguna di Venezia, la sua storia, la complessa progettualità sedimentata, i suoi possibili futuri. L'ambizione e i contenuti degli incontri sono stati plurimi e diversificati: i caratteri divulgativi, didattici, specialistici dei dibattiti che hanno avuto luogo, spesso si sono accavallati producendo dal nostro punto di vista una grande quantità di sguardi e idee che qui vorremmo mettere in ordine.

Nel dare corpo e consequenzialità agli interventi che proponiamo, i cicli di seminari sono stati rivisti nella loro forma senza rinunciare agli argomenti originali. Una nota specifica va sottolineata in merito all'indice di Voci: echi: laguna, alla consequenzialità dei saggi nonché ai titoli di ogni singolo contributo. In accordo con gli autori, infatti, si è cercato di dare forma ad un indice che, seppure nella sua limitatezza, fosse più simile a quello di un racconto (collettivo). A questo proposito, i testi che seguono possono essere intesi come un'indagine continua sulla laguna. Indagare il continuum di questo territorio significa interagire con la storia di lunga durata, leggere gli sforzi antropici incorporati nell'ambiente e comprendere che la laguna di fatto è un palinsesto permanente; in poche parole, significa fare i conti con le idee

per il futuro, le trasformazioni attualmente in corso e inevitabilmente confrontarsi con tutti i progetti che qui si sono depositati.

I testi che inaugurano il volume ci parlano del passato con l'obiettivo di interpretare gli effetti sul territorio di alcuni grandi progetti, di decodificare, da una parte, il contesto intellettuale, economico e politico in cui questi hanno avuto origine e di misurare, dall'altra, l'eredità socio-spaziale che ne è seguita. I contributi ripercorrono la storia progettuale della laguna di Venezia per coglierne i momenti in cui è riconoscibile un radicale cambio di direzione del suo corso. L'obiettivo è evidenziare una serie di eventi periodizzanti ed episodi urbanistici (realizzati, pensati, documentati) capaci di agire come prodromi spaziali e quindi definire specifici immaginari, traiettorie e modelli di sviluppo per la laguna veneta.

Una seconda parte del volume raccoglie una serie di contributi il cui oggetto è il futuro della laguna; la crisi economica e sociale che caratterizza Venezia e le isole – soggette a fenomeni di spopolamento e turistificazione –, esacerbata dai ripetuti eventi estremi di acqua alta e dai processi di eustatismo e subsidenza, richiede una riflessione particolare sui recenti (e discussi) progetti di salvaguardia. Cercando di evitare la dimensione fortemente retorica e ideologica che esiste nel dibattito contemporaneo su Venezia, in questa sezione ci si propone di investigare le trasformazioni in corso in rapporto a due dimensioni: da una parte le relazioni transcalari di tipo economico, sociale, paesaggistico e dall'altra i temi della durabilità e della manutenzione dei progetti tecnologici recentemente realizzati.

I saggi che chiudono il volume riflettono sul ruolo del cinema documentario come dispositivo di indagine territoriale. L'ipotesi che abbiamo tentato di sostenere è che le questioni con cui la laguna oggi si trova ad interagire non sono del tutto nuove; la ri-lettura di alcuni documenti audio-visivi del Novecento in parte dimostra come le tensioni che ricorrono nel dibattito contemporaneo siano state già registrate in passato. Oggi attraverso la sensibilità autoriale dei registi, riproponiamo queste importanti testimonianze per stimolare il dibattito sulla laguna di Venezia e comprenderne meglio le origini.

Note:

¹ Nello specifico le due ricerche a cui si fa riferimento sono Interreg Italia-Croazia CREW – Coordinated Wetland management in Italy-Croatia cross border region (ricercatrici Marta De Marchi e Michela Pace; coordinatrice scientifica Maria

Chiara Tosi,) e Venezia 2021 “Programma di ricerca per una laguna regolata” (ricercatore Luca Iuorio, coordinatori scientifici Lorenzo Fabian, Francesco Musco, Maria Chiara Tosi; ricercatore Luca Velo, coordinatrice scientifica Maria Chiara Tosi).

² Nello specifico si fa riferimento ai corsi Urbanistica e Progettazione Urbanistica del corso di laurea triennale in Architettura dell’Università Iuav di Venezia, anno accademico 2019/2020; docente Lorenzo Fabian, collaboratori Camilla Cangiotti, Luca Iuorio, Giacomo Magnabosco, Giacomo Mantelli.

³ I cicli di seminari a cui si fa riferimento sono Laguna Scenari, Laguna Palcoalvei e Laguna Cine Club.

Contributi:

Il tempo sommerso

NON È TERRA NON È MARE. LE VELE PASSANO PER QUESTA TERRA DI MARE, STRADA DI MARE. FALSO MARE E FALSA TERRA. ACQUA SENZA AGITAZIONI E PUR SENZA RIPOSO. ACQUA STANCA ACQUA ANTICA. (Diego Fabbri in *Le isole della laguna*, 1948)

Il rapporto sinergico ed empatico tra Venezia e la sua laguna, parti di uno stesso organismo fluido e dinamico fatto di suoli emersi e di acque dolci e salate, si è consumato e assottigliato sempre più al punto di trasformarsi oggi in una paradossale schizofrenia tra un centro storico al suo massimo sfruttamento turistico e mediatico, pericolosamente prossimo, prima della pandemia Covid-19, al collasso, e un territorio a rischio di estinzione che, a causa degli eventi climatici e delle azioni antropiche, vede compromessi i delicati equilibri di adattamento e l'inesorabile cancellazione delle tracce del suo passato, rese ormai inaccessibili dal progressivo innalzarsi delle acque. La memoria di questa relazione delicata e profonda si sottrae per la saturazione di visitatori e mezzi di navigazione negli spazi urbani e acquei della città serenissima e, al contempo, il silenzio che avvolge la laguna nord parla di un destino di abbandono, dimentico del passato dal quale la stessa Venezia ha avuto origine. Ma perché si è giunti a tanto?

La laguna nord, così come appare nella celebre visione di De Barbari, ha sempre rappresentato e ancora rappresenta, nell'immaginario collettivo, uno sfondo alla città storica, un paesaggio sul quale si staglia, compatto, il profilo della città serenissima. Negli anni Ottanta, gli studi di Wladimiro Dorigo, supportato dalle ricerche e dalle attività di rilievo nella laguna dello studioso Ernesto Canal (archeologo autodidatta scomparso nel 2018), annunciano l'origine romana di Venezia mettendo in crisi il mito della sua fondazione (Dorigo, 1983). La laguna nord, con gli insediamenti di Altino e Torcello, sarebbe il luogo dell'origine di Venezia. Popolata sin dall'antichità, questa Venezia prima di Venezia (Dorigo, Codato, Venchierutti, 2002) ha rivestito dal primo secolo avanti Cristo un ruolo produttivo, di scambio, di commercio per la presenza del porto romano di Altino, successivamente spinto, a causa dell'interramento del litorale, fino a Torcello, come confermano anche i recenti scavi intrapresi dell'Università Cà Foscari (Diego Calaon, 2012-2014). Agricoltura, pesca, caccia, artigianato, produzione di vetro, materiali da costruzione, sale, erano alla base di un'economia che alternava, secondo i cicli dell'acqua, periodi di maggiore o minore popolamento. Ad ogni picco dell'acqua corrispondeva

una “cesura” (Canal, 2013) e l’inizio di una nuova fase di vita sulle isole della laguna. La laguna non era, dunque, come a lungo si era creduto e sostenuto, un luogo di rifugio, di fuga e di salvezza dalle incursioni barbariche, bensì un territorio costantemente abitato fin dall’età romana e già frequentato fin dall’età del bronzo. Vivere con l’acqua non rappresentava una scelta di sopravvivenza ma significava, piuttosto approfittare di risorse disponibili e fruttuose. Le tracce di questo passato, reso ormai quasi invisibile (molti dei siti archeologici sommersi sono purtroppo sottratti per sempre alla possibilità di essere studiati e mostrati) sono oggi documentate nei musei archeologici di Altino, Torcello, Lazzaretto Nuovo, Venezia, e, in un futuro speriamo non troppo lontano, nel Museo della laguna presso l’Isola del Lazzaretto Vecchio. Frammenti di manufatti, strade, colonne, argini, banchine, imbarcazioni, oggetti di vetro, gioielli, stoviglie, mosaici, scheletri di animali, documentano l’intensa attività e popolosità in epoca romana, così come le ricerche di Ernesto Canal avevano già evidenziato attraverso studi, scavi, sondaggi in tutta la laguna segnalando ben 175 “stazioni” archeologiche. Questo patrimonio sommerso, che ha contribuito a riscrivere la storia dell’origine di Venezia, parla, dunque, di una laguna nord che non rassomiglia appunto al territorio abbandonato che conosciamo oggi. Ma cosa significa questo passato, se non per gli studiosi e gli appassionati? Perché rileggere, conoscere, indagare quella storia diventa essenziale per pensare al futuro della laguna?

Si tratta di capire, innanzitutto come le relazioni tra uomo e ambiente abbiano determinato la sua evoluzione. La storia ci permette di comprendere come il delicato equilibrio tra artificio e natura sia oggi messo in crisi dal cannibalismo dello sfruttamento turistico, dall’incremento incontrollato del moto ondoso, dai cambiamenti climatici, dalle azioni invasive dell’uomo nei confronti dell’ambiente. Le relazioni tra processi di antropizzazione e modificazioni morfogenetiche sono fondamentali per capirne le trasformazioni. La plasticità ed elasticità morfologica della laguna di Venezia che dipende, nel tempo breve, dalle maree astronomiche e meteorologiche, è legata nei tempi lunghi, ai fenomeni della subsidenza, dell’eustatismo, dell’erosione e, infine, alle azioni dell’uomo che ha scavato canali, deviato i corsi dei fiumi, creato opere di contenimento, riempimenti, barriere allo scopo di preservarne la funzionalità idraulica e rendere abitabile l’ambiente (D’Alpaos, 2010). Le fonti storiche (Livio, Strabone, Cassiodoro, Procopio) raccontano di numerose opere idrauliche

realizzate; ad esempio, canali e *fossae transversum* consentivano il passaggio endolagunare assicurando gli scambi tra i centri di Padova, Altino e Aquileia. Dal XVI secolo le deviazioni dei fiumi, sebbene volti al mantenimento e alla sopravvivenza della laguna, hanno determinato cambiamenti radicali e irreversibili. Anticamente le azioni antropiche si basavano su relazioni empatiche tra uomo e natura, dal XVIII secolo e successivamente con l'avvento di Napoleone, e poi, nel secolo scorso, con la realizzazione del polo industriale di Porto Marghera (1917), del canale Malamocco-Marghera, tristemente noto come Canale dei Petroli (1964-68), dell'aeroporto Marco Polo (1961), fino al più recente progetto del Mose (Modulo Sperimentale Elettromeccanico) si sono infranti definitivamente i delicati equilibri che garantivano la sopravvivenza dell'ambiente lagunare. Infine, l'accesso delle grandi navi nel centro storico di Venezia e l'elevato numero di imbarcazioni che sfrecciano in laguna, hanno provocato un ulteriore aumento del moto ondoso e quindi dei fenomeni erosivi responsabili del degrado del patrimonio storico e ambientale (D'Alpaos, 2009). Da ambiente in equilibrio tra tra acque dolci e salse si è prodotta una progressiva trasformazione in ambiente marino con la conseguente mutazione delle caratteristiche morfologiche e delle specie viventi. È possibile tornare oggi a sentire ed agire in modo empatico, mettendo in gioco dinamiche che ristabiliscano un nuovo rapporto tra uomo e natura?

La Venezia della laguna nord è una Venezia altra. Costituita da isole minori, rovine, resti archeologici, casoni da pesca, paludi, canali, barene, velme, ghebi; è abitata da specie botaniche e fauna aviaria e ittica molto varie le quali si sono adattate a un habitat differenziato, nel quale ancora vivono piccole comunità che praticano attività antiche come la pesca, l'itticoltura e l'agricoltura. Questa Venezia alternativa consente di esperire il tempo ciclico, il movimento lento. Consente di tornare a vivere con l'acqua. La breve dimensione temporale delle maree – che quotidianamente modificano la morfologia della laguna – coesiste con altri tempi: quello geografico, estremamente dilatato, delle trasformazioni geomorfologiche; quello stagionale, segnato dalle migrazioni della fauna aviaria; quello della memoria e delle tracce delle sue vicende che giacciono sotto l'acqua, che lentamente cancella, senza svelarli, gli enigmi di un passato antico. La coesistenza di questi tempi, in un solo luogo, ci indica la necessità di uno sguardo nuovo. È solo nella comprensione di questa pluralità di tempi che si può costruire una visione della laguna. È necessario conoscere e comprendere la stratificazione delle sue metamorfosi fisiche e culturali

per potere immaginare processi di trasformazione che mettano in gioco i fattori ambientali, morfologici, naturalistici, produttivi in modo che coinvolgano comunità locali e nuovi fruitori, non più intesi come turisti ma come soggetti attivi.

Arte, architettura, antropologia e archeologia (Ingold, 2013) sono alcune discipline che, per affinità comuni, possono essere messe in gioco e affiancate anche da altre tre “A”: ambiente come atmosfera che tiene insieme aspetti naturalistici e biodiversità; agricoltura come risorsa produttiva già presente e radicata, ad esempio nelle isole Sant’Erasmus e Vignole; accoglienza come condizione di corrispondenza tra abitanti, ambiente e visitatori. Le azioni progettuali devono pertanto avere origine dalla conoscenza e dalla consapevolezza del passato e del presente della laguna per proporre un modello di turismo futuro, attivo ed empatico. Questo tipo di approccio intende basarsi sul coinvolgimento del visitatore che da spettatore si fa soggetto che interagisce e corrisponde con un mondo in divenire.

Dal punto di vista operativo, mediante un lavoro di ricerca presso l’Università Iuav di Venezia, condiviso a partire dal 2018 con gli studenti di laboratori integrati e workshop e con laureandi, si sono ipotizzate alcune azioni progettuali che potessero connettere passato e futuro della laguna nord. Una prima azione è stata quella di prevedere percorsi che la connettessero con Altino e la linea di costa attuale; sono stati quindi progettati accessi alternativi dal fiume Dese (parco Montiron e Altino), da Cavallino Treporti, dove anticamente sorgeva Lio Piccolo, località nella quale sono state rinvenute le vestigia di una importante villa romana, da Lio Maggiore, anticamente parte della linea di costa, più arretrata rispetto all’attuale, che separava la laguna dal mare. Secondariamente si sono ipotizzati interventi che potessero raccontare l’invisibile, cioè i siti archeologici non più visibili direttamente, poiché sommersi, scomparsi o nuovamente coperti dopo gli scavi. Queste nuove modalità di conoscenza consistono nella predisposizione di percorsi tematici supportati da dispositivi architettonici adattabili e flessibili che possano, al tempo stesso, costituire una narrazione di questi luoghi sottratti alla vista e funzionare da dispositivi di protezione, argini di contenimento al processo progressivo di erosione delle barene. Alla conoscenza ed esperienza della laguna partecipa l’esplorazione della natura.

La progettazione di percorsi temporanei di collegamento tra terre emerse di particolare interesse, come la riproposizione di un collegamento tra Lio Piccolo e Lio Maggiore, un tempo parte della stessa linea di costa anticamente più arretrata, di approdi e di micro architetture effimere

per la pesca che rileggono il paesaggio vernacolare, di strutture per la protezione e la fruizione dei resti archeologici, di strutture removibili o galleggianti per il birdwatching e il monitoraggio dell'avifauna, di sistemi sperimentali adattabili per un'agricoltura sostenibile dovrebbero interpretare e potenziare il carattere resiliente del territorio amplificandone gli utilizzi (Albiero, Gabbianelli, 2020). Questa strategia intende tenere insieme conoscenza, fruizione ed esperienza del paesaggio lagunare e mira a connettere passato e futuro (Donadieu, 2002) attraverso una dialettica tra permanente ed effimero. Permanenza come presenza di elementi morfogeologici quali canali barene, vegetazione; effimero come azioni entropiche, inserimenti delicati e reversibili, che utilizzano materiali naturali, riciclati o riciclabili e che nel tempo possono essere rimossi o metabolizzati dalla laguna stessa. La laguna, secondo queste ipotesi, rappresenta uno scenario paradigmatico nel quale ricercare nuovi equilibri dinamici tra processi sociali, produttivi e naturali che nel corso del tempo hanno lasciato un patrimonio che va tutelato, studiato, implementato, esperito attraverso azioni di progetto che tengano assieme, come è stato fin dall'età romana, un nuovo patto tra uomo e natura. Ancora una volta alla ricerca di una coesistenza il tra tempo breve dell'uomo e il tempo lungo dei mutamenti geografici.

FIGURE DA PAGINA 072

Riferimenti:

- Albiero R., Gabbianelli A., 2020, "A different Venice", in *Topos*, n.111, pp.88-93;
- Canal E., 2013, *Archeologia della Laguna di Venezia. 1960-2010*, Cierre, Verona;
- Dorigo W., 1983, *Venezia Origini. Fondamenti, ipotesi, metodi*, Electa, Milano;
- Dorigo W., Codato P., Venchierutti M., 2002, *Venezia prima di Venezia. Dai municipi romani a San Marco*, Magnus, Udine;
- D'Alpaos L., 2009, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare. La laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia;
- D'Alpaos L., 2010, *L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche e delle sue carte idrografiche*, Comune di Venezia, Istituzione Centro Previsioni e Segnalazione Maree, Venezia.
- Donadieu P., 2002, "Conservazione inventiva", in *Lotus Navigator*, n.5, p.85;
- Ingold T., 2013, *Making: Anthropology, Archaeology, Art and Architecture*, Routledge, London.
- Le isole della laguna*, 1948 [film]. Diretto da Emmer L. e Gras E., 13'. Universalia, Italia.

Il tempo sommerso

Dove è Venezia

Affermare – o chiedersi – dove sia Venezia può apparire banale, o addirittura provocatorio. Eppure, la questione è oggetto dell’interesse e degli studi di specialisti e di figure pubbliche che attorno alla definizione di dove sia Venezia – e di conseguenza di *cosa* sia Venezia – hanno speso molte parole, redigendo storie, discutendo politiche e producendo visioni per il futuro.

Di recente un gruppo di studiosi guidato da Paolo Costa ha pubblicato un rapporto (Fondazione di Venezia, 2019) dove vengono riconosciute quattro Venezia: Venezia storica, Venezia lagunare, Venezia quotidiana, Venezia civitas metropolitana. Lo studio – ancora in corso – riguarda in particolare quest’ultima dimensione metropolitana, il “sistema urbano quotidiano” (Fondazione di Venezia, 2019: 18) che comprenderebbe le aree urbane funzionali di Venezia, Padova e Treviso. Una visione per il futuro di una Venezia civitas metropolitana come risposta alla monocultura turistica, che diventi area di riferimento per servizi e trasporti – grazie alla presenza del porto, dell’aeroporto e dell’interporto – del quadrilatero costituito dalle città di Milano, Bologna, Lubiana e Monaco di Baviera. Se da un lato questo sforzo intellettuale e di programmazione trova fondamento nel recente dibattito sulle aree metropolitane italiane e la definizione delle Mega (Metropolitan European Growth Areas) europee, dall’altro la complessità concettuale e spaziale del caso veneziano dà luogo – a detta degli stessi membri del gruppo di ricerca¹ – a una serie di problematiche, teoriche ed operative, non ancora risolte o risolvibili.

L’operazione di riconoscere più Venezia, sia in termini spaziali che temporali, vista la compresenza nell’immaginario collettivo di Venezia sincroniche e diacroniche, è propria di diverse discipline. Se lo è come abbiamo visto nell’ambito di studi strategici alla scala territoriale e continentale, questa è altrettanto ricorrente in ambito storiografico. Lo storico Gherardo Ortalli (2003), nel saggio *Storia e miti per una Venezia dalle molte origini*, elenca almeno tre diverse Venezia, in parte tra loro coesistenti, che si sono susseguite e sovrapposte nel corso dei secoli: la Venezia originaria come ampia area terrafermiera inserita nel sistema ordinatore romano, la Venezia costiero-lagunare da Grado a Cavarzere che costituì poi il Dogado, la Venezia urbana sviluppatasi attorno al nucleo di Rivoalto (Ortalli, 2003: 86, 87).

Se le riflessioni di Ortalli riguardano una dimensione temporale remota nel tempo e dai contorni incerti vista la forte influenza di mitologie costruite ad arte dalla Serenissima in relazione alle proprie origini, la ricerca coordinata da Guido Zucconi, raccolta nel volume *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento* (Zucconi, 2002) racconta il tentativo compiuto dalla classe imprenditoriale e politica che guidava la città a cavallo tra il XIX e il XX secolo di fare di Venezia il cuore di una grande metropoli, articolata su un vasto territorio che comprendesse poli del tempo libero – il Lido – e industriali – la nascita Porto Marghera, impresa quest'ultima che richiese una riorganizzazione amministrativa che estese in terraferma i confini del Comune di Venezia.

Zucconi fa notare come la laguna non permetta “processi di dilatazione naturale” ma solo “forme di ampliamento topograficamente discontinue” (Zucconi, 2002: 12), la stessa discontinuità che rappresenta oggi un importante ostacolo concettuale e operativo per il gruppo di ricerca diretto da Costa. Questa condizione geografica fece sì che a fine Ottocento si diffuse da un lato una tendenza neo-insulare allo sviluppo, spesso vissuta come una costrizione: “La laguna ci rinserra” affermò il Sindaco Di Serego Alighieri. Tendenza neo-insulare che fu ampiamente contrastata dalla spinta propulsiva data dallo sviluppo di Porto Marghera. Spinta che sembra esaurirsi a metà degli anni Sessanta e si cristallizza in “un sistema complesso di nuclei fisicamente separati ma funzionalmente legati come parti di un'unica entità metropolitana” (Zucconi, 2002: 12). Sistema in cui il centro storico si trova spazialmente a cavallo tra il polo del tempo libero, dai Giardini di Sant'Elena al Lido, e quello del lavoro in terraferma. Momenti fondamentali della costituzione di questo sistema sono da un lato la nuova perimetrazione amministrativa nel 1926 e dall'altro la costruzione del ponte automobilistico, parallelo a quello ferroviario di metà Ottocento e progettato dall'ingegnere Eugenio Miozzi nel 1933. Lo stesso Miozzi è una figura chiave nel contesto veneziano della prima metà del Novecento: l'ingegnere era fermamente convinto che per garantire alla città un futuro di interesse metropolitano oltre ai terminali marittimi e ferroviari andassero rafforzati i collegamenti stradali, ed in particolare il collegamento Venezia-Chioggia (tuttora non esistente) al quale Miozzi attribuì un valore di catalettico per fare definitivamente attivare la “reazione chimica” che desse come risultato una dimensione effettivamente metropolitana della città².

Nel testo “*A favore*” di Venezia? (sottotitolato *Saggio di analisi tecnica e giuridica sulla proposta interministeriale del disegno di legge per Venezia*), lo storico – e per un breve periodo Assessore all'Urbanistica del Comune

di Venezia – Wladimiro Dorigo mise fortemente in dubbio la congruità della scelta delle aree territoriali incluse nel piano comprensoriale sviluppato nell’ambito della legge sulla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna a seguito dell’alluvione del 1966, sollevando dubbi sulla “scarsa attendibilità tecnico-scientifica della delimitazione prescelta e quindi mancanza di chiarezza circa gli obiettivi” (Dorigo, 1971: 19). Riportando sia esempi di territori comunali come quelli di Jesolo e Quarto d’Altino, in larga parte estranei alla presenza e gestione della laguna, che critiche da dirigenti di rilievo della Regione Veneto, i quali riconoscevano come una logica meramente vincolistica e non legata ad una razionalità pianificatoria fosse alla base della delimitazione fatta, Dorigo perentoriamente affermava come “il territorio identificato dalla legge costituisce dunque [...] un aggregato scientificamente inattendibile e operativamente irrazionale” (Dorigo, 1971: 20).

Dorigo lamentava quindi una perimetrazione troppo ampia delle aree territoriali incluse nel piano comprensoriale per la salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna, che rispondeva a criteri amministrativi – i confini comunali – e non morfologici e ambientali, come l’effettiva estensione della laguna e delle aree ad essa contigue. Ricerche e riflessioni più recenti (Fabian e Viganò, 2010) suggeriscono invece come il territorio da considerare in relazione al futuro della laguna di Venezia debba essere molto più ampio, fino a coincidere con il bacino idrografico dei principali fiumi e corsi d’acqua che dalle Alpi e dalle risorgive dell’entroterra confluiscono direttamente nella laguna o sono stati nei secoli deviati al di fuori di essa, come il Brenta e il Sile. Gli esempi e riflessioni sopra riportati, dall’età medievale ai giorni nostri, individuano di volta in volta un’area di estensione diversa in relazione a dove e cosa sia Venezia, andando quasi sempre oltre i confini nettamente definiti del centro storico e anche di quelli mutevoli della laguna stessa. Pur nella loro diversità, questi però sono accomunati sempre da un concetto, quello della continuità e contiguità territoriale, pur resa problematica dalla presenza delle acque della laguna.

Questo concetto, che sembra ineludibile per pensatori, storici e progettisti del xx e XXI secolo, fu in realtà superato sia dal punto di vista concettuale che operativo dalla Serenissima. Con atto amministrativo della Repubblica di Venezia del 1° aprile 1406 la città di Cologna Veneta, al centro di un florido comprensorio agricolo a sud-est di Verona, venne scorporata dal distretto veronese di recente conquistato e istituita come podesteria autonoma. Non solo Cologna Veneta fu istituita come podesteria autonoma, ma fu poi unita al *Dogado* per porre

fine alle pretese di veronesi e vicentini che avevano mire sulla cittadina: “Retinuimus super iurisdictione nostre civitatis Venetiarum pro non displicendo communitati Verone nec communitati Vicentie, quarum utraque petebat ipsam”, le parole esatte riportate dalla ducale (Chiappa, 2005: 10, 11). Nel 1408 il Senato veneziano confermò al podestà Maffeo Donà come il territorio di Cologna Veneta fosse diventato a tutti gli effetti parte del sestiere di Dorsoduro – contravvenendo a qualsiasi principio di continuità territoriale – e che per i cittadini di Cologna la giustizia civile e criminale fosse amministrata alla pari di quella della città di Venezia: “secundum ordines, et consuetudines civitatis venetianum regere, et gubernare, et propterea ius, et iustitiam” (Chiappa, 2005: 26, 27). Questo atto dimostra ancora una volta la straordinaria pragmaticità e risolutezza della classe dirigente veneziana nel suo periodo di massimo splendore. Cologna Veneta non era semplicemente sotto il controllo veneziano, come molte colonie dello *Stato da Mar* sparse per il Mediterraneo, dalla costa dalmata alle isole dell’Egeo. Essa era a tutti gli effetti legali e giuridici parte del *Dogado*, del sestiere di Dorsoduro. Una parte di Venezia senza isole e canali, lontana dalla laguna. Una parte di Venezia di fatto in mezzo ai campi, oltre un secolo prima delle provocazioni di Alvise Cornaro.

FIGURE DA PAGINA 081

Note:

¹ Faccio riferimento in particolare alla conferenza online presso l’Università Iuav di Venezia “Venezia Civitas Metropolitana. Popolazione e spazi in trasformazione dall’*urbs* di ieri alla *civitas* di domani” tenuta il 15/05/2020 da Corinna Nicosia, ricercatrice membro del gruppo che ha redatto il rapporto pubblicato dalla Fondazione Venezia.

² “Questa città ha ormai, per volere di Eminentissimi suoi cittadini e per sapienza di governo, una serie di fattori efficacissimi per la sua rinascita; ne cito alcuni: porto industriale, nuovo ponte sulla Laguna, la stazione turistica del Lido; a questi fattori cittadini se ne aggiungono altri delle contrade circostanti: le grandi bonifiche del Polesine e dell’Alto Ferrarese già realizzate, l’autostrada Venezia-Padova. Ma tutti questi fattori hanno un valore che sarebbe non del tutto improprio ritenere allo stato potenziale; occorre il catalettico che trasformi questi valori potenziali in valori effettivi. Questo catalettico sarà la strada Venezia-Chioggia” (Miozzi, 1934: 4).

Riferimenti:

- Chiappa B., a cura di, 2005, *Statuti di Cologna Veneta del 1432*, Viella, Roma;
- Dorigo W., 1971, *A "Favore" di Venezia? Saggio di analisi tecnica e giuridica sulla proposta interministeriale del disegno di Legge per Venezia*, Pro manuscripto, Tipo-litografia Armena, Venezia;
- Fabian L., Viganò P., a cura di, 2010, *Extreme City. Climate Change and the transformation of the waterscape*, Università Iuav di Venezia, Venezia;
- Fondazione di Venezia, 2019, *Quattro Venezie per un Nordest. Rapporto su Venezia Civitas Metropolitana 2019*, Marsilio, Venezia;
- Miozzi E., 1934, *Progetto di massima per il congiungimento di Venezia con Chioggia e il Cavallino*, Relazione, CM-06/008, Segnatura: Miozzi 1.pro/023, Archivio Progetti Iuav, Venezia;
- Ortalli G., 2003, "Storia e miti per una Venezia dalle molte origini", in Ossola C., a cura di, *Venezia nella sua Storia: Morti e Rinascite*, pp.81-109, Fondazione Giorgio Cini, Marsilio, Venezia;
- Zucconi G., 2002, a cura di, *La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia.

Acqua e terra¹

Ieri

A partire dal XII secolo, nella laguna di Venezia si registrano importanti fenomeni di impaludamento causati dai sedimenti trasportati dai fiumi che vi sfociavano. “L’interramento non era un evento una tantum, sia pure ripetibile e drammatico, ma un processo cumulativo, crescente, che si proiettava nel futuro e che già nel presente lascia scorgere il destino di insabbiamento a cui andava incontro la laguna” (Bevilacqua, 1996: 13). Paradossalmente, l’unico fenomeno – anche questo di tipo naturale – in grado di contrastare, seppur in minima parte, gli effetti degli interrimenti era la progressiva e lenta sommersione del territorio. “Stante la situazione, in mancanza di significativi interventi capaci di ridurre l’apporto di sedimenti fluviali, il destino della laguna sarebbe stato inesorabilmente segnato. Essa avrebbe visto ridursi progressivamente l’estensione dei propri specchi d’acqua e avanzare verso il mare il margine della terraferma e delle zone paludose, fino in pratica a scomparire” (D’Alpaos, 2010b).

In questa cornice, Marco Cornaro, nel XV secolo, fu il primo ad avere una visione territoriale d’insieme delle condizioni morfologiche della laguna e quindi a promuovere l’idea di interventi strutturali che potessero abbracciare uno spazio geografico più ampio. L’oggetto di questa visione era inevitabilmente il sistema idrografico dell’intero bacino scolante della laguna, un’articolata rete di fiumi, torrenti, canali, scoli, argini, sbarramenti, diversioni, successivamente più volte manipolata.

Nel Quattrocento, gli idraulici erano costretti ad interfacciarsi con un degrado ambientale a cui difficilmente avrebbero potuto trovare rimedio non potendo intervenire direttamente – a causa delle condizioni politiche – sul sistema idrografico della terraferma. Furono perciò avviati una serie di progetti, soprattutto sulle foci dei fiumi Brenta, Muson, Dese, per alleviare gli effetti dei sedimenti trasportati in laguna. Queste diversioni, con arginature di vario tipo (tra tutte il celebre argine di intestadura), ebbero poco successo e spesso si rivelarono colossali fallimenti, sia tecnici che economici.

A partire da Marco Cornaro, con l’estensione del Dominio di Terraferma della Serenissima si crearono le condizioni politiche, logistiche ma soprattutto culturali per iniziare a definire una visione

idraulica-territoriale che, successivamente, si tradusse nelle ardite soluzioni proposte da Cristoforo Sabbadino e Alvise Cornaro, i più grandi teorici del problema lagunare nel Cinquecento.

Cornaro, studiando il dinamismo di acque e sedimenti, aveva evidenziato un lento ma progressivo restringimento della laguna che, proiettato al futuro in maniera radicale, avrebbe coinvolto la città di Venezia compromettendone il centro urbano. Questo timore si manifesta in maniera esacerbata in un conflitto, tra Cornaro e Sabbadino, in cui la polemica prettamente tecnica sembrava celare molteplici interessi, prima politici e poi economici.

Salvaguardare Venezia, allora come oggi, era materia sostanziale e condivisa da tutti; era, infatti, argomentazione comune l'urgenza di estromettere i corsi fluviali dalla laguna per impedire in maniera decisiva l'interramento causato dai fenomeni di sedimentazione e per allontanare le acque dolci da quelle salse; i contrasti, in merito alla ridefinizione dell'assetto della rete idrica della terraferma, si evidenziavano nel tracciato dei diversi corsi fluviali e nel posizionamento delle nuove foci. Le visioni dei due idraulici divergevano fondamentalmente per il modo di interpretare Venezia e quindi concettualizzare la laguna e la sua funzione all'interno del complesso sistema dei domini Da Tera e Da Mar: “[s]econdo il Cornaro, l'integrità della laguna, che doveva essere mantenuta, se non altro per considerazioni militari, doveva essere esaminata in funzione del retroterra; secondo il Sabbadino invece la posizione del problema doveva essere capovolta e la sistemazione del retroterra doveva restare in funzione della laguna e subordinata all'equilibrio di questa” (Cessi, 1941: vii). Quest'ultimo sosteneva, infatti, la necessità di ingrandire la superficie dello specchio d'acqua e di incrementare il dinamismo dei canali lagunari attraverso maggiori ricambi idrici; era cruciale evitare qualsiasi tipo di arginatura o avanzamento della terra che ostacolasse il movimento delle acque salse e il ricambio delle maree. Sabbadino, diventò il tenace rappresentante del cosiddetto “partito della mercatura”, difendendo la necessità di una Venezia la cui identità istituzionale, culturale, sociale fosse fondata sull'acqua: la laguna era l'ambiente in cui la Repubblica aveva materializzato tutto il capitale (economico e intellettuale) conquistato nel Mediterraneo, il luogo in cui mercanti e pescatori ritrovavano riparo sicuro e sussistenza quotidiana. Cornaro, in opposizione, diede corpo al “partito degli agricoltori” ponendo il progetto di bonifica al centro della sua visione per la laguna. “[E]ra un pioniere della bonifica, per un interesse personale, allo scopo di liberare le proprie terre dalle acque e allo scopo di aumentare e dare

incremento al reddito agricolo; ma fu anche assertore della bonifica nell'interesse della collettività e nell'interesse dello Stato, guidato da una visione politica, allo scopo di aumentare la produzione interna, di ridurre l'importazione dall'estero, e di assicurare l'indipendenza economica dello Stato, specie nel campo agricolo e alimentare [...]” (Cessi, 1941: viii). A questo proposito, nel *Discorso de Messer Alvise Corner da Padova delle provision della cavation della laguna, et accrescer l'intrada pubblica et della vittuaglia, appresentato al dominio dal detto* scrive: “il ritirare paludi e luoghi inutili è sola cosa pertinente e propria a Signore et non a persona private, et quello che un privato non potrà fare in vent'anni con spesa grande, il Signore per l'autorità sua, tenenedo al bene pubblico, lo farà in tre anni, con li due terzi manco della spesa. [...] Dico adonque, che la Signoria Vostra ha intorno a questa città 500 mila campi di paludi [...] quali in pochissimi anni tutti sono atti, per l'esperientia ch'io ho, ad esser fatti boni terreni, i quali, quando fossero ritratti, non è dubbio che questa città haveria più tosto da dare all'altre da vivere, che bisogno ghe ge ne fosse dato a lei. Però il disegno mio saria che tutta quella parte di campi, che non è di Vostra Signoria, nè comunali, fosse tolta nel Dominio, con condition che, ritratti che fossero, i patroni ne havessero la mità, et l'altra mità fosse libera da Vostra Signoria, risservandosi per lei quella mità per la spesa, che haverà fatta nel retrarli [...]” (Alvise Corner, 1540 in Cessi, 1941).

Nel testo, la laguna non sembra più essere uno spazio di transizione tra la terra e il mare ma un luogo specializzato; in poche righe emerge un vivido progetto, prima politico poi spaziale, una chiara visione che amplia le relazioni geografiche della laguna e che modifica l'ambiente per consentire la sopravvivenza dell'uomo. In sintesi, Cornaro, attraverso la bonifica, costruisce un modello di sviluppo per Venezia, da corpo ad un ideale territoriale fondato sulla sicurezza, sull'autarchia alimentare e sulla salubrità ambientale, un progetto realizzabile grazie alla ricchezza delle risorse locali e ad un meditato principio di circolarità economica. A differenza di Sabbadino, per cui le aree umide e gli scambi con acqua salata erano fondamentali al mantenimento della naturale funzione idraulica della laguna, Cornaro riteneva che prosciugare le paludi, chiudere due delle tre bocche di porto e costruire una serie di arginature sarebbe stato il miglior modo per realizzare una condizione di diffusa salubrità nel territorio (Cessi, 1941; D'Alpaos, 2010b). In questo modo si sarebbe aumentata la produzione agricola liberando, una volta per tutte, la Serenissima da pericolose dipendenze e cospicue importazioni e, inoltre, si sarebbe costruita una difesa definitiva dalle forze erosive del mare.

Oggi

A distanza di secoli dalle cinquecentesche polemiche tra Sabbadino e Cornaro, è ancora possibile intravedere le forti relazioni ma anche i conflitti (storicizzati) che emergono tra Venezia, nella laguna, e la città metropolitana che si è creata attorno, sulla terraferma. Si rivelano cioè i due grandi insiemi di argomentazioni antitetiche: da un lato, un territorio che nella sua lunga storia è stato ampiamente alterato pur di tutelare la laguna e dall'altro, la città di Venezia che, negli ultimi decenni, viene ripensata (prima politicamente poi spazialmente) anche in funzione della sua area metropolitana. Dal dopoguerra ad oggi, infatti, sembrano riconoscersi, anche nel dibattito locale, i partiti (della mercatura e degli agricoli) contrapposti. Da una parte gli accessi difensori della conservazione degli equilibri della laguna, delle sue forme paesaggistiche e artistiche, delle pratiche culturali e di microeconomia che qui si sono consolidate (Montanelli, 1969; Mencini, 2011, 2020) e dall'altra chi interpreta Venezia e la laguna – anche in previsione di potenziali processi di sviluppo economico – all'interno di un complesso quadro territoriale (Rollet-Andriane e Conil-Lacoste, 1969; Zucconi, 2002; Costa, 2019).

A partire dal multiforme progetto di bonifica, l'eredità intellettuale di Cornaro ci informa sulla possibilità di guardare alle terre eccentriche a Venezia – la campagna bonificata e urbanizzata, la gronda, le zone industriali, le isole, i lidi e la fascia costiera – come luoghi attivi in un necessario processo di transizione. Alla luce delle urgenze ambientali, delle cicliche crisi economiche, dei fenomeni di spopolamento e di consumo di suolo, rivolgere lo sguardo verso i territori oggetto dei piani di bonifica di Cornaro significa esaminare i problemi – ma anche considerare le possibili soluzioni – che, inevitabilmente, interessano anche la laguna come ambiente e Venezia come città. D'altro lato, anche a seguito delle varie leggi speciali per Venezia e delle recenti disastrose alte maree, del 2018 e 2019, il tema della salvaguardia della laguna si è fatto sempre più pressante: anche nei dibattiti popolari emerge l'esigenza collettiva di proteggere il funzionamento idraulico, biochimico e socioculturale dello spazio acqueo di Venezia. In questa cornice l'ingegnere Luigi D'Alpaos sostiene la necessità di continuare con l'opera di manutenzione della laguna che fu dei protti alle acque della Serenissima: questa, infatti, è sempre stata un importante patrimonio culturale, tra natura e antropizzazione (D'Alpaos 2010a, 2019). Oggi, l'eredità culturale di Sabbadino riporta lo sguardo sulla laguna intesa

proprio come patrimonio: un territorio che deve essere tutelato e mantenuto, da un lato attraverso l'estromissione di tutto ciò che è ritenuto incongruo, inconciliabile (le grandi navi, il porto industriale, il turismo di massa); dall'altro, attraverso un grande progetto di piccole opere teso al mantenimento degli equilibri fra acqua salsa e acqua dolce che le trasformazioni del Novecento e le nuove emergenze ambientali rischiano di compromettere irrimediabilmente.

Così, ai bordi della laguna, le logiche d'acqua e di terra si raggruppano in un caleidoscopio contemporaneo attraverso istanze incongrue, rivendicazioni politiche apparentemente inconciliabili, movimenti dal basso, grandi opere modernizzatrici sostenute da Roma. Le contrapposte razionalità si depositano sul suolo popolando il territorio con un palinsesto di artefatti, infrastrutture, dispositivi tecnologici di cui si fatica a cogliere la cornice di senso condivisa. Da un lato, guardando alle logiche di terra, questi sono spesso dispositivi resistenti e gerarchizzati, grandi opere tese alla definizione e alla specializzazione territoriale e funzionale: palancole, argini, dighe, briglie, paratie mobili, infrastrutture per l'informazione e l'alta velocità; dall'altro lato, guardando all'acqua, sembrano essere dispositivi deboli, più spesso ispirati al paradigma della resilienza e della transizione: micro-artefatti fatti di piante alofite, praterie acquatiche, trapianti di zolle, fascine di ramaglie, nuove strutture morfologiche anfibe, canneti e aree umide.

Oggi, alla luce del ripetersi degli eventi estremi di acqua alta e dei conseguenti effetti ambientali, le relazioni idrodinamiche e morfologiche tra acqua e terra riemergono in una forma particolarmente accentuata dai fenomeni di subsidenza ed eustatismo. Come ipotizzato da Georg Umgiesser (2020), le paratoie delle tre dighe mobili – in costruzione nelle rispettive bocche di porto di Lido, Malamocco, Chioggia – in previsione di un innalzamento del livello medio marino di cinquanta centimetri per la fine del secolo, dovranno entrare in funzione in media almeno una volta al giorno. Questa prospettiva ci porterà a dover scegliere fra la salvaguardia di Venezia – attraverso una progressiva ma totale chiusura della laguna – e la salvaguardia della laguna per il cui mantenimento, come detto, sono vitali gli scambi tra acque marine e acqua salsa. La chiusura della laguna sarà incompatibile sia con la navigabilità e il porto industriale da un lato, con le esigenze ecologiche dell'ambiente naturale dall'altro. Nel porci di fronte a questa scelta Umgiesser – che con Luigi d'Alpaos e pochi altri ha dedicato molti anni allo studio delle correnti e degli equilibri di salinità della laguna – rimescola le logiche di acqua e di terra e accetta l'idea che lo specchio d'acqua potrebbe un

giorno essere separato dal mare e dalla terra, tornando implicitamente – e paradossalmente – alle idee che erano del partito degli agrari. Nella prospettiva, quindi, di una graduale ma totale chiusura della laguna, gli studi avanzati da Cornaro costituiscono ancora un'importante fonte di riflessione; ci spingono a ragionare sullo specchio d'acqua attorno a Venezia come a uno spazio artificiale frutto dell'opera dell'uomo, non fisso, non immobile, che può essere modellato e trasformato; ci obbligano, inoltre, a comprendere che la necessità di salvaguardare Venezia implica necessariamente – allora come oggi – un progetto di radicale trasformazione dell'ambiente in cui si colloca.

FIGURE DA PAGINA 084

Note:

¹ Questo testo è frutto della collaborazione tra gli autori che ne condividono i contenuti e l'impostazione generale, tuttavia esso è stato redatto da Luca Iuorio per il paragrafo "Ieri" e da Lorenzo Fabian per il paragrafo "Oggi".

Riferimenti:

- Bevilacqua P., 1996, *Venezia e le acque. Una metafora planetaria*, Donzelli editore, Roma;
- Cessi R., a cura di, 1941, *Antichi scrittori d'idraulica Veneta. Scritture sopra la laguna di Alvise Cornaro e di Cristoforo Sabbadino*, Magistrato alle Acque, Premiate Officine Grafiche, Venezia;
- Costa P., a cura di, 2019, *Quattro Venezie per un Nordest. Rapporto su Venezia Civitas Metropolitana*, Fondazione Venezia, Marsilio, Venezia;
- D'Alpaos L., 2019, *Sos Laguna*, Mare di Carta, Venezia;
- D'Alpaos L., 2010a, *L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche e delle sue carte idrografiche*, Comune di Venezia, Istituzione Centro Previsioni e Segnalazione Maree, Venezia;
- D'Alpaos L., 2010b, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia;
- Mencini G., a cura di, 2020, *Pino Rosa Salva. Venezia e la sua Laguna*, Supernova, Venezia;
- Mencini G., 2011, *Fermare l'onda. La secolare battaglia contro il moto ondoso*, Corte del Fontego, Venezia;
- Montanelli I., 1969, *Per Venezia*, Sodalizio del libro, Venezia;
- Rollet-Andriane L.J., Conil-Lacoste M. a cura di, 1969, *Rapporto su Venezia. Unesco*, Edizioni scientifiche e tecniche Mondadori, Milano;

Umgiesser G., 2020, “The Impact of Operating the Mobile Barriers in Venice (Mose) under Climate Change”, in *Journal for Nature Conservation*, vol. 54, Elsevier;
Zucconi G., a cura di, 2002, *La Grande Venezia. Una Metropoli Incompiuta tra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia.

Una modernità che non ha bisogno dell'architettura moderna

Marta De Marchi, Luca Iuorio, Michela Pace

29 OTTOBRE, 2020

Nei secoli passati Venezia ha rappresentato la massima espressione della “modernità”: città innovativa, potenza economica che dominava il Mediterraneo, crocevia di scambi commerciali e culturali, terreno di sperimentazione per nuove forme di governance e innovazioni tecnologiche. Fino a quando Venezia è stata una “città moderna”?

Direi fino al momento in cui Venezia ha avuto un ruolo commerciale, quindi nel Cinquecento. Tuttavia, almeno fino al Settecento, è stata una città cosmopolita, anche se si trattava più che altro di un carattere legato alle grandi rotte commerciali. Poi è venuto il tempo di un cosmopolitismo fatto di viaggiatori e persone curiose, di gente che voleva recarsi in questa città. Venezia era gaia, direi gaiamente diversa da tutte le altre. Poi con la fine della Serenissima e con l'arrivo del Romanticismo, subentra un processo che attiene più alla rappresentazione: con i vari Lord Byron e John Ruskin giunge l'idea della morte di Venezia, secondo una tradizione che continua fino ad oggi; l'ultimo a parlarne è stato Salvatore Settis, che ci ha raccontato una sua possibile morte per asfissia. Questo concetto, poi, ha prevalso sulla tradizionale immagine di una città gaia e cosmopolita.

E oggi? Possiamo considerare Venezia una città al passo coi tempi?

Io andrei oltre l'idea di una Venezia al passo coi tempi. Osservando ciò che sta succedendo in relazione alla pandemia (ciò che un mio collega francese ha definito «emprisonnement collectif»), penso che Venezia possa uscirne in una condizione di vantaggio. È stata la stessa presidente della Unione Europea, Ursula von der Leyen, in due riprese – la prima, a seguito della grande alluvione del novembre 2019, la seconda più di recente –, a dire che Venezia da tutto questo uscirà particolarmente privilegiata.

La questione della mobilità è un problema che ha afflitto Venezia per almeno duecento anni, nel tentativo di avere, nonostante la sua

diversità, una accessibilità e una mobilità che fossero adeguate ai tempi. Con questo possiamo giustificare l'arrivo della ferrovia, il ponte automobilistico translagunare, e tutta una serie di proposte, finalizzate ad omologare Venezia e immetterla nel flusso della modernità. Se la mobilità diventa un problema secondario, nel senso che non è più richiesta la presenza fisica per certi mestieri, se posso compiere lavoro a distanza, ecco che allora tutta una serie di luoghi che hanno avuto difficoltà ad immergersi nei flussi della modernità, vengono rivalutati, e anzi acquistano una straordinaria centralità.

Nel momento in cui noi usciremo da questa crisi, avremo di fronte un altro tipo di rapporto tra residenza e luogo di lavoro. Un conto è se io devo muovere una leva, o agire su una pressa, ma se devo fare un lavoro collocato nel settore dei servizi, la mobilità non è più un problema centrale. E allora perché devo abitare in una città congestionata, inquinata, dove gli affitti costano moltissimo? Piuttosto, mi conviene stare in un posto bello, salubre, ecocompatibile. Si apre un capitolo profondamente nuovo e particolarmente interessante, perché Venezia ha tutte le carte in regola per candidarsi a questo ruolo.

Parlando ancora di modernità... Nel Novecento, in laguna, sembra prendere corpo una certa retorica che mette in contrapposizione ambiente e sviluppo. Soprattutto dopo gli anni Sessanta, alcuni progetti (tra cui il quartiere residenziale a San Giuliano, l'ospedale di San Giobbe e il nucleo direzionale al Tronchetto) cadono nel vuoto. Nel libro La Grande Venezia, lei scrive «l'alluvione del 1966 esaspera i caratteri di alterità del centro insulare, isolandolo dal suo possibile contesto metropolitano». Che forme assumono la modernità e l'ambientalismo oggi in laguna?

Spesso quando parliamo di modernità facciamo riferimento all'idea di una modernità aggressiva, che occupa gli spazi, che cambia le relazioni, com'era un po' implicito nel piano regolatore del 1964 (quello che precedette la grande alluvione). Dopo un piano che prevedeva uno sviluppo indiscriminato e una terza zona industriale estesa da Marghera a Chioggia, Venezia ha avuto un problema a ricalibrarsi rispetto ad una prospettiva che non era più quella dello sviluppo a tutti i costi.

Dall'inaugurazione del ponte ferroviario nel 1846 fino all'alluvione del 1966, le voci contrarie al progetto di omologazione sono state isolate o di poco peso: cito tra tutti Pompeo Molmenti che, negli anni Ottanta dell'Ottocento, si oppose al Piano di Risanamento per protestare poi

davanti ad ogni progetto di modernizzazione. Allora la parola ecologia ancora non esisteva, né tantomeno espressioni come “compatibilità” o “sostenibilità”, almeno per come le intendiamo noi oggi. Dopo l’alluvione iniziano a sorgere voci che si opporranno ai grandi progetti di trasformazione.

Questo atteggiamento, di rifiuto nei confronti di qualsiasi ipotesi di trasformazione, è stato ben interpretato dalla sovrintendente Margherita Asso, che negli anni Ottanta pensava che il compito del sovrintendente consistesse nel dire no a qualsiasi proposta. Poi nel 1992-1993, si profila un rapporto di proficua collaborazione tra il sindaco Massimo Cacciari e il sovrintendente Roberto Cecchi – uomo di grandi vedute che concepiva il progresso non necessariamente incompatibile con Venezia, ma piuttosto ricercava lo spazio per una possibile conciliazione. Si aprono nuove possibilità di progettare anche se in termini limitati e non più in una dimensione faraonica, come al tempo del piano regolatore del 1964, dominato dall’idea di una crescita illimitata. Il simbolo di questo cambiamento è il ponte che dovrebbe chiamarsi della Costituzione e che invece tutti chiamiamo Calatrava. L’opera, fortemente voluto da Cacciari e approvata da Cecchi, rappresenta un nuovo modo di guardare il rapporto tra conservazione e sviluppo, tra Venezia e ipotesi di un suo rilancio.

Si veda anche la ricostruzione della Fenice, nei cui riguardi Cacciari mise sul piatto una credibilità culturale che altri sindaci non avevano; di fatto, mise a tacere una potenziale opposizione al progetto. Noi ora diamo per scontato che la Fenice sia là, ma se non ci fosse stato un sindaco come Cacciari – a scandire perentoriamente lo slogan «com’era, dov’era» – ci sarebbe stata una rivoluzione, a cominciare dagli architetti e dagli ordini professionali. Cacciari ebbe la capacità di imporre questa prospettiva senza la quale non si sarebbe venuti a capo di nulla.

Va anche precisato che esiste la difficoltà a confrontarsi con il nuovo, con ciò che Ernesto Nathan Rogers chiamava le “preesistenze ambientali”. A seguito all’alluvione del 1966 e dell’afasia progettuale si è insinuata una modernità che non ha bisogno dell’architettura moderna, smentendo che i due termini debbano essere necessariamente associati; una modernità che si infila nelle fessure, negli anfratti che la città e la società lasciano aperti come ben dimostra il caso di Venezia, a partire dagli anni Settanta. Se facessimo un’analisi attenta della trasformazione edilizia, molto è cambiato, anche in forza di una modernità che non ha voluto apparire aggressiva. Anche in un passato

più lontano, c'è stata una modernità insinuata tra le maglie della città, negli interni; anche se non visibile, questa ha prodotto però un mutamento profondo nel patrimonio edilizio.

Patrimonio edilizio... oggi abitare a Venezia entra in conflitto con le forme assunte dall'economia del turismo di massa degli ultimi anni...

Bisogna fare qualcosa per qualificare il turismo! Prendiamo ad esempio l'Arsenale di Venezia che potrebbe costituire un grande polo attrattivo per un turismo qualificato: pensiamo ai riflessi e alle ricadute se andasse in porto il progetto del Museo del Mare, come è avvenuto in tutte le città di tradizione marittima, da Amsterdam a Londra, a Lisbona. Creare poli alternativi è un fatto fondamentale, ma devono essere alternativi nel segno della storia e della complessità di Venezia. Il Comune, proprietario unico dell'Arsenale, fa finta che questo non esista, al contrario della Marina e della Biennale che fanno finta di esserlo. Oggi la parte rimanente viene gestita da una società commerciale, Vela, e come tale viene affittata per feste di oligarchi russi, addii al celibato di miliardari americani e così via. In questo modo non si differenzia l'offerta e il turista medio finisce per limitare la sua visita a Piazza San Marco e dintorni. Venezia non è presa d'assalto dai turisti, soltanto alcune sue parti lo sono, mentre altrove, a cominciare dal sestiere di Castello, vedete a stento un turista.

Saprebbe indicare qualche misura, anche in termini di governance, che potrebbe riavvicinare e minimamente conciliare i temi della residenzialità e della pressione turistica?

Ci sono dei meccanismi che sono del mercato. È inutile che ci raccontiamo le favole. Occorre fare in modo che certi tipi di attività si insedino nel centro storico, che la città non sia solo nelle mani di una monocultura turistica. Certo il turismo può essere una leva importante per dare valore anche ai luoghi meno frequentati. Dobbiamo cercare di istruire il turista che voglia andare oltre Piazza San Marco e piantare la bandierina per poi dire «sono stato a Venezia». Mi sono trovato a che fare con un progetto del corso di Progettazione diretto da Alberto Cecchetto [presso l'Università Iuav di Venezia] intitolato *Porta est*: nell'ipotesi della sublagunare intesa come una metropolitana da Tessera all'Arsenale, sarebbe nato un secondo accesso a Venezia, riservato soprattutto al turista colto. Immaginando quindi due accessi

corrispondenti a due flussi diversi: il “turista ordinario” accede dalla porta tradizionale, cioè Piazzale Roma, per arrivare nel modo più breve e meno costoso a Piazza San Marco; dall'altra parte il “turista consapevole” accede attraverso l'Arsenale. Il primo impatto avverrebbe attraverso il Museo del Mare, che potrebbe offrire un approfondimento sulla storia di Venezia, essenzialmente marinara, esattamente come a Lisbona il museo di Belem racconta la storia del Portogallo. Quella idea valorizzava aree poco utilizzate, creava un accesso alternativo e formava un turista consapevole. Io sono ottimista, spero in un futuro dove possano insediarsi centri di studi di eccellenza.

Parlando di sublagunare non possiamo fare a meno di ricordare l'ingegner Miozzi e i suoi progetti per la metropoli del futuro, grandi sogni naufragati a causa delle complessità ambientali del territorio. Dopo il 1966 si è capito che Venezia non era una città come tutte le altre, non era una città omologabile...

Infatti Venezia è diversissima! Per il suo patrimonio architettonico e storico, per le testimonianze di una storia straordinaria e assolutamente particolare. Consideriamo però alcuni elementi strutturali, quelli che determinano, o hanno determinato, fenomeni che nel Novecento hanno preso dimensioni colossali: lo svuotamento dei centri città, i nuovi sistemi di mobilità per rendere più vicini e di più facile accesso i luoghi del lavoro. Ecco a Venezia questo era più difficile. Miozzi voleva rendere accessibile Venezia “nonostante tutto”, nonostante le caratteristiche acquee e le sue discontinuità. Se prendete il sistema che Miozzi inventa nel 1933 – mentre stava costruendo il ponte translagunare – si tratta di un percorso anfibio che parte da Piazza Barche, attraversa la nuova via Principe di Piemonte (oggi Corso del Popolo) col filobus, s'innesta nell'arrivo dell'autostrada da Padova, infila il nuovo ponte translagunare, arriva a Piazzale Roma, lì c'è una rottura di carico, dal filobus si passa al nuovo mezzo, il motoscafo, che è stato inventato per l'occasione, si attraversa Rio Novo per arrivare infine al Lido. È un attraversamento completo di tutta la grande Venezia che si può leggere come il tentativo di rendere facilmente accessibile la neo-costituita agglomerazione, in tutta la sua complessità e articolazione, nonostante le discontinuità.

Distinguiamo però due Miozzi. Quando viene cacciato dal Comune, uno dei pochi epurati nella storia d'Italia, entra in questa dimensione un po' fantasiosa, quasi paranoica. Il suo progetto di sublagunare era una follia: si trattava di un'autostrada subacquea che avrebbe dovuto

fungere da circonvallazione a Venezia con tutta una serie di terminal. Diversa cosa era l'idea del Piano Regolatore del 1964 di costruire un secondo terminal a Sant'Elena dove far arrivare i flussi della mobilità dal Cavallino, nel neo-costituito Piazzale Trieste. Il secondo terminal avrebbe consentito di creare un sistema biunivoco, non univoco come è a tutt'oggi: al mattino il flusso in arrivo va in una direzione, alla sera nell'altra, con tutti gli squilibri e gli scompensi che questo comporta. Rispetto a questa idea, i docenti dello Iuav non furono capaci di prendere posizione netta, a cominciare da Samonà. Nello stesso tempo, al progetto del secondo terminal si oppose con forza la neonata Italia Nostra, che aveva già contribuito a bocciare i progetti di Wright e di Le Corbusier.

Quindi, Venezia è molto diversa, ma nonostante la sua diversità essa può essere comunque l'oggetto di un progetto di omologazione che però non ne comprometta l'assetto. È questo il compromesso che un architetto, un pianificatore, un progettista ha di fronte quando maneggia una materia delicata, quasi esplosiva come Venezia centro storico. L'unica eccezione è stata la costruzione di interventi di edilizia popolare, al margine della città, in luoghi non visibili: lungo il lato della Giudecca che guarda verso i lidi, all'interno o ai margini di Cannaregio. Questo nasceva dai piani particolareggiati che furono introdotti come variante al Piano Regolatore del 1964 quando emerse la consapevolezza che Venezia perdeva popolazione. Fu una scoperta improvvisa che ebbe luogo negli anni Sessanta. Prima Venezia era percepita come una città sovrappopolata, che doveva essere alleggerita del suo carico residenziale. I piani particolareggiati e i vari interventi di Gino Valle, Valeriano Pastor, Carlo Aymonino e via dicendo, hanno realizzato molto, però alla fine questo non ha certo invertito il trend generale.

Dopo l'inaugurazione del ponte automobilistico translagunare di Miozzi nel 1933, si esplicita una tendenza "verso la terraferma". Si costituisce addirittura una nuova entità metropolitana che obbliga a riflettere sul ruolo di Mestre: se questa dovesse essere immaginata e poi costruita come una periferia di Venezia o come un centro a sé stante. Oggi, quando ci riferiamo a Mestre, parliamo di una città o di un quartiere di Venezia?

Parliamo di una città contro il volere dei pianificatori e di chi aveva pensato il Piano di Venezia del 1937, e poi per Mestre del 1939. Venezia, intesa come *laguna city*, è una città policentrica formata da

almeno due città, che hanno in parte una vita autonoma e in parte vivono in sintonia. Però devo dire, con mia grande sorpresa, che sta nascendo un centro direzionale atipico, tra una parte di Mestre e una parte di Venezia centro storico. Via Torino è la nuova frontiera della città di Mestre, dove si vanno accumulando una serie di funzioni eccellenti: una parte importante di Ca' Foscari, la Camera di Commercio e via dicendo. Dall'altra parte, a Piazzale Roma, si sta formando un centro altrettanto importante: la Regione e il Palazzo di Giustizia. Quindi, fatta astrazione dell'acqua, abbiamo un centro direzionale atipico che funziona all'unisono nonostante sia tagliato in due brani distinti. Noi intendiamo sempre l'acqua come elemento che divide, ma per una volta pensiamola come elemento che unisce.

Elemento che divide, elemento che unisce...

Il Mose! Ecco anche lì, e non voglio pigliarmela sempre con Italia Nostra ma le associazioni ambientaliste si opposero al primo progetto di dighe, che erano due porte alla maniera olandese. Le porte sarebbero state sempre visibili, aperte o chiuse. Per rispondere a questa obiezione e per una serie di altre ragioni, si optò per la soluzione poi realizzata, che mi pare però destinata al fallimento: tenere degli ingranaggi e degli elementi mobili sott'acqua non giova al loro buon funzionamento quando sono chiamati a riemergere.

Dopo l'alluvione del 1966 l'espressione "salvare Venezia" entra nel dibattito locale, nazionale, internazionale. Non è stata la logica della salvaguardia a guidare questo progetto?

Non sono d'accordo con la parola "salvare". In realtà Venezia non è da salvare, è una città viva, forse troppo fragile per i compiti che deve svolgere. Non c'è mai stato il problema di doverla salvare, neanche in una situazione di crisi reale come lo fu nella prima metà dell'Ottocento. Non più capitale, non più dominante, non ancora centro industriale, non ancora centro turistico, mancava di una ragione di vita, lì sì che la crisi fu grave e dura! Poi però la costruzione di un sistema di relazioni – con il ponte translagunare, con l'allacciamento della rete ferroviaria, con l'apertura della marittima – rese Venezia il quarto porto del Mediterraneo nel giro di quindici anni. Quindi dimostrò una grande vitalità, ben lungi da una città sul punto di morire, eppure si continuano a formulare presagi funebri. A differenza dal passato, oggi

l'idea di una Venezia da salvare prende come parametro la *débaclé* demografica. Anche qui bisogna capire cosa intendiamo per Venezia: se si tratta di qualcosa di più grande dell'isola, come io credo che sia, allora Venezia ha subito – forse perfino in misura minore – lo stesso fenomeno di spopolamento che ha toccato tutte le città inserite nella modernità, da Milano a Bologna. Io sono di Modena, una città dove il centro storico è morto: un luogo fantasma, quasi tutto terziarizzato, se andassimo a calcolarne gli abitanti credo non sarebbero più di otto mila. E quindi di che cosa parliamo? Perché Venezia deve essere ritagliata con una sua totale specificità rispetto al resto del mondo? Basta l'acqua a rendere il caso di Venezia così eccezionale? Perché dobbiamo citare ogni volta dei termini biblici per evocare fenomeni che sono generalizzati? A Venezia si chiama “esodo”, quello che altrove ha preso il nome di “spopolamento”. Il problema di provvidenze per la parte storica della città assume il termine e la valenza del salvare. Salviamo Venezia?! Il termine, secondo me, andrebbe abolito per decreto!

Si chiede cosa intendiamo per Venezia...

Certo! Venezia piccola? Venezia insulare? O la grande Venezia? Esiste un problema terminologico. Non possiamo parlare di Venezia per indicare insieme la parte e il tutto, Venezia è il centro più antico di questa grande conurbazione e al tempo stesso la denomina per intero. Sarò pure un *foresto*, un campagnolo, ma vedere sul tram o sugli autobus “Venezia” indicata come capolinea mi sembra curioso. È come se a Milano ci fosse scritto “Milano” sull'autobus che arriva in Piazza Duomo. Quindi, o chiamiamo il centro storico con un altro nome, Isola o Serenissima, oppure chiamiamo il tutto con un altro nome ancora, Laguna City o Serenissima, forse il termine “laguna” potrebbe attagliarsi. E neanche “Venezia-Mestre” andrebbe bene, troppo lungo e poi non includerebbe la complessità della grande Venezia. Quando si è votato per il referendum per la separazione amministrativa tra Venezia e Mestre – fortunatamente sempre sconfitto – si tendeva ad eludere un grosso problema: cos'è Mestre. Bisognerebbe chiedersi però: tutta la terraferma è da considerarsi come Mestre? No! Perché Marghera ha una storia diversa, e per certi aspetti molto più vicina a quella del centro storico, sia per gli immigrati che sono arrivati sia per la classe dirigente che l'ha concepita. E Favaro Veneto? Il Lido? Quindi occorre ragionare nella grande dimensione, quando si prendono

fondamentali decisioni: questo vale per le scelte di piano, di mobilità, di condivisione dei servizi di scala metropolitana. Poi le singole municipalità sono libere di fare le loro scelte. Questo dovrebbe essere lo schema entro il quale lavorare, ben oltre l'idea che la Venezia insulare debba essere divisa da tutta la terraferma, generalmente chiamata "Mestre.

Laguna city sembra essere la versione contemporanea della Grande Venezia. Quando parliamo di laguna, isole, lidi, Venezia, gronda, possiamo quindi iniziare a parlare, intendere, immaginare, una città-laguna oppure no?

La questione è la mobilità purtroppo. Le isole vivono se l'Actv garantisce un servizio. Ho assistito alla nascita e crescita della Venice International University all'isola di San Servolo. All'inizio il collegamento era assicurato da un motoscafo per sei persone e adesso c'è un vaporetto. L'isola, nel frattempo è diventata un luogo vivo e pulsante anche perché è stato organizzato un servizio di trasporto efficiente. Al contrario San Clemente, che ha avuto illustri investitori, prima inglesi, adesso turchi, è languente perché l'Actv non garantisce un servizio di collegamento. Il Touring Club Italiano voleva fare un grande ostello della gioventù, nell'isola vicino a Poveglia, se non sbaglio. Lo stesso Brugnaro voleva fare un centro per i disturbi alimentari. Se parliamo delle isole sparse nella laguna, credo che sia indispensabile dare la priorità al tema della mobilità pubblica; molti progetti sono sfumati, perché non erano integrati con un programma di collegamento.

Per quanto riguarda invece la gronda lagunare, la sua estensione amministrativa dovrebbe essere ampliata. Credo debba comprendere dei comuni come Mogliano, Martellago, Spinea, che in realtà vivono in forma congiunta. Non penso all'inclusione di Padova, perché secondo me l'idea di Patreve [Padova-Treviso-Venezia] è un modo per eludere il problema, perché conosciamo il nostro Paese, i suoi radicati campanilismi e la contrapposizione tra padovani, veneziani, trevigiani... mai si arriverebbe ad una entità comune! Questi sono problemi veri, chi parla di Patreve tende ad affossare un progetto di allargamento reale del Comune di Venezia. La Città Metropolitana potrebbe essere una occasione importante, se gli si togliessero due aree che storicamente hanno avuto un'altra vicenda: da un lato c'è il Veneto Orientale (che vive di vita propria, pensiamo a San Donà); dall'altra parte c'è il Dogado, ovvero l'unico possedimento territoriale di Venezia

che si estendeva nella parte più bassa della laguna, comprendendo luoghi come Cavarzere e la stessa Chioggia. Ecco, quest'ultima parte potrebbe avere una sua diversità amministrativa rispetto ad una città metropolitana che dovrebbe comprendere la laguna per intero, l'estuario e i comuni alle spalle della laguna.

Molti veneziani credono che tutta una serie di temi siano monopolio, patrimonio esclusivo di Venezia. Non è vero; spesso alcuni problemi, che sono comuni a tutte le città, sono qui estremizzati. Come definire una più ampia entità amministrativa che sia al tempo stesso omogenea? Come risolvere il problema dei trasporti rispetto ad un sistema insediativo di tipo discontinuo? Per abbozzare qualche tipo di risposta, occorre rielaborare l'idea della città monocentrica – a cui siamo ancorati per pigrizia – per ragionare secondo altri schemi e altri sistemi relazionali (città arcipelago, città mosaico). Per questo il caso di Venezia si presenta come straordinario laboratorio.

La legislazione speciale

La storia contemporanea della salvaguardia di Venezia e della sua laguna è anche la storia della legislazione speciale per Venezia. Dopo l'alluvione del 1966, il dibattito politico e sociale che ne conseguì fu talvolta aspro e polemico, tutto imperniato sugli interventi di manomissione in atto nella laguna, sullo scavo dei canali industriali, sulla mancata manutenzione delle opere di difese a mare e delle sponde delle isole (sempre più abbandonate) e sullo spopolamento della città storica. Quindi era parere diffuso che ci fosse bisogno di interventi specifici e dedicati per Venezia e la sua salvaguardia, sia ambientale che socioeconomica.

In realtà, spesso si dimentica che prima dei più noti interventi legislativi speciali su Venezia, dal 1963 era vigente la Legge “Nuove norme relative alle lagune di Venezia e Marano” del 5 marzo 1963, dove lo Stato aveva sancito la necessità di una tutela complessiva dell'ambiente lagunare attraverso il Magistrato alle Acque di Venezia, organo delegato dell'allora Ministero dei Lavori Pubblici. A questo organo spettavano la sorveglianza sull'intera laguna e la disciplina di tutto quanto avesse attinenza con il mantenimento del regime lagunare. Tale legge predisponendo interventi per disciplinare gli scarichi in laguna e contrastare l'inquinamento delle acque, inoltre ribadiva l'unità fisica del sistema laguna, definito “bacino demaniale marittimo di acqua salsa”. La legge prevedeva un insieme di prescrizioni in un'ottica di sistema; questo importante aspetto è ripreso anche dalle leggi speciali successive dato che – anche giuridicamente – la laguna è un bacino unitario delimitato dalla conterminazione.

Dopo sette anni dall'alluvione, alla fine di un iter lungo e complesso con ben sette bozze di legge discusse prima di arrivare a quella definitiva, veniva approvata la Legge Speciale n.171 “Interventi per la salvaguardia di Venezia” del 16 aprile 1973. Questa normativa, nell'articolo 1 sottolineava come “la salvaguardia di Venezia e della sua laguna [fosse un] problema di preminente interesse nazionale”; la salvaguardia, in particolare, veniva intesa nelle sue implicazioni fisiche ed ambientali, da affrontarsi con interventi progettuali in un quadro programmatico accompagnato da ingenti finanziamenti. La legge affrontava in modo complessivo i grandi temi della salvaguardia – fisica ed economica – della città: ripartizione degli interventi fra Stato, Regione e vari enti locali, il rilancio socio-economico del territorio, la nascita di un ente comprensoriale unitario dell'area lagunare, l'emanazione di indirizzi

specifici per un'azione di difesa e riequilibrio morfologico, la definizione di criteri puntuali per affrontare l'opera di disinquinamento a partire da sistemi di depurazione per le isole abitate. Si prevedeva, inoltre, l'apertura delle valli da pesca al flusso delle maree e si vietava un ulteriore sviluppo delle aree già imbonite della terza zona industriale (casse di colmata A, B, D, E) – motivo di aspri scontri politici alla fine degli anni Sessanta. Nessun accenno, invece, veniva fatto sul Canale dei Petroli (Malamocco-San Leonardo-Porto Marghera) che era stato scavato, anch'esso, alla fine degli anni Sessanta tra mille polemiche. La legge prevedeva anche la preservazione delle barene, l'esclusione di ulteriori opere di imbonimento e finanziava interventi di restauro urbano e risanamento conservativo a Venezia e a Chioggia.

Successivamente, il 27 marzo 1975 – circa due anni dopo i termini fissati – il Consiglio dei Ministri approvava gli indirizzi governativi, denominati “Indirizzi per il piano comprensoriale di Venezia e del suo entroterra, opere eseguibili indipendentemente dal piano comprensoriale”. Questo ritardo aveva impedito di fatto l'utilizzo dei trecento miliardi di lire previsti dalla legge che, senza “indirizzi”, rimaneva sostanzialmente lettera morta. Tuttavia, la Regione del Veneto e i piccoli comuni della gronda lagunare, si opposero alla costituzione di un ente comprensoriale che potesse governare la laguna. Inoltre, gli interventi previsti per il riequilibrio morfologico e idrogeologico della laguna e per il disinquinamento delle acque vennero tralasciati a favore degli studi per la chiusura delle bocche di porto.

Undici anni dopo, una nuova legge per Venezia, la Legge n.798 del 29 novembre 1984 “Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia”, pur confermando la priorità degli interventi relativi all'arresto e all'inversione dei fenomeni di degrado morfologico, introduceva due importanti novità. La prima prevedeva che la realizzazione delle opere di salvaguardia, di competenza statale, potessero essere effettuati, in deroga alle normative vigenti in materia, attraverso l'istituto della “concessione unitaria”. La concessione era stabilita per convenzioni successive con il Magistrato alle Acque, sia per la progettazione delle opere che per la loro esecuzione. In attuazione di questo dettato legislativo, veniva stipulata una convenzione con il Consorzio Venezia Nuova, formato da ventisei imprese impegnate nel settore delle grandi opere ingegneristiche idrauliche ed edili. La seconda novità, invece, riguardava l'istituzione di una nuova struttura politica denominata Comitato interministeriale per Venezia. Il Magistrato alle Acque assolveva le funzioni di segreteria del comitato. Visto il numero degli enti partecipanti – tutti i comuni di gronda e i vari

ministeri competenti per la laguna, al quale erano demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo degli interventi previsti dalla legge – il comitato venne poi soprannominato “Comitatone”.

Queste due decisioni, di assoluto rilievo, hanno in qualche modo caratterizzato la storia contemporanea della salvaguardia della città fino ad oggi. Hanno innescato, infatti, puntuali polemiche e scontri istituzionali sull'indirizzo delle politiche di salvaguardia e soprattutto sulla delega – da parte dello Stato ad un consorzio di imprese private – per la progettazione e realizzazione degli interventi. In questa maniera, venne contestualmente indebolito l'ente statale preposto alla salvaguardia di Venezia (in base alla Legge n.366 del 1963), ovvero il Magistrato alle Acque. Quest'ultimo risultava ridotto ad un organo più burocratico-amministrativo che pianificatorio-operativo ed era inadeguato a controllare l'operato del concessionario unitario.

La conseguenza logica di questa impostazione legislativa era la presentazione, nel 1989, del progetto complessivo elaborato dal Consorzio Venezia Nuova “Riequilibrio e ambiente” (Rea). La denominazione completa del Rea, ovvero “Progetto preliminare di massima delle opere alle bocche”, faceva già percepire che l'elemento centrale della proposta (sottoposta ad approfonditi studi) risultava essere la regolazione delle maree alle bocche di porto. Di fatto, il progetto privilegiava la visione idraulica della laguna a scapito di quella ambientale. Non a caso, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 15 marzo 1990, si espresse sul progetto Rea preferendo il trasferimento dei fondi verso la realizzazione di sistemi di difesa a mare e opere di disinquinamento, modificando così una visione unilaterale che fino a quel momento aveva caratterizzato gli interventi per Venezia. Anche in conseguenza del parere di questo importante organo tecnico statale, veniva emanata un'altra legge speciale, la Legge n.139 del 5 febbraio 1992 “Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna”. La legge subordinava l'utilizzo dei fondi spettanti al Ministero dei Lavori Pubblici, da cui dipendeva il concessionario unitario, a un adeguato stato di avanzamento degli interventi di natura ambientale; inoltre, ribadiva quanto già previsto dalle leggi speciali precedenti, dettagliandone alcuni aspetti essenziali: l'obiettivo principale era la tutela delle caratteristiche ambientali della laguna attraverso l'elaborazione di un piano morfologico, l'esecuzione di opere per l'arresto del degrado lagunare e dell'inquinamento diffuso e la realizzazione di una maggiore difesa idraulica dei litorali. In particolare, una quota “non inferiore al venticinque per cento” dei finanziamenti veniva destinata per portare a termine il programma degli interventi,

già approvato con la Legge Speciale bis n.798 del 1984, per l'arresto del degrado lagunare e per il ripristino della morfologia lagunare (articolo 3, comma 3). Toccava al citato Comitato verificare l'adeguato avanzamento di tutti gli interventi morfologici e ambientali oltre che la "sostituzione" (mai avvenuta) del traffico petrolifero.

Va notato, inoltre, che la Legge n.537 del 1993, emanata solo un anno dopo la Legge n.139, prevedeva pure la creazione di un'Agenzia per Venezia – ovvero una società per azioni con la partecipazione maggioritaria dello Stato e di enti locali – per il coordinamento, la progettazione e il controllo degli interventi. Tale organo nasceva con l'intento di adeguarsi alle normative europee sugli appalti e sulla necessità di separare chi eseguiva le opere da chi le progettava: una velata iniziativa per superare la concessione unitaria. Tale agenzia non divenne mai operativa.

E arriviamo alla Legge n.206 del 31 maggio 1995 "Interventi urgenti per il risanamento e l'adeguamento dei sistemi di smaltimento delle acque usate e degli impianti igienico-sanitari dei centri storici e nelle isole di Venezia e di Chioggia". Questa legge modificava e raccordava le precedenti leggi speciali ma interveniva pure su un altro aspetto importante. Recependo un sempre maggiore malumore proveniente dal mondo sociale, politico e in parte economico e nel rispetto delle normative europee in materia di appalti, la Legge n.206 metteva in discussione la concessione unitaria. Il legislatore abrogava il 3° e 4° comma dell'articolo 3 della Legge Speciale n.798 del 1984, che autorizzava la concessione unitaria a trattativa privata per le opere di salvaguardia. Tuttavia, il Consorzio Venezia Nuova, grazie alla reiterazione delle convenzioni già stipulate con il Ministero dei Lavori Pubblici e il Magistrato alle Acque, rimase titolare della maggior parte degli interventi di salvaguardia di competenza statale nella laguna di Venezia e la politica, con rare eccezioni, preferì negli anni successivi non interferire su questo argomento mantenendo, di fatto, lo status quo. Vi era infatti la convinzione in diversi ambienti istituzionali e tecnici che solo mantenendo la concessione unitaria si sarebbe garantita la possibilità di portare a termine, con i dovuti finanziamenti e con la dovuta celerità, un'opera così importante e complessa quale quella oggi denominata Mose.

Fra il 1998 e il 1999, verranno depositati in Parlamento da alcuni deputati, vari disegni di legge inerenti la salvaguardia di Venezia e della sua laguna in riferimento anche all'ipotesi di una nuova formulazione della Legge Speciale per Venezia o per un suo generale aggiornamento. Alcune di queste, seppur in termini diversi, avevano come novità

l'istituzione del Parco della Laguna, a dimostrazione di una certa attenzione maturata negli anni, sia a livello locale che nazionale, in merito ai valori ambientali dello specchio lagunare. Queste proposte, tuttavia, non trovarono alcuna approvazione ed alcune neppure iniziarono un iter parlamentare.

Più recentemente, l'onorevole Nicola Pellicani (Partito Democratico), il 7 dicembre 2018, ha presentato in Parlamento la proposta di legge n.1428 “Modifiche e integrazioni alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna”. Una proposta che intende riconoscere la specialità di Venezia in chiave federalista e metropolitana, attraverso un impianto normativo che assegna al Comune di Venezia autonomia governativa e finanziaria, per valorizzare il ruolo della Città Metropolitana e degli altri enti locali. La normativa interviene su temi molto attuali e non sempre affrontati dalle precedenti leggi speciali: il traffico acqueo, la gestione del Mose, la creazione di un centro studi sui cambiamenti climatici, la lotta allo spopolamento della città, le bonifiche di Porto Marghera, la portualità e la valorizzazione delle isole. In questo caso, la legge ha già iniziato, seppur lentamente, l'iter parlamentare in commissione.

Infine, il 12 ottobre 2020 è stato approvato e pertanto convertito in legge il cosiddetto Decreto Agosto, votato in precedenza dal Parlamento il 7 agosto. All'interno di questo dettato legislativo, nell'articolo 95, si prevede l'istituzione di una Autorità per la laguna di Venezia che, di fatto, assorbirà le competenze dell'ex Magistrato alle Acque di Venezia nel campo della salvaguardia della città e nel mantenimento del regime idraulico della laguna; inoltre, svolgerà attività di gestione e di manutenzione ordinaria del Mose. Per lo svolgimento di queste attività, arriveranno quaranta milioni di euro all'anno da Roma fino al 2034 e verrà costituita una società partecipata che dovrà assorbire le competenze e le professionalità del Consorzio Venezia Nuova e della controllata Comar Scarl (Costruzioni Mose Arsenale). Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – con proprio decreto, da adottare entro trenta giorni dall'entrata in vigore del presente provvedimento – dovrà nominare il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della citata Comar Scarl; il liquidatore assumerà i relativi poteri, funzioni e obblighi. Il compito del commissario, quindi, sarà di liquidare – entro il 31 dicembre 2021 – le sopracitate società ponendo fine alla lunga e discussa storia del Consorzio Venezia Nuova. Successivamente, il presidente dell'Autorità per la laguna di Venezia sarà nominato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle

Infrastrutture e Trasporti, sentiti la Regione del Veneto e il Comune di Venezia e previo parere delle competenti commissioni parlamentari. L'Autorità sarà amministrata da un comitato di gestione presieduto dal presidente e composto da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale dei ministeri competenti e degli enti locali. Per l'espletamento dei propri compiti infine, l'Autorità si avvale di un comitato consultivo composto da sette componenti nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, rispettivamente su proposta del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale della Capitaneria di Porto, del Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, del Presidente della Giunta regionale del Veneto e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali.

Questa ultima legge – con la nascita dell'Autorità per Venezia – rappresenta senza dubbio uno strumento operativo importante che avvia, dopo molti anni, un nuovo modello di governance per la laguna e per la città. In questo dettato legislativo viene ribadito l'impegno diretto dello Stato per Venezia, anche finanziario. La città, infatti, anche con il Mose funzionante (come dimostrato in occasione della marea sostenuta del 2 ottobre 2020) dovrà affrontare nei prossimi decenni nuove sfide, probabilmente anche tecnologiche e non solo legislative, legate al grande tema dei cambiamenti climatici, ai relativi eventi estremi meteorologici e all'aumento del livello del mare.

Una rondine non fa primavera

Una rondine non fa primavera, e forse neppure due e nemmeno tre; così, sarebbe stato bene evitare i peana che hanno accompagnato le prime prestazioni del Mose quando a ottobre 2020 ha tenuto all'asciutto Venezia opponendosi appunto tre volte ad alte maree di circa centotrenta centimetri.

Chissà quante altre volte ancora lo farà, forse, ma ciò non basta: la bontà di un'opera così la si dovrà misurare non all'alba delle sue performance ma sui tempi lunghi, sulla sua capacità di affrontare situazioni ben altrimenti critiche, e magari quelle ampiamente segnalate da autorevoli critici, senza convincenti risposte da parte del Consorzio Venezia Nuova, sul rischio di risonanza sub-armonica delle paratoie in presenza di particolari condizioni di mare, che potrebbe portare al collasso dell'intero sistema. E senza dimenticare i collaudi, finora mancati; i costi d'esercizio, che non dovranno mettere in discussione la realizzazione dei corollari del Mose e delle opere complementari; e la capacità di affrontare la prevista crescita del livello del mare almeno per i prossimi cento anni e ciò, in particolare, senza danneggiare l'ecosistema lagunare e senza uccidere il porto. Sono bastate appunto le prime tre messe in esercizio sperimentali del sistema di dighe mobili per scatenare le lamentele degli operatori portuali, che hanno sostenuto come l'opera sia stata concepita per difendere Venezia dalle acque alte eccezionali e che dunque intervenire per previsioni di centodieci centimetri – tale, al momento, è il livello fissato per la messa in esercizio a regime delle paratoie (Consorzio Venezia Nuova, 2015: 11) – è un lusso che il porto non può sostenere. Col paradosso che, nonostante un'opera costata ad oggi quasi sei miliardi di euro (Mose, 2021), i veneziani ad ogni acqua medio alta dovrebbero continuare ad utilizzare gli stivaloni.

Al riguardo mi permetto un'autocitazione: “È il porto a servizio di Venezia oppure Venezia e la laguna sono sacrificabili al porto?” (Testa, 2011: 13) La domanda, come si vede, non è retorica, e all'epoca la accompagnavo con due considerazioni.

La prima è che in realtà il progetto delle dighe mobili non serviva a proteggere Venezia dall'acqua alta, ma a difenderla mantenendo in laguna una portualità altrimenti incompatibile, dato che “senza il porto [...] o con un porto dalle funzioni più consone alla delicatezza dei luoghi, si potrebbe tornare a una morfologia lagunare più equilibrata e l'acqua

alta avrebbe livelli e frequenze minori, tali da poter essere affrontati con difese fisse o mobili più leggere delle migliaia di tonnellate di ferro e cemento previste dal Mose. La grande opera, insomma, affronta la febbre – l’acqua alta – ma non la malattia – lo sconquasso della laguna” (Testa, 2011: 9).

La seconda è che se il Mose serviva a garantire il porto era dunque il porto che lo legittimava; ma, agli osservatori più attenti, critici o tifosi della grande opera, appariva chiaro fin d’allora il concreto rischio che con chiusure troppo frequenti la cura (le dighe mobili) ammazzasse il paziente (la portualità). Dunque, una volta superato il punto di non ritorno nella realizzazione della grande opera, i suoi paladini, che fino ad allora su questa alternativa avevano taciuto, potevano cominciare a parlare di avamposti in mare aperto, e infatti il primo a farlo fu già nel 2011 l’allora presidente dell’Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa (nel 2003, da sindaco, uno dei padri putativi del Mose); altri sono poi seguiti, e da ultimo la Federagenti Marittimi Veneziani che il 27 novembre 2018 ha presentato al Ministero dell’Ambiente, per la Valutazione di Impatto Ambientale, un progetto di attracco per navi container in mare aperto, al largo di Chioggia, tra la foce del Brenta e Isola Verde.

Appare dunque chiaro che il problema della laguna è il porto, oppure, se vogliamo, che il problema del porto è la laguna, e che, se li si lasciasse fare, i fautori della portualità e in genere delle attività logistiche e industriali nella gronda lagunare continuerebbero con le logiche ottocentesche fin qui perseguite che hanno ridotto la laguna al dissesto che conosciamo. Per secoli, un millennio, la Serenissima ha mantenuto in laguna un fragile equilibrio, con un’attenta legislazione; con una magistratura attrezzata e potente (il Magistrato alle Acque); con un atteggiamento prudente (“Scomenzèra”, da “scomenzàr”, cominciare: iniziamo un’opera, poi prima di proseguire i lavori vediamo che effetti provoca); con il rispetto del sapere e del parere sulle opere idrauliche di chi in laguna viveva, come i vecchi pescatori; con opere ciclopiche come la diversione di uno dei rami del delta del Po, del Brenta, del Bacchiglione, del Piave e del Sile; con la massima severità: “pesèli, paghèli, pichèli”, si diceva al popolo nel presentare i nuovi magistrati. Ovvero valutateli, compensateli per quel che valgono, impiccateli se sbagliano!

Del resto, come ricorda il famoso Editto di Egnazio¹, murato nel Cinquecento nella sede del Magistrato alle Acque e ora conservato al Museo Correr, la laguna era considerata dai veneziani alla stregua delle “sante mura della Patria” ed è comprensibile che fosse circondata magari retoricamente da un’aura di sacralità che imponeva di rispettare quei

Una rondine non fa primavera

principi che oggi sono stati tradotti nella legge speciale coi famosi criteri di “gradualità, reversibilità e sperimentalità” (Legge Speciale 798/1984), sempre evocati e troppo spesso violati.

La Serenissima ha dunque sempre adattato le navi alla laguna e mai il contrario; fin che ha potuto ha continuato ad utilizzare la bocca di porto di San Nicolò, alleggerendo le navi con la tecnica dell'allibo per non scavare i fondali; poi quando per la crescita delle stazze ciò non è stato più possibile, l'accesso in laguna per le navi più grandi è stato spostato alla bocca di porto di Malamocco e solo nel 1725 Venezia si rassegnò a scavare il Canale di Santo Spirito per consentire alle navi di raggiungere il Bacino di San Marco, ma unendo le direttrici di due precedenti canali lagunari con un taglio nella zona di partiacque tra i bacini di Malamocco e di San Nicolò, poco attiva dal punto di vista idrodinamico.

Nessuno può dire come si sarebbe comportata la Repubblica se non fosse caduta nel 1797 per mano di Napoleone, che si limitò a scuotere un albero già morente, ma è certo che il dissesto della laguna prese avvio proprio in quegli anni perché francesi e austriaci non avevano la cultura e la sensibilità ambientale maturata nei secoli dai veneziani e le cose non migliorarono dopo che Venezia entrò a far parte del Regno d'Italia, nel 1866. Furono gli anni dei “rii terà”, dei grandi sventramenti urbani, dello spostamento del porto dal Bacino San Marco alla Marittima. Nell'Ottocento i vari governi austriaci e poi italiani puntarono la loro attenzione sulle bocche di porto, per adattare alle nuove esigenze della navigazione attraverso la costruzione delle dighe foranee, prima a Malamocco, su progetto di Pietro Paleocapa, tra il 1835 e il 1872; poi unificando tra il 1882 e il 1892 in un unico varco di novecento metri le bocche di Treporti, di Sant'Erasmus, di San Nicolò; da ultimo intervenendo a Chioggia, tra il 1912 e il 1932. I fondali, così approfonditi, vennero anche via via dragati per renderli funzionali al crescere dei pescaggi navali: nel 1901 la profondità media delle bocche era di sette metri e mezzo al Lido, di nove e mezzo a Malamocco, di quattro metri a Chioggia; nel 1997 le profondità avevano raggiunto i dodici metri al Lido, i diciassette metri a Malamocco, i nove metri a Chioggia. Nel 1845 la millenaria insularità della città venne spezzata dalla costruzione del ponte ferroviario translagunare, che nel 1931 divenne anche automobilistico col nome di Ponte del Littorio, oggi della Libertà. Fu proprio la costruzione della stazione ferroviaria a Santa Lucia a suggerire la realizzazione della Nuova Stazione Marittima alla fine del Canale della Giudecca, tra il 1869 e il 1880, per collegare, avvicinandoli, le banchine ai treni.

Altro capitolo, le bonifiche: nel 1924 vennero interrati duemilatrecento ettari di laguna a uso agricolo, quando già nel 1920 si erano iniziati i lavori per la creazione della Prima Zona industriale ai Bottenighi, poi ampliata e seguita dallo sviluppo della Seconda Zona industriale, con la perdita di altri 1500 ettari. A servizio dell'area industriale sono poi stati scavati tra il 1920 e il 1939 il Canale Vittorio Emanuele e negli anni 1961-1969 il Canale Malamocco-Marghera, il cosiddetto Canale dei Petroli, col cui materiale sono infine state create la Casse di Colmata, destinate ad accogliere la Terza Zona industriale poi caduta nel dimenticatoio per la crisi petrolifera del 1973. Un'ultima ampia area di barena è stata poi interrata dopo il 1960 per realizzare a Tessera, in gronda lagunare, l'Aeroporto internazionale Marco Polo. Nel corso del 1900 si è anche registrata l'arginatura con strutture fisse di vaste aree di gronda lagunare per trasformarle in valli da pesca, precluse all'espansione della marea: alla caduta della Repubblica la loro superficie era di circa 1600 ettari, arginati con "grisiole" (cannucce palustri), ma nel 1930 assommavano già a oltre diecimila ettari.

La somma esiziale di questi interventi – per non parlare di altri fenomeni che non andrebbero dimenticati, come l'inquinamento; come il moto ondoso provocato da un traffico acqueo selvaggio; o come la pesca di rapina dei "caparozzoli" (vongole veraci) – è la trasformazione della laguna in un braccio di mare che spiega anche la sempre maggior frequenza, e altezza, dell'acqua alta e la crescente violenza dei fenomeni meteorologici che vi avvengono, aggravati dall'innalzamento del livello del mare innescato dai cambiamenti climatici prodotti dal riscaldamento globale.

Alla caduta della Repubblica le barene ammontavano a 235 chilometri quadrati e ancora all'inizio del Novecento si estendevano per 158 chilometri quadrati, assommando a più del venti per cento dell'intera superficie lagunare. Oggi sono ridotte appena all'otto per cento (quarantasette chilometri quadrati) e solo nei primi settant'anni del Novecento si sono perduti addirittura novantaquattro chilometri quadrati di barena.

Per i fenomeni erosivi innescati in particolare dal Canale dei Petroli, ma anche dalla pesca e dal traffico acqueo, ogni anno si perdono in mare circa 750 mila metri cubi di sedimenti e se cent'anni fa la profondità media della laguna era di quaranta centimetri oggi è di un metro e mezzo e tra cinquant'anni, se non si porrà davvero mano al suo recupero morfologico, sarà di due metri e mezzo. Cioè non vi sarà più una laguna a far da cuscinetto all'impeto del mare (D'Alpaos, 2010).

Una rondine non fa primavera

Si dice che oggi la coscienza ambientalista sia più diffusa, che interventi e manomissioni in laguna come quelli del passato non sarebbero più possibili, ma il problema delle grandi navi da crociera sta a dimostrare che forse non è proprio così. Sembra patrimonio ormai comune il giudizio sulla loro incompatibilità con Venezia per la stazza e il dislocamento smisurati, per l'inquinamento che producono, per il rischio d'incidenti, per gli effetti erosivi che provocano spostando al loro passaggio migliaia di tonnellate d'acqua, ma quando la più parte delle proposte alternative afferma che bisogna impedire il passaggio di queste navi per il Bacino di San Marco ipotizzando nuovi percorsi o nuovi attracchi in laguna si capisce che costoro, progettisti e amministratori di ogni livello, non hanno ancora maturato la consapevolezza del valore culturale, storico, ambientale della laguna stessa.

Essa non è altro dalla Città, come del resto recita tanto solennemente quanto inutilmente l'articolo 1 della Legge Speciale 171/1973, la prima legge speciale dopo l'Aqua Granda del 4 novembre 1966; e dunque limitarsi ad allontanare le grandi navi da San Marco equivale a nascondere la polvere sotto il tappeto, a tenere pulito il salotto buono lasciando al degrado il resto della casa.

Negli anni, è stato proposto di spostare l'attracco delle navi da crociera nella zona industriale di Marghera, ampliando la sezione del Canale dei Petroli e arginandolo per buona parte della sua lunghezza per sterilizzarne gli effetti erosivi, ma dividendo la laguna in due bacini idraulici separati; poi è stato proposto di raggiungere la Marittima sempre attraverso il Canale dei Petroli scavando all'altezza di Fusina un nuovo canale artificiale sul sedime del piccolo canale naturale Contorta Sant'Angelo, contornandolo di argini travestiti da barene artificiali; una terza proposta prevede ancora l'ormeggio delle grandi navi in zona industriale, mentre quelle di media stazza dovrebbero continuare ad attraccare in Marittima raggiungendola attraverso il Canale Vittorio Emanuele, ovviamente "adeguato". Si sono proposti attracchi a Fusina, dove già ormeggiano i Traghetto; a San Leonardo; nella Bocca di Porto di Lido davanti al Bacàn oppure oltre le barriere del Mose, come a Santa Maria del Mare; poi a Chioggia, che rivendica la sua quota di crociere. Come si vede, dell'antica sacralità della laguna si sono perse le tracce, ma c'è stato perfino chi ha dimostrato di considerarla null'altro che un campo di patate, proponendo un progetto che già dal titolo – "tangenziale lagunare" – mostrava la pesantezza del suo approccio. Nel 2013 un deputato veneziano, Enrico Zanetti, poi sottosegretario all'Economia nel Governo Renzi, lanciò l'idea, poi trasformata in

progetto preliminare dalla Venezia Terminal Passeggeri, che gestisce le banchine della Marittima, di scavare un canale largo duecento metri e profondo dieci tra le isole di San Servolo e la Grazia, con arrivo in Marittima da dietro la Giudecca, ridotta a spartitraffico. A sostegno della tesi sulla maggior diffusione, oggi, della sensibilità ambientalista si potrebbe dire che l'ultimo progetto è caduto nel dimenticatoio e che nessuno degli altri ha fatto veri passi in avanti, col paradosso, però, che le navi da crociera, per quanto di stazza parzialmente ridotta, hanno continuato a passare per il Bacino di San Marco e per il Canale della Giudecca, e solo il Covid-19 ha fermato oggi la giostra, almeno a Venezia. Sarà interessante vedere se, superata la pandemia, le cose riprenderanno come prima o se, imparata la lezione, si farà tesoro del passato, riprogettando come sarebbe possibile una portualità a misura di laguna. E a misura di Mose.

Note:

¹L'iscrizione cinquecentesca su lastra di marmo, di Giambattista Cipelli (1473-1553, Venezia) detto Egnazio, cita "Venetorum urbs divina disponente providentia in aquis fundata, aquarum ambitu circumsepta, aquis pro muro munitur: quisquis igitur quoquomodo detrimentu publicis aquis inferre ausus fuerit, et hostis patriae iudicetur: nec minore paena qua qui sanctos muros patiae violasset: huius edicti ius ratum perpetuum esto". La lastra è conservata al Museo Correr, Venezia.

Riferimenti:

Consorzio Venezia Nuova, 2015, *Salvaguardia e Mose. Cronistoria*, Consorzio Venezia Nuova, Venezia;
D'Alpaos L., 2010, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, Venezia;
Mose, 2021, *Mose. Il progetto*. [online] www.mosevenezia.eu/mose [febbraio, 2021];
Testa S., 2011, *E le chiamano navi*, Corte del Fontego Edizioni, Venezia.

Nuove espansioni

Proprio sulle aree della gronda lagunare, a nord di Venezia, scampate alla trasformazione in strutture portuali e industriali avvenuta negli anni Venti e Trenta del Novecento, è previsto nei prossimi anni un insediamento di servizi e di attività nei settori trasportistico, sportivo, commerciale e turistico. Si tratta di una vera e propria espansione verso nord della città di Mestre. I territori interessati da questi interventi sono luoghi unici, tra foci di fiumi, paesaggi di bonifica, aree archeologiche e antiche fortificazioni, popolati da una fauna straordinaria (lepri, volpi, fagiani, garzette, aironi rossi e cenerini, ecc.), ritornata a frequentare queste terre in seguito alle limitazioni dell'uso di pesticidi e concimi chimici avviate negli anni Ottanta. Anche dal punto di vista della tutela si tratta di ambiti preziosi, fortemente compenetrati nel sito Unesco *Venezia e la sua Laguna* e in cui sono presenti aree dichiarate di notevole interesse pubblico (ai sensi del Decreto Ministeriale 1° agosto 1985); zone caratterizzate da un elevato rischio archeologico per la presenza dei resti delle strutture urbane e periurbane dell'antica città di Altino e della strada consolare romana Annia; corsi d'acqua con vasti ambiti di tutela paesaggistica (ai sensi dell'articolo 142 del Decreto Legislativo n.42 del 2004¹).

Ai singoli progetti del cosiddetto Quadrante di Tessera è dedicato questo breve scritto, con l'amara considerazione che si tratta di una sorta di "quadratura del cerchio" del grande progetto – avviato da Giuseppe Volpi e Vittorio Cini fra le due Guerre Mondiali – di modernizzazione, urbanizzazione e cementificazione degli ambiti lagunari di terraferma².

Le destinazioni previste

L'illustrazione delle attività di cui è previsto l'insediamento nel territorio compreso fra il basso corso del fiume Dese e l'abitato di Tessera non sarà di tipo urbanistico, poiché l'introduzione dell'urbanistica contrattata rende assolutamente aleatorie le prescrizioni contenute nel Piano Regolatore Comunale (Prc), nel Piano di Assetto del Territorio (Pat) e nel Piano degli Interventi (Pi). Ciò nonostante, per una maggiore chiarezza, partiamo dalle previsioni contenute nel Pat adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n.5 del 30 e 31 gennaio 2012³.

Tali aree sono classificate come “contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi” e “attività di servizio di livello regionale: Quadrante Tessera”. Nello specifico sono previsti circa quaranta ettari destinati ad area sportiva (per il nuovo stadio), circa sessanta ettari ad Aev (Attività Economiche Varie: commerciali, direzionali, produttive, servizi alle imprese e/o turistici), circa dieci ettari a viabilità e circa centocinque ettari a bosco (si tratta dei terreni a ridosso del fiume Dese). Curiosa la giustificazione contenuta nelle Norme Tecniche del Pat per questo innesto di funzioni in un ambito prettamente naturale: “[a]lla storica peculiarità ambientale del sistema dei siti di pregio storico-paesaggistico che si sviluppa lungo il fiume Dese, consolidata attraverso gli interventi di forestazione attivati negli ultimi decenni, si somma oggi quella di contenitore strategico per funzioni terziarie e di servizi che costituiscono elementi di eccellenza territoriale. L’intreccio di queste peculiarità determina una sorta di filo conduttore coerente che contribuisce in modo determinante alle prospettive di sviluppo qualificato non solo per la Terraferma bensì per l’intero territorio veneziano” (Comune di Venezia, 2020: 31). Per quanto riguarda il regime transitorio, si applicheranno le norme della Variante del Piano Regolatore Generale (Vprg) vigente fino a quando, attraverso il Pi, saranno introdotte le trasformazioni fisico-funzionali previste dagli indirizzi del Pat.

Se fossimo in un qualsiasi altro paese europeo sarebbe impensabile sacrificare oltre cento ettari di terreno agricolo a favore di interventi di nuova edificazione. Si valuterebbe, piuttosto, di collocare nuove funzioni e nuove attività in aree urbane dismesse e non più utilizzate, che così avrebbero nuova vita e vedrebbero superato lo stato di degrado, in un’ottica di rigenerazione urbana⁴ e di contenimento dell’uso di suolo⁵. Aree dismesse da risanare che potrebbero essere, per esempio, quelle di Porto Marghera. Il pianificatore comunale, invece, ha scelto di far atterrare le nuove edificazioni a Tessera per non affrontare il problema dei rilevanti costi di bonifica del Sito di Interesse Nazionale (Sin) di Marghera e, in ogni caso, per consentire agli investitori di avere circa il trenta per cento di costi di costruzione in meno (rispetto ad aree già edificate da riconvertire). Ovviamente tali previsioni sono in totale contrasto con la Legge Regionale n.14 del 2017 sul contenimento del consumo di suolo, per cui si dovrà in qualche modo far ricomprendere il Quadrante fra gli ambiti, previsti dalla legge, in cui sono sempre consentiti gli interventi previsti dallo strumento urbanistico, anche qualora comportanti nuovi e ulteriori consumi di suolo (articolo 12).

Oltre a questo, vi è da dire che nell'ottobre 2011 l'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) ha imposto su tutta l'area una serie di vincoli alla costruzione in altezza degli edifici e al carico antropico nelle nuove costruzioni, motivati dalla realizzazione della nuova pista aeroportuale.

La seconda pista aeroportuale

A pagina quarantacinque del Piano Nazionale degli Aeroporti – piano, per altro, mai approvato – in relazione all'aeroporto Marco Polo di Venezia troviamo la precisa indicazione per cui “si ritiene altresì prioritaria la salvaguardia delle aree necessarie all'espansione del sedime aeroportuale, per la realizzazione di una nuova pista, fondamentale per adeguare la capacità aeroportuale nel lungo periodo” (Enac, 2012: 45). Capacità aeroportuale che nel Masterplan aeroportuale 2022-2035 – in corso di redazione da parte di Save Spa⁶ di concerto con Enac – viene stimata in termini di passeggeri in 18,8 milioni all'anno nel 2030 e in 24,4 nel 2041, rispetto agli attuali undici⁷. La nuova pista rappresenta un'opera pubblica di dimensioni notevoli che va dall'abitato di Tessera fino al Comune di Marcon, collegata all'attuale pista aeroportuale attraverso il parcheggio aeromobili recentemente realizzato a ridosso della Statale 14 “della Venezia Giulia”. Il centro abitato di Tessera (oltre duemila persone) si troverebbe ad essere incastrato in una sorta di *cul de sac* fra la vecchia e la nuova infrastruttura, sotto il corridoio di avvicinamento della seconda pista (al pari dell'abitato di Campalto). Per raggiungere il paese di Ca' Noghera (o quel che ne rimarrà) si dovrà letteralmente circumnavigare hangar, terminal e insediamenti di servizio per gli aeromobili. Tutta la viabilità che collega Mestre con Jesolo e San Donà dovrà essere spostata verso ovest, creando una gigantesca “circonvallazione” che, aggirando il Forte Rossarol, dovrebbe passare fra la nuova pista e il futuro stadio, per ricongiungersi alla Statale 14 in località Montiron. Le conseguenze per l'ecosistema sarebbero “estintive”, nel senso che nulla sopravviverebbe sotto l'immensa colata di asfalto e cemento di circa 873 ettari (si tratta quasi della triplicazione dell'attuale sedime aeroportuale). Alcuni *render* ipotizzano addirittura un mega-viadotto con cui la nuova pista dovrebbe attraversare il corso del fiume Dese. Le eventuali misure compensative ambientali dovrebbero avere una dimensione economica incalcolabile. Quello che sembra uno scenario futuribile, in realtà assume la dimensione della quotidianità, in quanto la società di gestione aeroportuale ha già acquisito la proprietà di gran parte delle aree oggetto dell'intervento.

La proprietà delle aree

La superficie di terreno agricolo di proprietà di Save (o di sue partecipate) nella zona del Quadrante di Tessera ammonta a circa centosettanta ettari. Tuttavia, i terreni più preziosi, cioè quelli in prossimità della testata della nuova pista (vicino al Forte Rossarol) sono di proprietà, al pari di altri terreni più a nord (per un totale di circa sessanta ettari), del Comune di Venezia (o di sue partecipate). La proprietà pubblica si giustificava proprio perché su quelle aree doveva sorgere il nuovo stadio e la cittadella dello sport adiacente. Che fare allora?

Vari accordi si sono ipotizzati nel 2008 (seconda Giunta Cacciari) e nel 2013 (Giunta Orsoni) che sostanzialmente prevedevano una permuta di aree fra il Comune di Venezia e la società di gestione aeroportuale: Save avrebbe ottenuto i terreni su cui costruire la seconda pista e in cambio al Comune sarebbero andate superfici più a nord, dove traslare lo stadio al di fuori dei vincoli aeroportuali, e più a est. Queste ultime aree, tuttavia, presentavano e presentano un elevato rischio idraulico in quanto collocate al di sotto del livello del mare e sono indicate nella Carta delle Fragilità del Pat come “aree con caratteristiche geotecniche scadenti”. Ora il comune ha deciso di realizzare lo stadio, come vedremo più avanti, proprio al limite dei nuovi vincoli, ma non si esclude che la questione della permuta possa tornare a riproporsi urgentemente.

Il nuovo Stadio

L'idea di uno stadio a Tessera risale alla notte dei tempi e innumerevoli proposte, studi, progetti si sono succeduti: ricordiamo quello più noto avanzato alla fine degli anni Novanta dall'imprenditore e allora patron della squadra di calcio del Venezia, Maurizio Zamparini. Recentemente, a luglio 2018, la Società Venezia Football Club (che nel frattempo ha cambiato più volte proprietà) ha presentato nuovamente, questa volta ai sensi della cosiddetta Legge Stadi⁸, uno studio di fattibilità per la realizzazione di uno stadio da diciottomila posti⁹ in un'area di circa quaranta ettari di proprietà della società Casinò Municipale di Venezia Spa¹⁰ nel Quadrante di Tessera, ad ovest della bretella autostradale A27. Successivamente alla Legge Stadi, l'articolo 62, comma 1, del Decreto Legge n.50 del 2017 ha previsto che lo studio di fattibilità di un nuovo stadio “può comprendere, ai fini del raggiungimento del complessivo equilibrio economico-finanziario dell'iniziativa o della valorizzazione del territorio in termini sociali, occupazionali ed economici, la

costruzione di immobili con destinazioni d'uso diverse da quella sportiva, complementari o funzionali al finanziamento o alla fruibilità dell'impianto sportivo". La proposta progettuale del Venezia Fc non se lo è fatto ripetere due volte, ed ha previsto accanto allo stadio anche le seguenti opere: un parco commerciale con aree dedicate alla ristorazione e un hotel a 3/4 stelle da circa centocinquanta camere. La stima sommaria prevede che il costo complessivo a carico del proponente sia di trentuno milioni di euro. Le opere di viabilità a carico del Comune di Venezia sono stimate in circa undici milioni di euro. La deliberazione del Consiglio Comunale n.42 del 18 ottobre 2018 ha dichiarato l'opera di pubblico interesse.

Il Terminal T2

Anche gli àmbiti fra l'abitato di Tessera e l'aerostazione, i cosiddetti "terreni Poletti" (circa 216mila metri quadrati), sono strategici per il completamento del Quadrante. Su di essi è prevista la costruzione del T2 dove T sta per terminal (di accesso a Venezia insulare) e 2 è il numero progressivo che identifica quello di Tessera (il numero 1 identifica quello di Fusina). È il sogno di ogni urbanista diversificare i punti di accesso a Venezia, oltre al Ponte della Libertà, per motivi di sicurezza, per organizzare al meglio i flussi di traffico e per comodità di residenti, pendolari e turisti. Il sogno si realizzava con il piano particolareggiato di iniziativa pubblica adottato con la delibera di Giunta del Comune di Venezia n.724 del 20 dicembre 2013, che si poneva i seguenti obiettivi: migliorare l'accessibilità per Venezia da parte degli abitanti della terraferma; offrire una nuova dotazione di parcheggi aggiuntivi facilmente accessibili rispetto a quelli attuali dell'isola del Tronchetto, funzionali anche per i residenti di Venezia, Murano e Burano (circa 780 posti auto pubblici e circa 7.860 posti privati da convenzionare); migliorare la condizione ambientale, con particolare attenzione agli impatti acustici e visivi derivanti dall'aeroporto e dalla nuova viabilità di progetto, attraverso la realizzazione di strutture edilizie con coperture a verde e un andamento digradante verso l'abitato di Tessera. Inopinatamente, il 21 maggio 2015 – a dieci giorni dalle elezioni comunali – il Commissario Straordinario del Comune di Venezia, succeduto al sindaco Orsoni in seguito allo scandalo del Mose, sottoscriveva con Enac e Save un protocollo d'intesa¹¹ che superava completamente il piano particolareggiato del 2013. Il protocollo prevedeva l'acquisizione dell'area al demanio aeronautico, il successivo

trasferimento in gestione al concessionario aeroportuale, lo sviluppo su di essa di funzioni aeroportuali e la realizzazione di 4.505 posti auto. Di questi, una parte funzionali all'aeroporto e una parte riservati ai residenti con “tariffe applicate in coerenza con quelle vigenti negli altri parcheggi dell'aeroporto”. Di fatto è la privatizzazione del terminal e il tramonto dell'idea di un nodo intermodale di accesso alla Città di Venezia alternativo a Piazzale Roma.

La viabilità ferroviaria

Attualmente l'aeroporto Marco Polo non è dotato di alcun collegamento ferroviario, anche se molti progetti si sono succeduti nel corso degli anni: alcuni di buon senso, come quello del 2005 finalizzato a portare a Tessera il Sistema ferroviario metropolitano regionale¹², altri più fantasiosi, come quello del 2007 di una linea di Alta Velocità totalmente interrata e parallela alla gronda lagunare.

In data 8 aprile 2020, la società Rete Ferroviaria Italiana Spa ha presentato alla Regione del Veneto istanza per la Valutazione di impatto ambientale del Progetto definitivo del collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia. Il progetto prevede la realizzazione di un tratto di linea ferroviaria di circa otto chilometri, costituita da un primo tratto a doppio binario che si sviluppa in stretto affiancamento alla bretella autostradale A27, mentre in prossimità dell'aeroporto diventa a binario singolo sotterraneo con conformazione “a cappio”.

La finalità di ridurre il traffico su gomma (privato, taxi, Ncc, autobus di linea, pullman extraurbani, ecc.) e il traffico acqueo (motoscafi, Tpl, lancioni, ecc.) in arrivo e in partenza dall'aeroporto, a favore di una mobilità ecologica su rotaia, appare condivisibile. Questo favorirebbe la riduzione di gas climalteranti nell'atmosfera in linea con i diciassette Sustainable Development Goals individuati dalle Nazioni Unite, e limiterebbe la realizzazione di nuovi parcheggi a Tessera, in applicazione dei principi di qualità urbana e sulla riduzione del consumo di suolo. Tuttavia, il gigantesco “cappio” sotterraneo (funzionale ad evitare l'inversione di marcia dei treni ad alta velocità nella stazione Aeroporto Marco Polo) costituisce un'opera inutile e sovrabbondante, poiché sarebbe sufficiente una stazione di testa dove far arrivare e partire una semplice navetta Venezia-Mestre-Aeroporto. L'opera è prevista in una zona geomorfologica delicatissima, ricca di paleoalvei di fiumi e in stretta relazione idrogeologica con la laguna di Venezia. In una nota del 2 luglio 2020 è la stessa Regione del Veneto a segnalare che la

galleria attraverserà sedimenti alluvionali dell'ultimo massimo glaciale appartenenti al sistema deposizionale del fiume Brenta, dove potrebbe produrre un abbassamento artificiale del livello delle falde che rischia di richiamare acqua dal sistema acquifero costiero con conseguente avanzamento verso terra del cuneo salino e connessa destrutturazione dei livelli argillosi della gronda lagunare.

Inoltre, la parte sotterranea dell'opera insiste all'interno del sito Unesco *Venezia e la sua laguna*, in contrasto con la decisione del World Heritage Committee assunta a Istanbul nel 2016¹³, e richiamata a Cracovia nel 2017¹⁴ e a Baku nel 2019¹⁵. Il comitato Unesco chiede allo Stato italiano “di fermare tutti i nuovi progetti all'interno del sito, prima della valutazione intermedia del Piano di gestione e prima della presentazione dettagliata degli interventi di sviluppo proposti con Valutazioni d'Impatto sul Patrimonio (Hias) e Valutazione Ambientale Strategica (Vas)”.

La viabilità stradale

Nell'anno 2019 sono stati stimati (attualizzando una rilevazione del 2013 dello Studio d'impatto ambientale per il Masterplan aeroportuale 2021) ben oltre otto milioni di auto che hanno attraversato Tesserà e Campalto in entrata e in uscita dall'aeroporto Marco Polo utilizzando la Strada Statale 14. Ma anche la viabilità autostradale (che pur esiste) non contribuisce a risolvere il problema del traffico veicolare (e dell'inquinamento), in quanto la bretella autostradale A27, realizzata con i fondi per i Mondiali di calcio *Italia '90* e che doveva terminare direttamente all'interno dell'aerostazione, in realtà “torna indietro” in direzione Tesserà e immette il flusso veicolare nell'aeroporto a poco più di cento metri dalle prime case del paese.

Già una delibera dell'8 marzo 1999 del Comitato¹⁶ previsto dalla Legge Speciale stanziava diciassette milioni di euro per risolvere i problemi della viabilità di Tesserà (nel senso di “comunità di Tesserà”¹⁷), ma vari tentativi si sono susseguiti per stornare i fondi a servizio di altri interventi.

Il primo, il più noto e quello che ha sollevato le maggiori “ire” degli abitanti di Tesserà è stato nel 1999 quando la prima Giunta Cacciari tentò di impiegare queste risorse per realizzare la viabilità di servizio allo stadio, che ai tempi intendeva realizzare l'imprenditore Maurizio Zamparini, realizzando addirittura una sopraelevata¹⁸. Ma altri ne sono seguiti, come quello per edificare con quei soldi, su progetto dall'architetto Frank O. Gehry, la porta d'acqua dell'aeroterminale.

Anche ai giorni nostri si discute se impiegare le risorse, che ancora esistono, per realizzare la viabilità dello stadio. Ma il “peccato mortale”, se possiamo dire così, di questa idea (oggi come allora) non è tanto e non solo di impiegare fondi pubblici a servizio di progetti immobiliari sostanzialmente privati, quanto di creare opere che convogliano il traffico veicolare verso Tessera (tale sarebbe il “bretellone” più volte proposto e riproposto che congiunge la bretella autostradale A27 con la Strada Statale 14) con il solo scopo di rendere inutile l’attuale tratto terminale dell’A27, in modo che un domani possa essere tranquillamente dismesso per fare spazio alla seconda pista dell’aeroporto. Tali fondi potrebbero essere meglio spesi per realizzare il progetto originario di immissione dell’A27 direttamente in aerostazione a nord di viale Galilei, in prossimità dell’attuale parcheggio aeromobili, utilizzando aree espropriate ai privati e non ancora impiegate per scopi aeronautici.

L’Unesco e il Quadrante

Come detto, l’Unesco ha preso posizione chiaramente, con le decisioni sopra richiamate, sulla circostanza che i nuovi progetti all’interno del sito *Venezia e la sua Laguna* devono essere sospesi e preventivamente presentati al World Heritage Committee per la loro valutazione. L’Unesco, inoltre, si è espresso puntualmente anche sullo sviluppo dell’aeroporto. Il rapporto della Missione di monitoraggio reattivo dell’ottobre 2015, come richiamata dalla decisione del World Heritage Committee (40 Com 7B.52, Istanbul, 2016), così recita: “[L]a Missione è convinta che le strutture aeroportuali esistenti abbiano raggiunto la capacità di carico così come il limite di compatibilità con il mantenimento dei valori del patrimonio della laguna, in particolare nei dintorni dell’aeroporto e delle sue connessioni con il Comune di Venezia. Espansioni sostanziali delle attuali strutture aeroportuali internazionali hanno quindi bisogno di essere programmate in un altro luogo al di fuori del sito del patrimonio mondiale e della sua futura zona cuscinetto” (Whc, 2016). La raccomandazione n.24 della Missione Unesco/Icomos/Ramsar (27-31 gennaio 2020) interviene ancor più nel dettaglio: “dirottare il più possibile il traffico dell’aeroporto Marco Polo di Venezia verso altri aeroporti della regione. A più lungo termine, l’aeroporto dovrà essere notevolmente ridotto nella sua attività e nel numero di movimenti di aeromobili” (Unesco, Icomos, Ramsar, 2020).

Diversamente dall’aeroporto, il Quadrante non si trova all’interno del sito *Venezia e la sua Laguna*¹⁹, ma nei territori ad esso limitrofi, compresi

fra la Strada Statale 14 (confine del sito) e il fiume Dese. Ciò nonostante, alle aree del Quadrante si potrebbero applicare le misure di protezione previste dall'Unesco per le zone cuscinetto che all'intorno dei siti difendono l'immediato sfondo, le principali visuali e le altre caratteristiche strutturali e funzionali delle zone Core²⁰.

Se non che, la zona cuscinetto, o *buffer zone*, della laguna di Venezia non è mai stata approvata; quella proposta dal Comune di Venezia, in qualità di coordinatore del Comitato di Pilotaggio, al Whc il 1° febbraio 2017 è talmente vasta, estendendosi dal delta del Po al Tagliamento alla Pedemontana, da impedire qualsiasi concreta attività di vincolo e di monitoraggio²¹.

Qualora la *buffer zone* dovesse ridimensionarsi in una fascia cuscinetto vera e propria (di pochi chilometri) come proposto nel 2012, allora si potrebbe pensare, nell'ambito del futuro Piano paesaggistico del Veneto, di istituire due livelli di protezione: una *core zone* in cui individuare aree interne al sito sottoposte a tutela paesaggistica provvedimento (già esistente ai sensi dell'articolo 136 del Decreto Legislativo n.42 del 2004) e una *buffer zone* in cui identificare ulteriori contesti da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione (ai sensi dell'articolo 143, comma 1, lettera "e", del Decreto Legislativo n.42 del 2004).

Il contesto storico-monumentale

Il Quadrante di Tessera e la seconda pista dell'aeroporto interagiscono non solo con il contesto ambientale, geomorfologico e paesaggistico della laguna nord²². Essi, in particolare la seconda pista, interagiscono o, meglio, sono ridossati ad un importante bene storico-monumentale, dichiarato di interesse culturale con decreto del 28 marzo 1990 e costituente vestigia della Prima guerra mondiale²³: il Forte Rossarol. Edificato poco prima della Grande guerra sul sedime del mai costruito Forte Tessera, esso rappresenta una singolarità architettonica fra i forti della seconda generazione del cosiddetto Campo trincerato di Mestre²⁴ in quanto si tratta di un'opera difensiva su più piani con soluzioni tecnologiche avanzate per l'epoca. Circondato da un ampio fossato, ha anche una vasta area verde di pertinenza dove, dopo la dismissione della funzione militare, si è sviluppata un'interessante biodiversità. L'ex struttura militare confina a nord-est con la testata della nuova pista aeroportuale, è prospiciente allo stadio e completamente incastonato nel sistema di bretelle e circonvallazioni che stanno per sorgere, come abbiamo visto sopra. Queste nuove realizzazioni rischiano di comprometterne o quantomeno

alterarne le condizioni ambientali complessive in cui si inserisce il forte. Una presa di posizione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo sulla salvaguardia del forte appare necessaria e urgente, anche al fine di individuare eventuali prescrizioni di tutela indiretta (ai sensi dell'articolo 45 del Decreto Legislativo n.42 del 2004), analogamente a quanto fatto nel dicembre del 2017 per il Castello del Catajo in provincia di Padova, minacciato dalla costruzione nelle sue immediate vicinanze di invasive attività commerciali²⁵.

FIGURE DA PAGINA 087

Note:

¹ Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della Legge n.137 del 6 luglio 2002.

² Si veda Chinello, 1979.

³ Approvato con deliberazione della Giunta Provinciale n.128 del 10 ottobre 2014 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regionale n.15 del 31 ottobre 2014. Originariamente tali previsioni erano contenute in una variante al Piano Regolatore Generale adottata nel 2004, a cui è seguita nel 2008 una singolare “osservazione” presentata dal Casinò e dalla Società di gestione aeroportuale direttamente in Regione. Tuttavia, la procedura di approvazione di variante e “osservazione” non si è mai conclusa.

⁴ Si veda, fra i tanti disegni di legge presentati in materia, il Disegno di Legge n.1131 “Misure per la rigenerazione urbana” (Senato della Repubblica, XVIII Legislatura).

⁵ Si veda la Legge Regionale n.14 del 6 giugno 2017, recante “Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo” e le modifiche alla Legge Regionale n.11 del 23 aprile 2004 “Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio”.

⁶ La società di gestione aeroportuale.

⁷ Dati tratti dagli approfondimenti in merito agli aspetti trasportistici del progetto di “Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia” trasmessi da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi Spa) alla Regione del Veneto il 29 luglio 2020 nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Regione del Veneto, 2020).

⁸ Articolo 1, comma 304, della Legge n.147 del 27 dicembre 2013.

⁹ Ampliabile fino a venticinquemila posti.

¹⁰ Partecipata del Comune di Venezia.

¹¹ Ratificato con deliberazione del Consiglio Comunale n.8 del 23 febbraio 2017. Tale deliberazione, oltre a ratificare il protocollo d'intesa, rilascia anche parere favorevole in merito alla conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Psa) “Masterplan 2021” subordinatamente al rispetto di alcune condizioni.

Nuove espansioni

Il Masterplan 2021, a sua volta, prevede tutta una serie di misure di mitigazione e di compensazione ambientale quali, per esempio, l'insonorizzazione acustica degli edifici, la realizzazione di terrapieni, cinture alberate e piste ciclabili, il recupero e la tutela di un tratto dell'antica via Annia, la riqualificazione delle barene di Campalto e di Tessera.

La deliberazione n.8, inoltre, contiene, quali elementi componenti del procedimento di valutazione ambientale, anche importanti strumenti di partecipazione per la "popolazione locale" e per la "comunità di Tessera", peraltro mai attuati.

¹² Il progetto preliminare di tale intervento, che prevedeva un collegamento ad "antenna", è stato approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Cipe) con Delibera n.69 del 27 maggio 2005, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 3 del Decreto Legislativo n.190 del 2002 (trasfuso poi nell'articolo 165 del Decreto Legislativo n.163 del 2006), sulla base del parere reso dalla Commissione Regionale Valutazione Impatto Ambientale n.68 del 23 febbraio 2004, della Deliberazione Giunta Regionale Veneto n.1548 del 26 maggio 2004, contenente il giudizio favorevole di compatibilità ambientale, e della Deliberazione Giunta Regionale Veneto n.895 del 6 aprile 2004, contenente il parere favorevole in merito alla localizzazione urbanistica.

¹³ The World Heritage Committee, 40 COM 7B.52.

¹⁴ The World Heritage Committee, 41 COM 7B.48.

¹⁵ The World Heritage Committee, 43 COM 7B.86.

¹⁶ Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo ai sensi dell'articolo 4 della Legge n. 798 del 29 novembre 1984, recante "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia".

¹⁷ Come recita la deliberazione del Consiglio Comunale n.8 del 23 febbraio 2017.

¹⁸ Si veda Zicchiero, 1999 e Tantucci, 1999.

¹⁹ Il perimetro del sito coincide con i confini stabiliti dal Decreto Ministeriale del 1° agosto 1985 contenente la "Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'ecosistema della laguna Veneziana sito nel territorio dei comuni di: Venezia, Jesolo, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Mira, Campagna Lupia, Chioggia e Codevigo.

Integrazione della dichiarazione di notevole interesse pubblico di una parte del territorio del comune di Codevigo di cui al Decreto Ministeriale del 15 luglio 1969".

²⁰ Zone definite in base alle "Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention", luglio 2019.

²¹ La superficie della buffer zone proposta dal Comune di Venezia è il risultato della sovrapposizione delle aree ricomprese nell'ambito del piano paesaggistico "Arco Costiero Adriatico, Laguna di Venezia, Delta del Po", con il bacino scolante della Laguna di Venezia e con i comuni della Città metropolitana di Venezia.

²² Si veda Boato, 2011; Zanetti, 1992.

²³ Ai sensi della Legge n.78 del 7 marzo 2001 recante "Tutela del patrimonio storico della Prima guerra mondiale". Si veda anche Ravenna e Severini, 2001.

²⁴ Il Campo trincerato di Mestre è un sistema difensivo otto-novecentesco costruito per difendere Venezia e il suo arsenale militare dagli attacchi via terra. Ad una prima linea risalente agli anni Ottanta del XIX secolo, e costituita dai forti Gazzera, Carpenedo e Tron (oltre ai mai realizzati Tessera e Malcontenta), si aggiunse l'edificazione di una seconda linea immediatamente prima della Grande guerra. Di questo secondo e più moderno apparato difensivo facevano parte i forti Poerio, Sirtori, Mezzacapo, Cosenz, Pepe e, appunto, Rossarol. Si veda Zanlorenzi, 1997.

²⁵ Si veda G.B., 2019.

Riferimenti:

- Boato S., 2011, *Tessera City*, Corte del Fontego, Venezia;
- Chinello C., 1979, *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del "problema di Venezia"*, Marsilio, Venezia;
- Comune di Venezia, 2020, *Piano di Assetto del Territorio. Norme Tecniche di Attuazione. Allegato A*, Venezia;
- Enac, 2012, *Piano Nazionale degli Aeroporti*, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- G.B., 2019, "Catajo contro Deda. Proprietà schierata con le associazioni", in *Il Mattino di Padova*, 22 novembre, Padova;
- Ravenna D., Severini G., 2001, *Il patrimonio storico della Grande Guerra, Commento alla legge 7 marzo 2001 n. 78*, Gaspari, Udine;
- Regione del Veneto, 2020, *Progetti presentati nel 2020*, Ambiente e territorio. [online] <https://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/progetti-2020> [febbraio 2021];
- Unesco, Icomos, Ramsar, 2020, *Report of the joint Unesco/Icomos/Ramsar advisory mission to the world heritage property 'Venice and its lagoon'*, Unesco, Icomos, Ramsar, Venezia;
- Tantucci E., 1999, "Rissa su stadio e aeroporto. Il «bretellone» spacca il consiglio", in *La Nuova Venezia*, 29 luglio, Venezia;
- World Heritage Committee, 2016, *Convention concerning the protection of the world cultural and natural heritage. Fortieth session*, Istanbul 10-17 luglio 2016, Unesco Headquarters, Parigi;
- Zanetti M., 1992, *Laguna nord di Venezia*, Cierre Edizioni, Verona;
- Zanlorenzi C., a cura di, *I forti di Mestre. Storia di un campo trincerato*, Cierre Edizioni, Verona;
- Zicchiero M., 1999, "Uno stadio con complanari. L'opposizione non voterà in consiglio comunale la nuova ipotesi della strada sopraelevata a Tessera", *La Nuova Venezia*, 25 luglio, Venezia.

La laguna è un sistema complesso e interagente

Marta De Marchi, Luca Iuorio

22 OTTOBRE, 2020

Tra gli anni Sessanta e Settanta esplose in Italia, e nel mondo, una coscienza che possiamo definire ambientalista, il Fronte per la difesa di Venezia e della sua laguna introduce questo tema anche a Venezia. Il pensiero del Fronte denuncia la mancata coscienza del fatto che la Laguna e Venezia sono tra loro profondamente interdipendenti...

Sì, quello era uno dei nodi fondamentali. Dopo la caduta della Repubblica di Venezia – periodo in cui la città era il centro della laguna e del governo del territorio – coi governi prima francese, poi austriaco, poi italiano, il punto di vista si spostò all'esterno della laguna. La laguna, che per secoli era rimasta all'interno della conterminazione lagunare, divenne una delle tante parti che componevano un territorio molto più vasto di quello che era la Repubblica. Questo fino al Quattrocento, quando la Serenissima diede luogo alla conquista della terraferma. Venendo a mancare una regia centrale, l'atteggiamento nei confronti dello spazio lagunare cambiò radicalmente e nel corso del tempo si manifestarono, a seguito delle trasformazioni dell'ambiente lagunare, delle alterazioni ambientali che mettevano in evidenza forme di squilibrio. La laguna non è mai stata davvero in equilibrio, però possiamo dire che nell'epoca della Repubblica di Venezia si era raggiunta una forma di gestione abbastanza stabile. Era sempre stato garantito un equilibrio che contemperasse l'interazione tra le forze che costituivano l'ambiente lagunare, cercando di mantenerlo in funzione della città, della qualità ambientale, della navigazione, della difesa militare.

Con la costruzione del ponte translagunare da parte del governo austriaco la ferrovia arriva in città, come è arrivata in tante altre città europee. Si trattava di trasformazioni urbanistiche che avvenivano a Parigi, Londra, Berlino e così via, che cambiavano la struttura medievale delle città in funzione della viabilità. Erano nuove forme di infrastrutturazione della realtà, che a Venezia si riconoscono nella Strada Nuova, in via XXII Marzo e in altri interventi; un'idea di migliorare la mobilità a Venezia, ma che riguardava solo quella

dei cittadini che camminavano. Questo però ha comportato il rovesciamento della visione della laguna. Cioè lo specchio lagunare non era più considerato intrinseco alla città, uno spazio connaturato che andava tutelato, protetto, conservato attraverso una oculata gestione, bensì poteva essere adattato ai più diversi usi, tra cui uno dei più fondamentali fu quello portuale a Marghera, quello agricolo con le bonifiche del Brenta e del Dese, e quello aeroportuale; questi e tanti altri interventi che cambiavano la superficie della laguna e quindi ne modificavano radicalmente l'organizzazione ambientale e territoriale. Quello che venne definito Fronte per la difesa di Venezia e della sua laguna fu l'emergere di un punto di vista sull'ambiente lagunare da parte di persone, professionisti, ricercatori, storici che notavano come queste trasformazioni della laguna portassero conseguenze negative sull'assetto generale. E queste singole prese di posizione trovarono poi un'espressione che non era un'organizzazione come quella di un partito tradizionale, ma era un insieme di persone che in una maniera un po' "magmatica" cambiava continuamente, perché cambiavano i partecipanti; le manifestazioni avevano qualcosa di incredibile: venivano attaccati dei manifesti in giro per la città e venivano centinaia e centinaia di persone senza che nessuno gliel'avesse ordinato, come invece avveniva negli scioperi e nelle manifestazioni di piazza indette dai sindacati... Questa connotazione aveva delle caratteristiche abbastanza singolari perché non rispondeva ad una struttura organizzativa in cui c'erano degli ordini, delle indicazioni su come comportarsi e così via, e questo creava un certo scompiglio nei partiti, e infatti il Fronte venne definito come "un movimento qualunquista" o privo di obiettivi che non fossero solo quelli "banalmente" legati all'ambiente. Banali? Per noi erano fondamentali! La nascita di una coscienza ambientale avvenne a Venezia almeno dieci anni prima di altre zone d'Italia e poi del mondo, perché c'era una coscienza di mille anni di storia precedente.

Questa è la radice di quello che poi diventò l'ambientalismo veneziano e italiano e nasceva dalla consapevolezza di una popolazione, dalla sua conoscenza della storia della città e della laguna, dalla sua conoscenza dell'ambiente, del suo comportamento, di come esso si stava modificando, di come le trasformazioni inducevano problematiche di conservazione e cambiamenti profondi che venivano ritenuti pericolosi o quanto meno negativi. Erano persone che rispondevano alle loro esigenze personali di vita e di lavoro, con le caratteristiche che aveva all'epoca la città di Venezia e la sua popolazione. Quindi dava luogo

a interpretazioni diverse da parte di chi guardava il Fronte da fuori, perché molti non si riconoscevano in esso o non volevano riconoscere le ragioni di questa manifestazione perché alcuni partiti avevano sostenuto proprio quelle trasformazioni dell'ambiente.

Pino Rosa Salva, all'interno del Fronte, ha dimostrato con chiarezza che il sapere locale, l'osservazione minuta dei cicli organici della laguna è mancato alla scienza "esatta". Da un lato, infatti, esiste un sapere tecnico-scientifico istituzionalizzato produttore di grandi progetti; dall'altro c'è una molteplicità di saperi pratici che si basano sulla conoscenza diretta, esperienziale, empirica della laguna e che rivendicano la necessità di intervenire con una manutenzione diffusa e minuta del territorio. Questa separazione di saperi si è risolta molto spesso in conflitti e progetti molto criticati come la costruzione di barene artificiali e le arginature del Canale dei Petroli, ma forse una (vera) integrazione tra i due piani potrebbe rappresentare una nuova strada per lo sviluppo sostenibile delle comunità lagunari. Crede possibile questa sinergia?

Proprio recentemente ho letto un libro fatto da studiosi di antropologia di Ca' Foscari, intitolato "Il ritmo dell'esperienza. Dieci casi etnografici per pensare i conflitti ambientali", in cui c'è anche un contributo sul Mose; in questo libro parlano di casi nel mondo in cui le esperienze conoscitive delle popolazioni locali, assolutamente valide, non erano state prese in considerazione quanto avrebbero dovuto essere da parte della scienza "ufficiale". Molte persone che vivono nell'ambiente riconoscono cosa sta succedendo, detto questo, queste stesse persone talvolta si lanciano in interpretazioni di quanto osservato; a quel punto, mancando la cultura tecnico-scientifica in senso stretto, possono arrivare a fare dichiarazioni un po' stravaganti, io l'ho constatato molte volte.

Per quanto riguarda il Fronte, all'epoca, io studiavo architettura e urbanistica e osservavo la concomitanza tra il fenomeno dell'acqua alta, la crescita di Mestre e del disordine urbano. Pensiamo all'aeroporto, a dove è stato messo, sul bordo della laguna, e poi dietro è stato costruito il quartiere Cep e quindi questi aerei decollano e atterrano sul quartiere, sembrano cose inaudite invece sono accadute. Poi l'inceneritore di Sacca Fisola messo sopra un quartiere residenziale; quando è venuto fuori il problema della diossina io sono andato a un incontro in cui si discuteva dell'inceneritore, e chi aveva organizzato non voleva ammettere che bruciare i rifiuti producesse diossina!

Molti giovani attivisti del Fronte hanno poi avuto ruoli politici, alcuni anche molto rilevanti in ambito Veneziano. Secondo lei questa connessione tra l'attivismo e politica ha portato ad una evoluzione della questione ecologica in laguna?

Il periodo del Fronte è durato poco meno di dieci anni. Già per le elezioni di fine anni Sessanta e Settanta molti si erano candidati, chi nel Partito Repubblicano, chi nel Partito Comunista, persino nel Partito Socialista, che era decisamente schierato contro di noi (con De Michelis che all'epoca era assessore all'urbanistica), un esempio è Rocchetta, che è diventato sottosegretario a un certo punto. A Venezia ci fu il primo assessore all'ecologia d'Italia, che fu l'avvocato Antonio Casellati, che poi divenne anche sindaco di Venezia. Se pensiamo alla stessa Legge Speciale, non voglio dire che fu la conseguenza dell'azione del Fronte, ma sicuramente il Fronte aveva lanciato dei messaggi molto importanti, poi raccolti da Italia Nostra. C'era il Partito Repubblicano, c'era il Partito Comunista che, proprio per le sue componenti legate al mondo proletario che praticava la laguna, era decisamente schierato con noi. C'erano anche forze di Psiup (Partito Socialista Italiano di Unità Proletaria), per non parlare di altre frange che dopo diventarono il Manifesto, e che erano decisamente schierate con le nostre proposte e prospettive di assetto territoriale. Ciò che proponevano erano sempre analisi ambientali e proposte di riassetto. E in parte sono avvenute, in parte no, ma in ogni caso diciamo che una spinta decisiva alla Legge Speciale, che vietava qualsiasi ulteriore imbonimento in laguna, fu fondamentale. Quello fu un punto determinante anche per i problemi dell'inquinamento che avevamo sollevato. Non voglio dire che fu prescritto l'uso del metano a Venezia e quindi proibito il carbone e altre forme perché lo dicevamo noi, però l'attenzione alla qualità ambientale sicuramente ebbe una spinta importante derivata dalle attività del Fronte. Ci si trovava in un momento in cui tutti dovevano prenderne atto, anche perché dopo qualche anno questi problemi erano emersi in altre zone d'Italia, così come in altre realtà europee o americane. I parchi di Londra erano stati creati per sopperire a condizioni ambientali, abitative e residenziali drammatiche. Il parco di San Giuliano il sindaco lo sta smembrando, smontando, trasformando in una infrastruttura per i grandi eventi, per gli spettacoli, per i concerti, per sei mesi all'anno sarà interdetto l'accesso al pubblico, poi vengono aumentate le volumetrie lungo il canale per creare delle zone di interscambio molto più grandi. Interessa di più lo scambio tra la zona di terraferma e Venezia, che non il fatto che Mestre abbia un parco,

come era stato pensato da Gaetano Zorzetto, all'epoca prosindaco di Mestre. Questo sindaco non ha la minima idea di cosa sia un progetto urbanistico o un piano di assetto urbano o di organizzazione di funzioni che non siano quelle relative al trasporto e basta.

Il Fronte è stato criticato per la sua componente elitaria, accusata perfino di strumentalizzare la partecipazione delle componenti più borghesi e proletarie della città. Eppure, senza quella componente "privilegiata" e disponibile a lavorare ogni giorno per dare continuità alle attività del Fronte, quell'esperienza si sarebbe potuta esaurire molto prima. Come ha vissuto quelle critiche (e perfino certe accuse) che venivano dalla politica e da una parte dell'opinione pubblica?

Le forme elitarie sono sempre all'inizio di movimenti e prese d'atto, c'è sempre qualcuno che ha una capacità maggiore di leggere la storia, il territorio, l'ambiente, anche in altri settori scientifici, c'è sempre chi vede prima le cose. Viene definito elitario quando "rompe". Se uno fa una scoperta in un campo che interessa tutti va benissimo, se lo fa in campi che non producono ricchezza in maniera diretta non viene badato. Il Fronte era un "sommovimento" che ispirò l'interesse di Italia Nostra per il valore dell'ambiente, mentre prima si occupava quasi esclusivamente di aspetti di conservazione del patrimonio architettonico. Più tardi nacque anche Legambiente, che era l'impegno in campo ambientale della sinistra del Pci che non voleva lasciare in mano ad altre forze il problema dell'ambiente. Partendo da punti di vista ideologici diversi dicevano cose analoghe; però secondo me non avevano quella consapevolezza, quello studio, quella capacità di analisi che dovrebbe avere chi si occupa di ambiente, ma chiaramente era una mossa strumentale.

Cos'è oggi l'attivismo ambientalista in laguna? Chi lo rappresenta, chi partecipa?

Oggi non c'è nulla perché son passati cinquant'anni e la situazione è completamente cambiata. Le associazioni che esistevano negli anni Ottanta e Novanta non esistono più. Oggi si è passati a forme di attivismo che sembrano avere più che altro un carattere pubblicitario. Anche quando alcune associazioni si propongono di fare dei monitoraggi e controlli, non sempre hanno gli strumenti scientifici e le conoscenze tecniche per farlo, per cui le operazioni di questo tipo lasciano un po' il tempo che trovano.

E cosa ne pensa dei recenti progetti Life attuati in laguna?

Andrebbero sviluppati di più, sono ancora sperimentali, piccoli interventi. Sono però dei finanziamenti interpretati come un po' marginali. Non sono interventi così difficili e costosi, ci vuole solo la volontà di farli. Spero sempre che queste cose vengano sviluppate maggiormente.

Adesso stanno chiudendo definitivamente il Consorzio Venezia Nuova, hanno nominato un commissario che lo chiuderà, e nascerà una nuova autorità. Questo nuovo ente dovrà affrontare la situazione dell'assetto idrogeologico. Sono stati fatti diversi piani idrogeologici della laguna ma non hanno sortito alcun effetto sulla laguna, perché non hanno dato luogo ad una politica di interventi, a dei progetti concreti, hanno solo fatto il Piano, che però dovrebbe sempre dare luogo ad una gestione; io non vedo nulla che abbia a che fare con la gestione dell'assetto della laguna, questa è una mancanza colossale. Tutto ciò che la Legge Speciale del Settantatré diceva, e le due leggi successive, non è stato minimamente attuato dal punto di vista del riequilibrio idrogeologico della laguna. Se in laguna ci sono fondali molto profondi o appiattiti, se ci sono onde più alte, se c'è erosione diffusa molto consistente, è perché non è stato fatto alcun intervento di rimedio o di gestione che permettesse una ricostituzione a difesa della città. Oggi vedo tanti studi puntuali, quando invece la laguna andrebbe gestita tutta insieme. In alcuni casi si tratta di visioni troppo ridotte e troppo puntuali, manca una visione d'insieme. Il Sabbadino aveva una visione della laguna nel suo insieme e riusciva a spiegare e interpretare e proporre degli interventi ai fini della sua gestione. Come un sistema complesso e interagente. Perché la laguna stessa è un sistema complesso e interagente

Questo forse ha a che fare con la complessità della laguna che oggi sembra qualcosa che non si vuole mai affrontare veramente, perché vuol dire prendere in mano tutto insieme, mentre le risorse sono più facilmente allocabili quando si prende in considerazione un pezzo, si semplifica al minimo un problema specifico in un luogo specifico.

Si è proprio così. L'architettura, come l'urbanistica, come la pianificazione dovrebbero essere scienze di sintesi, che riescono a mettere insieme i diversi aspetti e portarli a trovare delle convergenze che propongono delle soluzioni.

Il Fronte per la difesa di Venezia e della sua laguna, negli anni Settanta, ha avviato un dibattito particolarmente innovativo nel contesto veneziano. Volendo tradurre, e forse in parte ridurre, il pensiero del Fronte potremmo dire che quello che viene denunciato è la mancata coscienza del fatto che Venezia e Laguna sono profondamente interdipendenti. Senza l'una non c'è l'altra...

Non c'è dubbio, diventerà sempre più difficile la situazione perché le due dimensioni divergono. Se si vuole mantenere, sviluppare e gestire una realtà portuale efficiente, bisogna fare degli interventi infrastrutturali o di difesa dei canali, altrimenti la laguna diventerà sempre di più un buco, con effetti deleteri sulla città. Questa divergenza è all'attenzione già dagli anni Settanta, quando il professore Giorgio Ruffolo era segretario del Cipe [il Comitato Internazionale per la Promozione Economica], e predispose un documento che si chiamava "Progetto 80" che proponeva che il porto di Venezia fosse declassato a un piccolo porto. Qui è successa una rivoluzione totale perché questo declassamento era ritenuto inaccettabile e quindi quel documento non ebbe alcun seguito. Ancora, all'epoca sorse una proposta che si chiamava "Venezia sud", per spostare Porto Marghera a sud, sul Po di Levante, dove c'erano fondali di venti metri; è successo un altro scontro epocale e anche quella proposta restò inattuata. Insomma, qualcuno aveva lanciato delle ipotesi alternative, ma non hanno trovato ascolto e questa situazione continua a divergere.

Oggi, si discute molto del fatto che la laguna si stia trasformando in un braccio di mare...

Il Mose sembra funzionare e speriamo che continui! Ma comunque non è la soluzione definitiva perché se la laguna continuerà ad evolversi come sta succedendo, finirà per diventare un braccio di mare. Salterà fuori il problema di come difendere il centro storico in modo puntuale, non si potrà andare avanti a costruire rive sempre più alte e più solide. Sarebbe un lavoro gigantesco e tutte le isole intorno a Venezia sono sorte su acque basse della laguna, se tu le esponi sempre di più al moto ondoso è chiaro che gli effetti si vedranno. Questi aspetti di carattere ambientale generale non vengono accolti, perché non sono produttivi. A Venezia ci sono attività in contrasto, che confliggono, questo conflitto tra forze e ambiente esiste. Vogliamo tenere il porto dentro alla laguna? Allora si dovrebbe arginare il Canale dei Petroli da entrambi i lati, farlo diventare un porto-canale così le navi vanno

a Marghera, Venezia resta in un bacino, Chioggia resta in un altro bacino, e allora la cosa diventerebbe molto più gestibile, però significa cambiare totalmente ciò che abbiamo ereditato dalla storia. Ma questo cambiamento significa proprio devastare tutto? O significa piuttosto trovare una soluzione di compatibilità? L'alternativa è dire 'vediamo se il porto riesce a sopravvivere al Mose' perché se il Mose dovesse essere chiuso molto spesso, come si prevede, le navi non verrebbero più. In questo caso il porto verrebbe chiuso e si dovrebbero prendere in considerazione altre ipotesi. Pensate che il Porto di Venezia è di prima categoria grazie al traffico petrolifero perché c'è la raffineria, se questa non ci fosse il porto verrebbe declassato.

Nel primo Novecento si inizia a parlare di Grande Venezia, di una possibile entità metropolitana che abbraccia il centro storico, le isole, i lidi e la gronda. Sappiamo che molti progetti naufragano e che quelli realizzati vengono definiti responsabili dell'alluvione del Sessantasei, primo tra tutti il Canale dei Petroli.

In realtà, il Canale dei Petroli non era completamente scavato nel Sessantasei. Quella situazione, come il 12 novembre 2019, è stata causata da una condizione particolarmente grave dal punto di vista atmosferico, però le dighe alle bocche di porto erano state costruite, altri canali erano stati scavati, la laguna era stata interrata per quasi un terzo, c'era stata una profonda trasformazione che ha favorito queste conseguenze, ha lasciato spazio perché un fenomeno del genere si potenziasse da solo. Bisogna impostare dei piani in cui vengano valutati tutti gli aspetti prima parallelamente e poi in maniera interagente.

L'idea di "salvaguardare Venezia" sembra abbia portato nel tempo ad un congelamento di tutto l'ambiente in cui si colloca. Si è temuto che ogni trasformazione potesse essere fatale per gli equilibri della laguna, un equilibrio costruito in cinquecento anni di storia.

Il Consorzio Venezia Nuova ha rifatto i Murazzi, che stanno favorendo la ricostruzione delle spiagge, addirittura si stanno formando delle dune; quindi, ci sono interventi costieri molto efficaci e virtuosi. Non è che tutto ciò che ha fatto il Consorzio Venezia Nuova è da disprezzare, però l'idea del Mose andava in una direzione che era quella di trovare un compromesso che non compromettesse nulla, che lasciasse tutto così com'era. In realtà il porto segue le sue logiche e la laguna si sta continuamente degradando, quindi non è una soluzione,

è un tirare avanti, un navigare a vista e poi si vedrà. Occorre far capire l'interazione, l'interconnessione tra i diversi fenomeni e spiegare che quando tocchi un punto della laguna, succede qualcosa da un'altra parte. Perché è un sistema complesso. Io credo che sia il sistema più complesso a scala territoriale nel mondo. Perché è una laguna con una città al centro, con tutti i problemi relativi agli usi del territorio e ai risvolti delle modalità d'uso, dei loro effetti sulle caratteristiche ambientali. I problemi sono sempre multifattoriali, un effetto non ha mai una sola causa. Una pesa di più, una di meno, ma se li affronti almeno nel loro insieme puoi trovare una soluzione più praticabile, senza illudersi che la causa sia una, e che eliminando la causa si risolve il problema.

Figure:



[Il tempo sommerso] [A] *Venezia prima di Venezia. L'archeologia della laguna nord.* Ridisegno della planimetria della laguna nord con i siti archeologici di età romana dalla mappa di Ernesto Canal, l'ipotesi di centuriazione di Wladimiro Dorigo e gli antichi andamenti della linea di costa. L. Andretta, E. Avellina, G. Chiaramello, C. Zandarin; tesi di laurea magistrale in Architettura, relatori R. Albiero, G. Mucelli, correlatore M. Bassani, Università Iuav di Venezia, 2020.





[Il tempo sommerso] [B] *Motta di San Lorenzo, laguna nord, Venezia.*
M. Ballarin, 2020. [c] *Motta dei Cunici, laguna nord, Venezia.* M. Ballarin, 2020.





[Il tempo sommerso] [D] *Planimetria dell'intervento presso l'isola di Sant'adriano di Costanziaco*. M. Ballarin; tesi di laurea magistrale in Architettura, relatori R. Albiero, G. Mucelli, correlatore M. Bassani, Università Iuav di Venezia, 2021. **[E]** *Laguna nord: archeologia e paesaggio. Quattro interventi per la valorizzazione della storia e dell'ecosistema lagunare. Vista del ponte mobile tra Lio Piccolo e Lio Maggiore*. L. Boccucci, M. Silvestri, R. Nadotti; tesi di laurea magistrale in Architettura, relatori R. Albiero, G. Mucelli, correlatore M. Bassani, Università Iuav di Venezia, 2020.





SCAVI ARCHEOLOGICI

- Strutture imprecisate
- Edificio
- Pozzo
- Palificata
- Strada Argine

BARENE

- Sistemi di Protezione Alta Resistenza
- Sistemi di Protezione Media Resistenza
- Sistemi di Protezione Bassa Resistenza



VIABILITA'

Percorsi ciclabili



Bike Sharing



Trasporto Pubblico
ACTV/ATVO



STRATEGIA

Percorso acqueo



Punti di progetto



Percorso ciclabile



Percorso ciclabile secondario



[Il tempo sommerso] (pagine 078 e 079) [F] *Laguna nord: archeologia e paesaggio. Quattro interventi per la valorizzazione della storia e dell'ecosistema lagunare. Planimetria.* L. Boccucci, M. Silvestri, R. Nadotti; tesi di laurea magistrale in Architettura, relatori R. Albiero, G. Mucelli, correlatore M. Bassani, Università Iuav di Venezia, 2020.

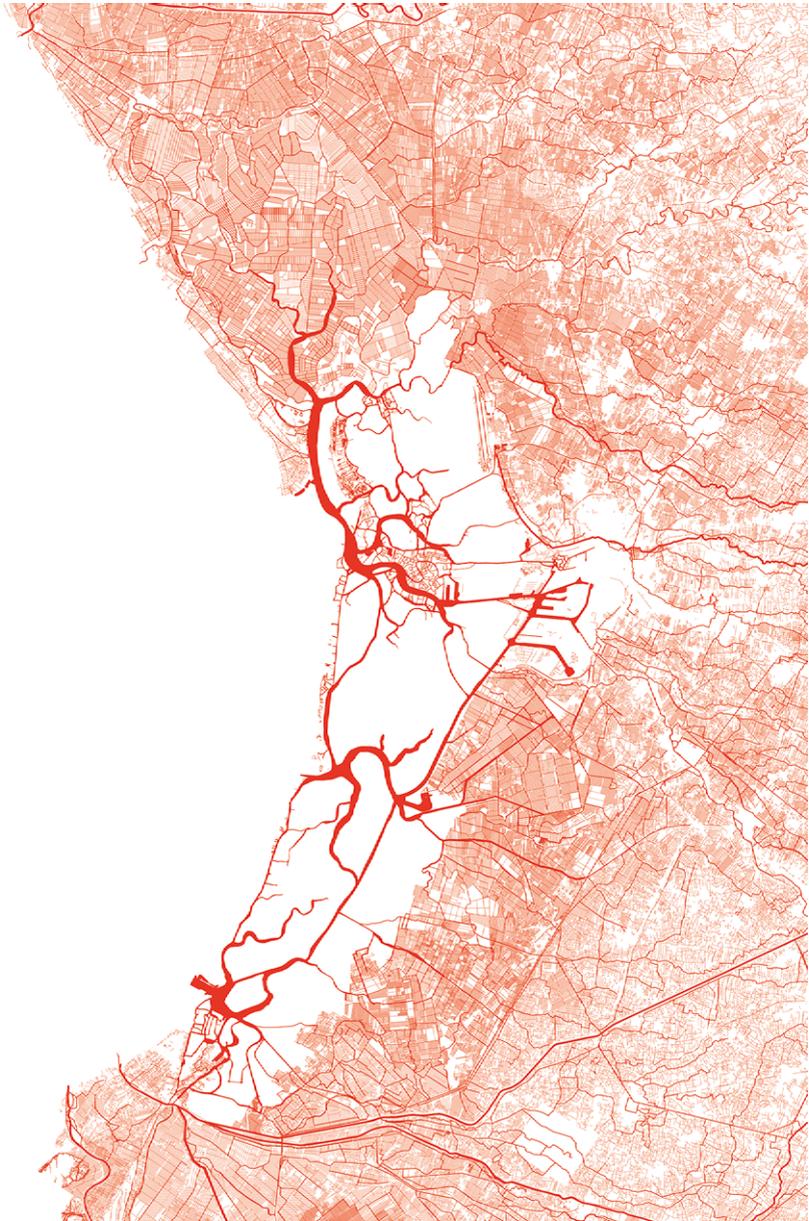
M C C C C V I.
E T
V O L U M U S E T D E C E R N I M U S
Q U O D
C O L O N I A S I T D E P E R S E
E T S U B N O S T R O D O M I N I O E T
S U B J U R I S D I C T I O N E C I V I T A T I S
N O S T R Æ V E N E T I A R U M
E T N O N S U B
J U R I S D I C T I O N E V I C E N T I Æ
N E C
V E R O N Æ.

[Dove è Venezia] [A] *Statuto di Cologna Veneta*. La ducale mediante la quale Francesco Foscari conferma gli statuti del 1432 e la supplica del comune di Cologna. Biblioteca del Civico Museo Correr di Venezia, ms. P.D. 439b [=C2], c.1r.



[Dove è Venezia] [B] *Gruppo 9999, Salvataggio di Venezia, Concorso, 1971.*

Gruppo 9999 propose un'architettura di verde per il futuro della città lagunare come alternativa all'acqua, portatrice da un lato di problemi legati al suo livello e salinità e dall'altro alla presenza di elementi biologici dannosi o inquinanti come la nafta. Nel testo che accompagna il progetto scorre una vena ironica, ne è un esempio la citazione di Le Corbusier che esorta ad avere immaginazione per risolvere i problemi di Venezia: “[u]n'architettura di verde per Venezia. Ecco la soluzione. Finalmente il silenzio, la pace, la sicurezza, il buon profumo, l'ossigeno. Finalmente le belle passeggiate a piedi, il gioco dei bambini sull'erba” (Gruppo 9999, 1972, Ricordi di architettura. Architectural Memoirs, Tipolitografia G. Capponi, Firenze, p.201). Elettra Fiumi, Archivio Gruppo 9999.



[Acqua e terra] (pagine 084 e 085) [A e B]

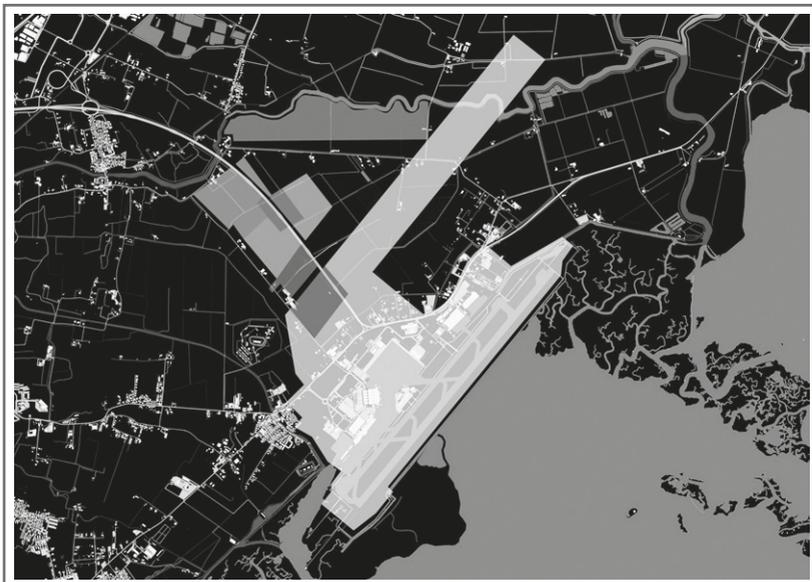
Reticolo idrografico della laguna di Venezia: 2020 e 1550.

Nella seconda mappa è stato ricostruito il sistema idrografico (fiumi, canali, scoline, arginature, diversioni) dei terreni bonificati come proposto da Alvise Cornaro nei suoi scritti. Nello specifico, le aree paludose (e di laguna morta) di Lio Piccolo, Brondolo, Fogolana e valle Mille Campi vengono sottratte allo specchio lagunare. Si sottolinea, inoltre, la chiusura definitiva delle bocche di porto di Malamocco e Lido con la relativa ridefinizione dei canali lagunari. Mappa elaborata dagli autori, 2020.

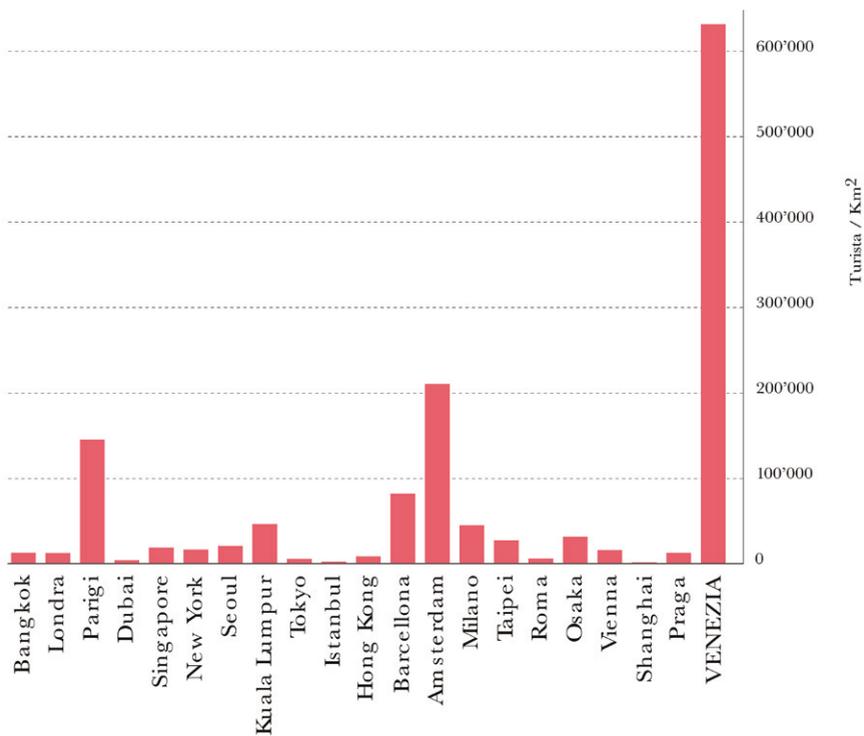


[Nuove espansioni] [A] *Progetto di stadio del Venezia FC*. Deliberazione del Consiglio Comunale n. 42 del 18 ottobre 2018. [B] *Stazione ferroviaria “Venezia Aeroporto”*. Regione del Veneto, 2020, Progetti presentati nel 2020, Ambiente e territorio. [online] www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/progetti-2020 [febbraio 2021].

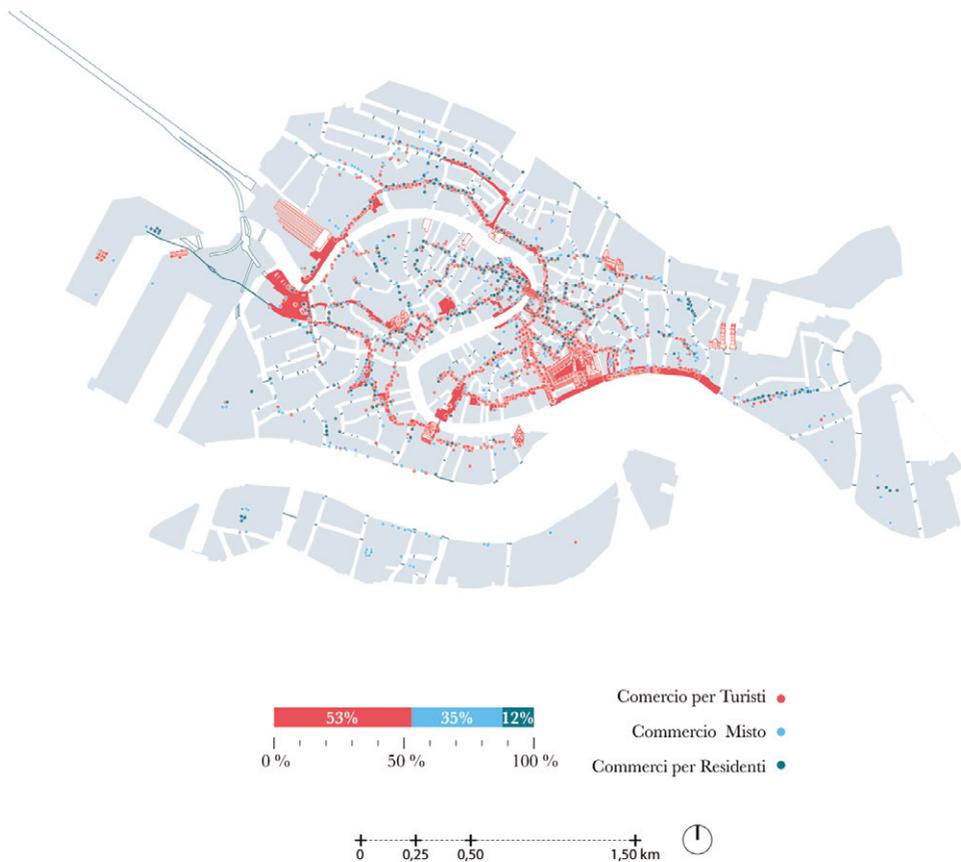




[Nuove espansioni] [c] *Quadrante di Tessera*. Nella mappa è ridisegnato l'ambito di ampliamento dello spazio aeroportuale secondo il Master Plan 2030: la seconda pista di atterraggio, l'area del Quadrante a ridosso di Tessera, l'ambito a ridosso del fiume Dese interessato a progetti di ripristino e mitigazione idraulica. Mappa elaborata da L. Velo, 2020.

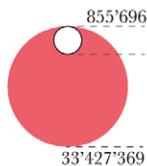


[Venice Hyper-tourism] [A] *L'intensità turistica delle principali destinazioni espressa nel rapporto fra turisti e superficie territoriale.* 2018. Rielaborazione degli autori su dati di Mastercard Global Destination City Index.

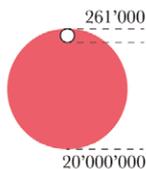


[Venice Hyper-tourism] [B] *Il Touristic Tour; 2018*. Rielaborazione degli autori su dati di Venice Project Center, Shopp Mapp App. [C] *Il rapporto tra turisti e residenti; 2018*. Rielaborazione degli autori su dati del Servizio di Statistica e Ricerca del Comune di Venezia e Airbnb Report, maggio 2018.

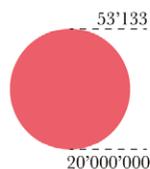
PROVINCIA
DI VENEZIA
Intensità turistica:
39.06



COMUNE
DI VENEZIA
Intensità turistica:
73.83



VENEZIA
CENTRO STORICO
Intensità turistica:
370.00



NEW YORK
Intensità turistica:
1.49



LONDRA
Intensità turistica:
2.33



MILANO
Intensità turistica:
5.97



BARCELONA
Intensità turistica:
5.16



AMSTERDAM
Intensità turistica:
9.82



PARIGI
Intensità turistica:
6.93



ROMA
Intensità turistica:
2.47



VIENNA
Intensità turistica:
3.49



KUALA LUMPUR
Intensità turistica:
6.93



TAIPEI
Intensità turistica:
2.81



SHANGHAI
Intensità turistica:
0.24



TOKIO
Intensità turistica:
0.85



BANGKOK
Intensità turistica:
2.76



SINGAPORE
Intensità turistica:
2.56



SEOUL
Intensità turistica:
1.24



HONG KONG
Intensità turistica:
1.26



PRAGA
Intensità turistica:
4.85



ISTANBUL
Intensità turistica:
0.65



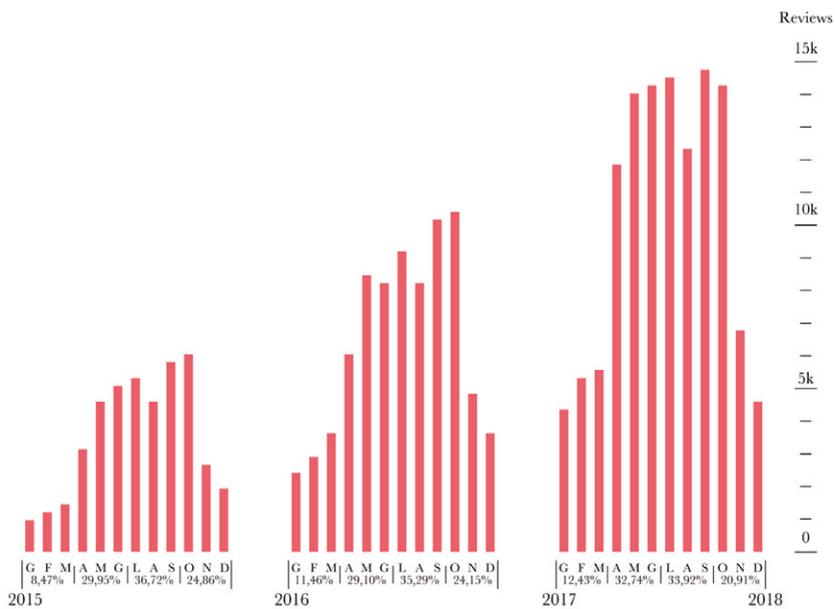
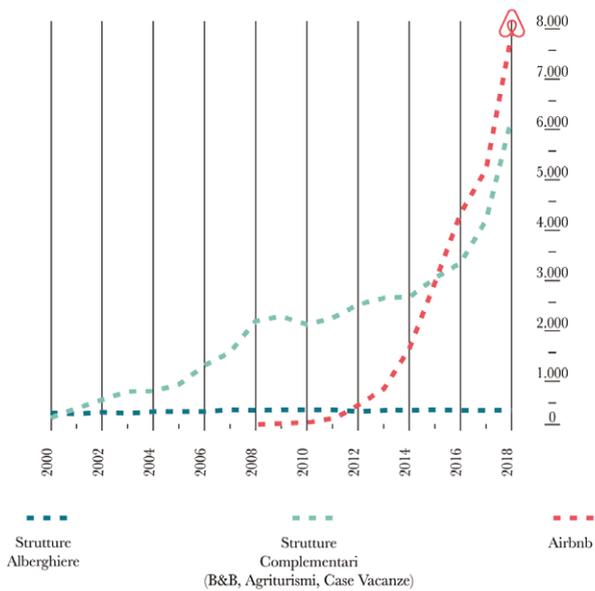
DUBAI
Intensità turistica:
4.75

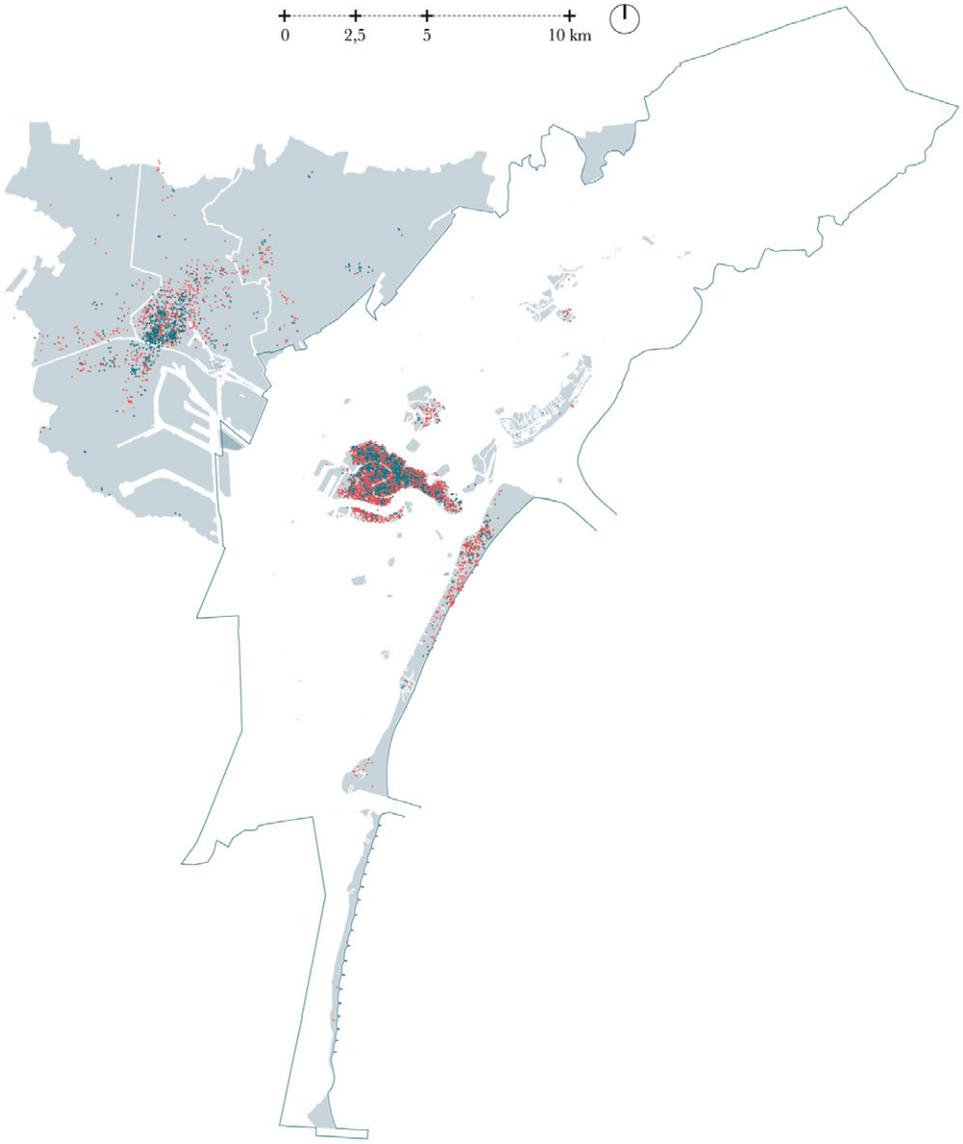


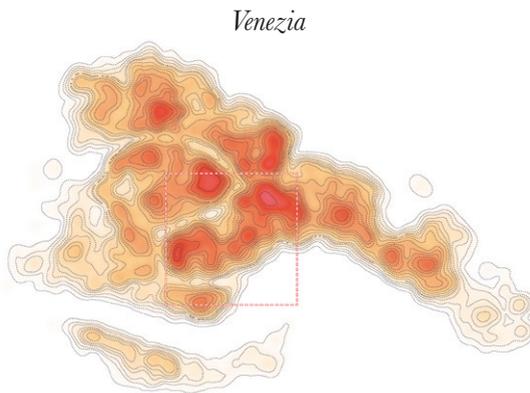
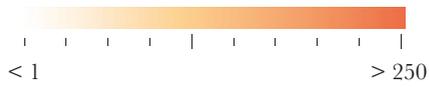
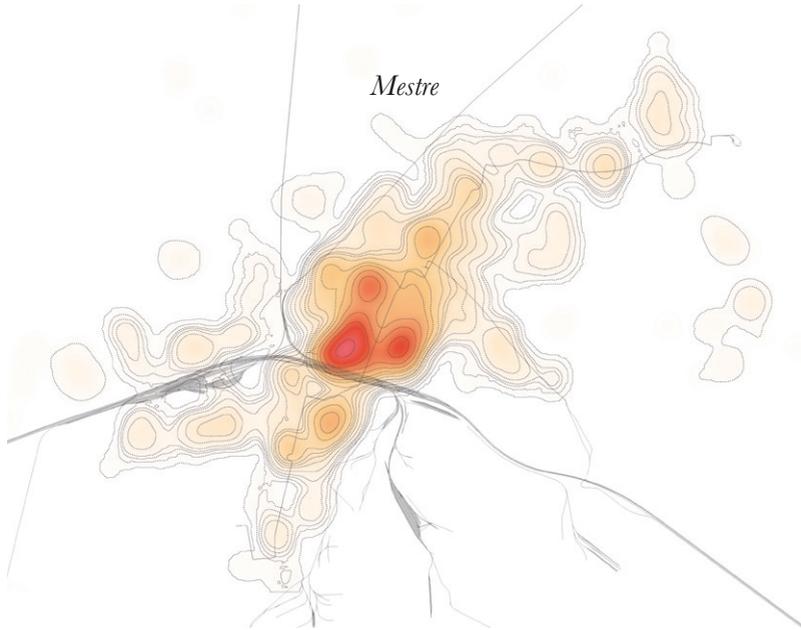
OSAKA
Intensità turistica:
2.58



[Venice Hyper-tourism] **[D]** *Evoluzione di Airbnb in relazione ad altre strutture ricettive; 2000-2018.* In ascissa gli anni; in ordinata il numero delle strutture ricettive. **[E]** *Andamento stagionale delle prenotazioni; 2015-2017.*





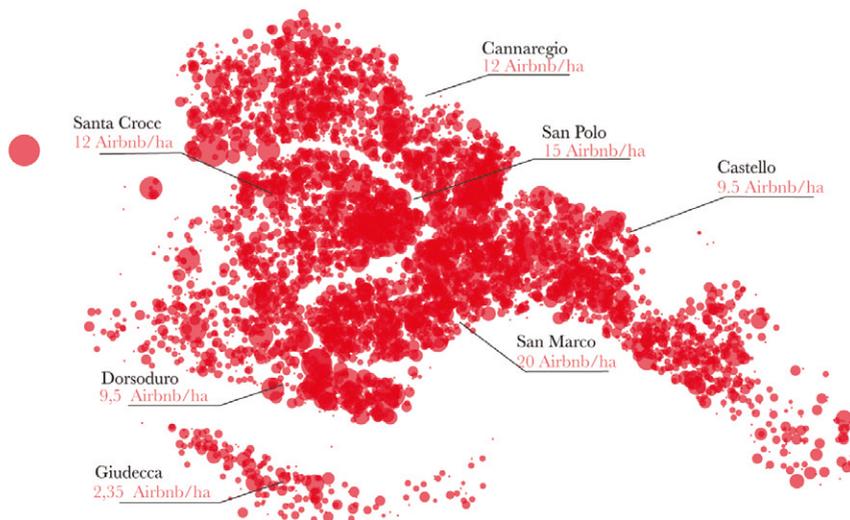


[Venice Hyper-tourism] (pagina 094)

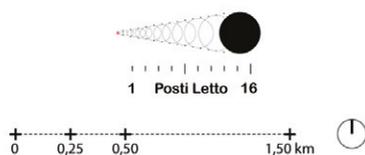
[F] *Distribuzione spaziale di Airbnb nel Comune di Venezia: Venezia centro storico e Venezia-Mestre; 2018.*

Rielaborazione degli autori su dati di Inside Airbnb e del Servizio di Statistica e Ricerca del Comune di Venezia e Airbnb. **(pagina 095)** **[G e H]** Nelle mappe le curve di livello sono classificate con colori crescenti in funzione della crescita del numero di prenotazioni per pernottamenti. Rielaborazione degli autori su dati di Inside Airbnb e del Servizio di Statistica e Ricerca del Comune di Venezia e Airbnb, 2018.

24.155
Posti Letto totali



2.7 ospiti
Dimensione media della prenotazione Airbnb



[Venice Hyper-tourism] [1] *Dimensione di Airbnb nel centro storico; 2018.*
Rielaborazione degli autori su dati di Inside Airbnb e del Servizio di Statistica
e Ricerca del Comune di Venezia e Airbnb.



[Il futuro delle isole minori] [A] *Casa in vendita nelle isole della laguna Nord.*
M. Basso, 2018. [B] *Gli interventi di De Carlo a Mazzorbo.* M. Basso, 2018.
[C] *Arrivo di turisti alla fermata di Burano.* M. Basso, 2018.







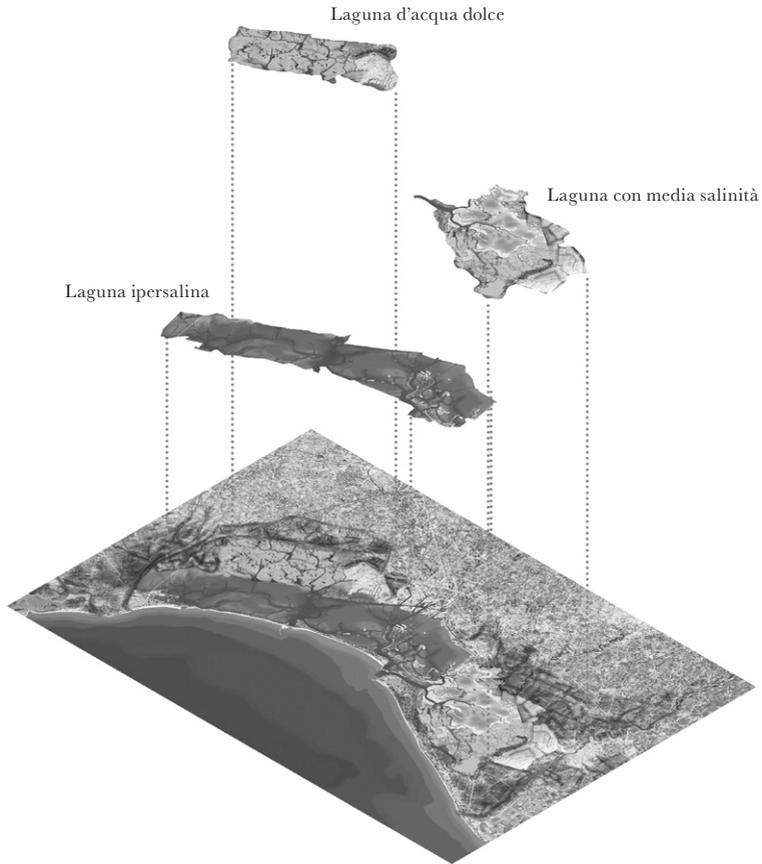
[Un progetto di limiti] (pagina 100) [A]

Scenario "Isole Asole". Insediamenti insulari e peninsulari cingono tutto il bordo del bacino lagunare. La navigabilità interna è limitata e l'anello del trasporto pubblico veloce è implementato da un tratto sublagunare che connette direttamente Venezia all'aeroporto e alla bocca di porto del Lido. E. Brusegan, E. Dal Zot, G. Grobbo, N. Maniero. Laguna Forma Urbis 2108, tesi di laurea magistrale in Architettura, Università Iuav di Venezia, 2008.

(pagina 101) [B] *Scenario "2Lagune+"*.

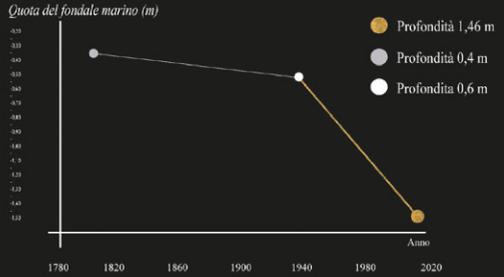
Gli insediamenti si sviluppano sulle penisole verso l'entroterra e il trasporto pubblico veloce ha una configurazione "a pettine" per raggiungere le bocche di porto. L'argine che delimita la laguna settentrionale ha l'andamento sinuoso delle barene mentre quello che cinge la laguna a sud segue l'andamento lineare del Canale dei Petroli. E. Brusegan, E. Dal Zot, G. Grobbo, N. Maniero. Laguna Forma Urbis 2108, tesi di laurea magistrale in Architettura, Università Iuav di Venezia, 2008. **(pagina 103) [C]** *Scenario "Golfo di Venezia"*. Gli insediamenti e il trasporto pubblico veloce si sviluppano sul margine verso l'entroterra. Le bocche di porto sono raggiungibili da tratti interrati per non turbare la navigabilità del nuovo golfo. Il bordo verso il mare aperto si assottiglia per la forza erosiva delle maree. E. Brusegan, E. Dal Zot, G. Grobbo, N. Maniero. Laguna Forma Urbis 2108, tesi di laurea magistrale in Architettura, Università Iuav di Venezia, 2008.



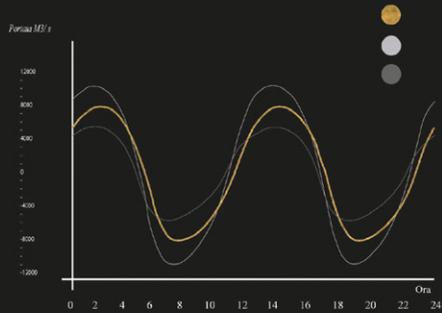


[Progetti di ieri, scenari di domani] [A] *Tre differenti ecosistemi morfologici.*
La laguna in questa visione per il futuro viene divisa in tre aree che – rispetto al tema dell’innalzamento del livello del mare – rispondono a paradigmi differenti. La laguna nord si adatta attraverso la creazione di un paesaggio che muta in base alle maree; la laguna sud viene chiusa attraverso un’arginatura; la laguna centrale mantiene le caratteristiche morfologiche di oggi grazie agli scambi di acqua dolce-salata con la parziale apertura della bocca di Lido. E. Baldan, D. Demantini, L. Iacoviello, V. Mucchi, F. Pasinato. Corso di Progettazione urbanistica, docente L. Fabian, Università Iuav di Venezia, 2020.

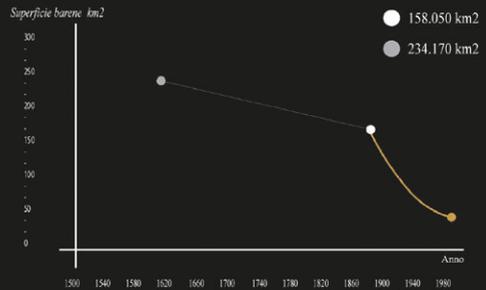
Abbassamento del fondale marino dal 1780 ai giorni nostri



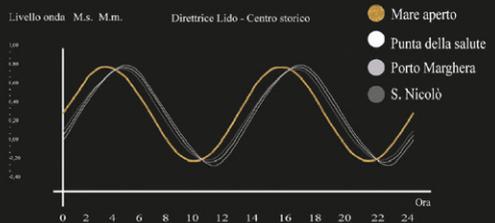
Portate d'acqua giornaliere delle bocche di porto relative al 2003



Diminuzione della superficie delle barene presenti in laguna dal 1500 ai giorni nostri



Fenomeno di amplificazione del moto ondoso all'interno



[Progetti di ieri, scenari di domani] (pagina

105) [B] *Alterazione del regime idraulico della laguna e*

innalzamento del medio marino. Nel corso

della storia ecologica ed idraulica della laguna

è stata soggetta a numerose alterazioni che hanno

messo in crisi il territorio con tutti i suoi valori

sociali e storici. Negli ultimi cento anni, le maree

superiori a centodieci centimetri, rarissime prima,

sono aumentate con una frequenza in stretta

relazione con i lavori di interrimento e dello scavo

dei canali artificiali così come dell'arginatura

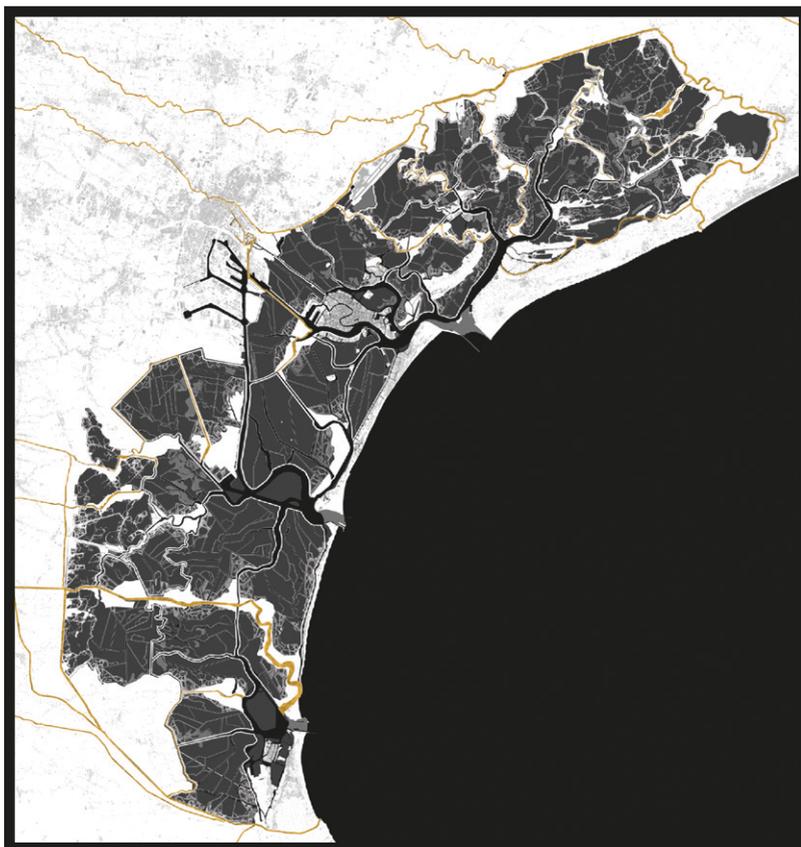
delle valli da pesca. A. Giunta, D. Bertagnoli,

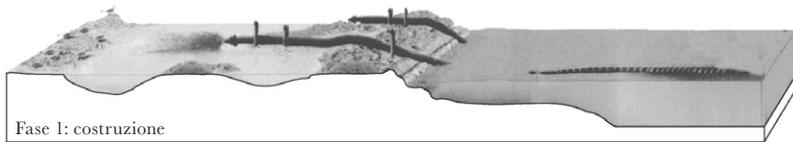
D. Fabbro, G. Vianello, M. Badini, M. Scremin.

Corso di Urbanistica, docente L. Fabian,

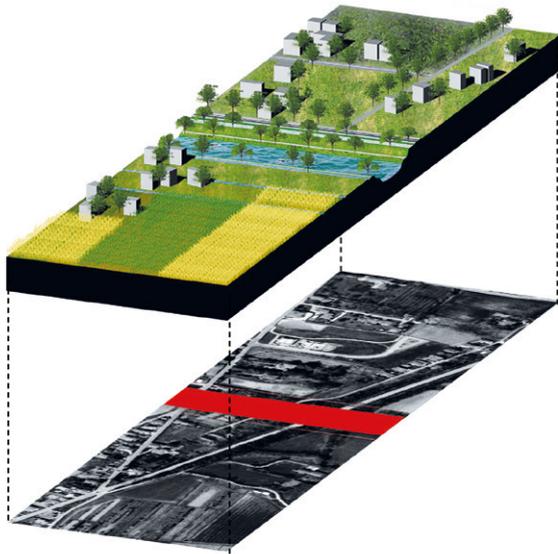
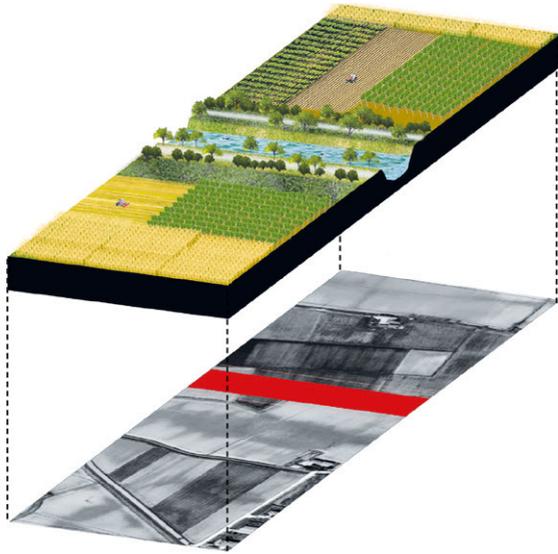
Università Iuav di Venezia, 2020.

[Progetti di ieri, scenari di domani] [c] *L'arcipelago laguna*. Le valli da pesca costituiscono il principale sistema di sostentamento e permettano una fruizione totale della laguna; gli argini e i canali diventano un'infrastruttura che connette le diverse parti della laguna; le bocche di porto sono estensioni di terra, connettendo così anche i lidi. A. Giunta, D. Bertagnoli, D. Fabbro, G. Vianello, M. Badini, M. Scremin. Corso di Urbanistica, docente L. Fabian, Università Iuav di Venezia, 2020.





[Progetti di ieri, scenari di domani] *Ricostruzione delle strutture morfologiche caratteristiche della laguna. [D] Transetti assonometri delle tre fasi. [E] Vista del paesaggio lagunare con barene ricostruite e messe in sicurezza.* R. Ballabani, A. Gasparini, M. Medina Camacho, M.V. Montoliu Hernandez, A. Quaglio, S. Satalino. Corso di Urbanistica, docente L. Fabian, Università Iuav di Venezia, 2020.



[Progetti di ieri, scenari di domani] [F] *Assonometrie dell'Idrovia Padova-Venezia nella campagna Veneta.* [G] *Vista a volo d'uccello dell'Idrovia.*

Il compimento dell'Idrovia Padova-Venezia porterebbe ad una diminuzione del traffico stradale; il canale navigabile diventerebbe quindi un'autostrada d'acqua per connettere tutto il Veneto con il Mediterraneo. La grande portata d'acqua fornita dall'Idrovia potrà inoltre fungere da riserva idrica per l'irrigazione della campagna veneta nei periodi di siccità. L'idrovia sarà anche un corridoio ecologico, con argini, zone alberate e piste ciclabili.

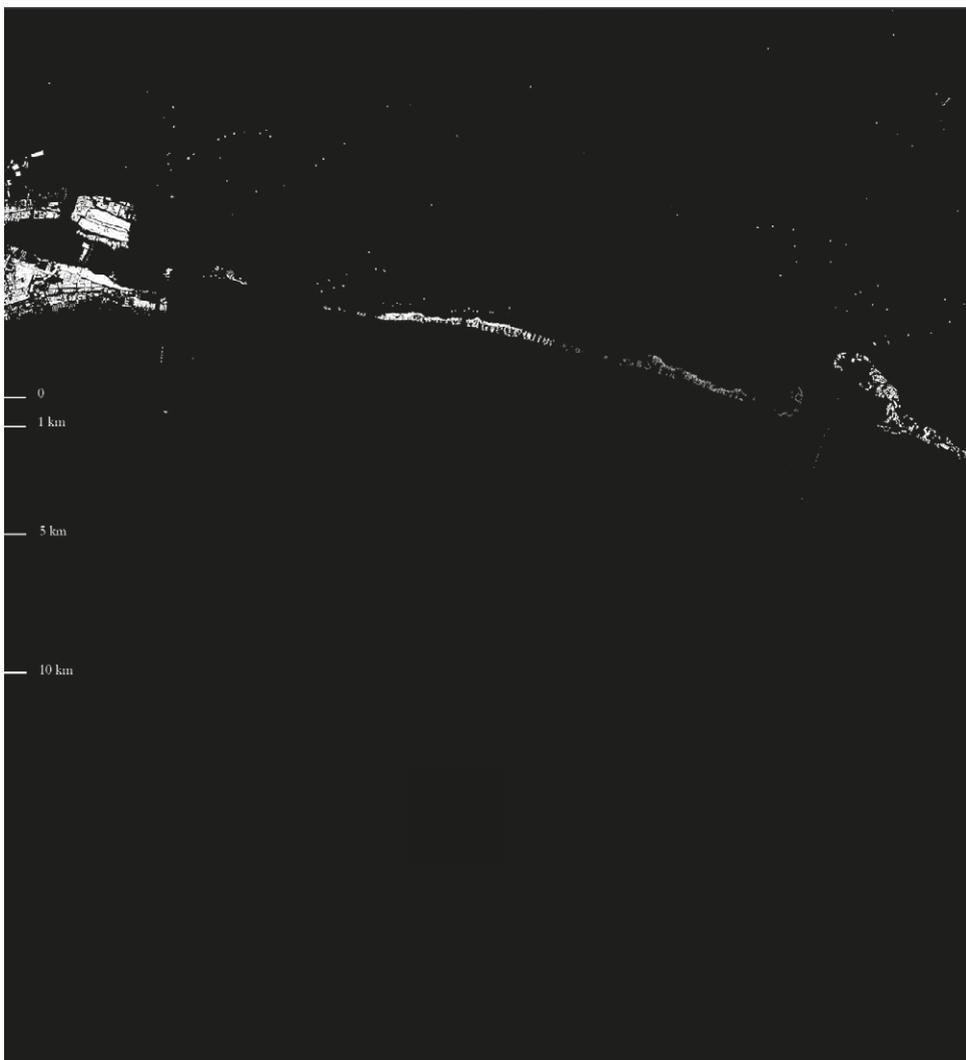
C. Broto, G. Dalla Torre, G. Gubellini, L. Martuscelli, M. Mondino, A. Togniolo. Corso di Progettazione urbanistica, docente L. Fabian, Università Iuav di Venezia, 2020.





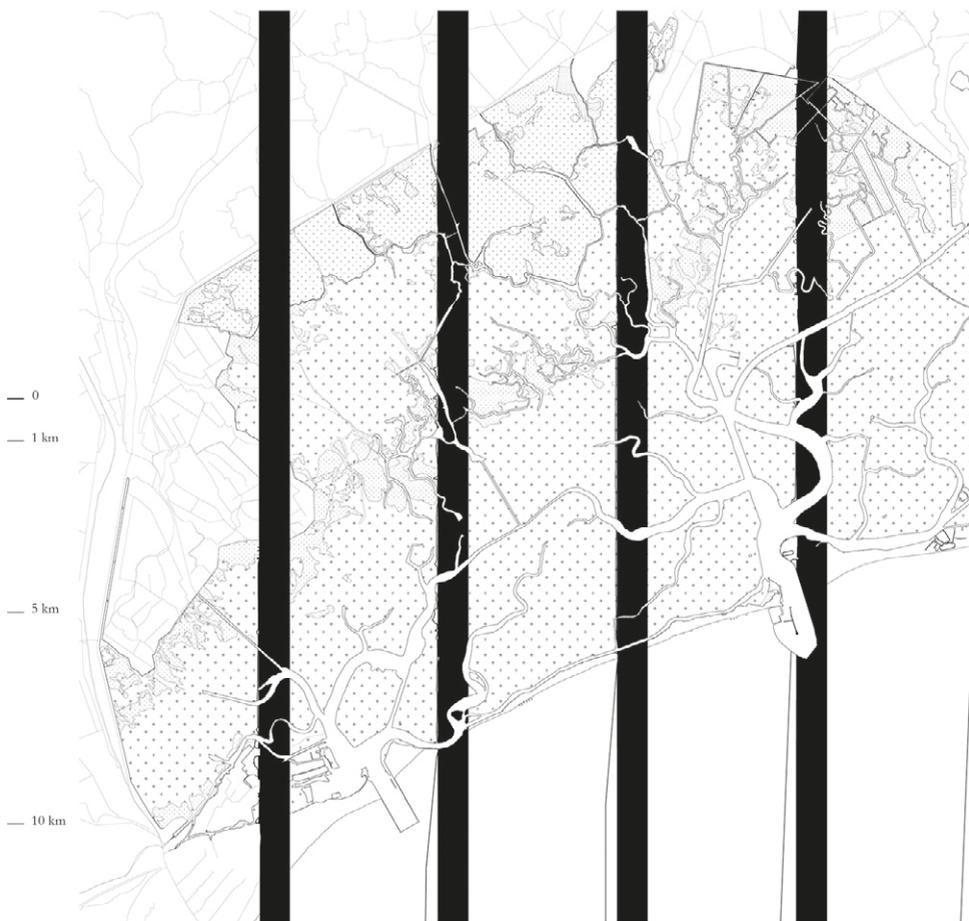
[La metamorfosi può nascere anche da qui] [A] *Permanenza e metamorfosi nella laguna di Venezia*. Ortofoto, 2016. Il convegno “Permanenza e Metamorfosi. Le isole della laguna di Venezia” si è tenuto presso l’Università Iuav di Venezia, a cura di L. Cipriani e M. Galantino, gennaio 2020.





[La metamorfosi può nascere anche da qui] [B] *Il vuoto come progetto:*
la laguna è pensata come uno spazio pieno da conoscere e progettare. M. Baldin,
C. Borgogno, L. Lai, E. Melli, G. Ricchieri, S. Traverso. Corso di Architettura
del Paesaggio, docente L. Cipriani, Università Iuav di Venezia, 2014.



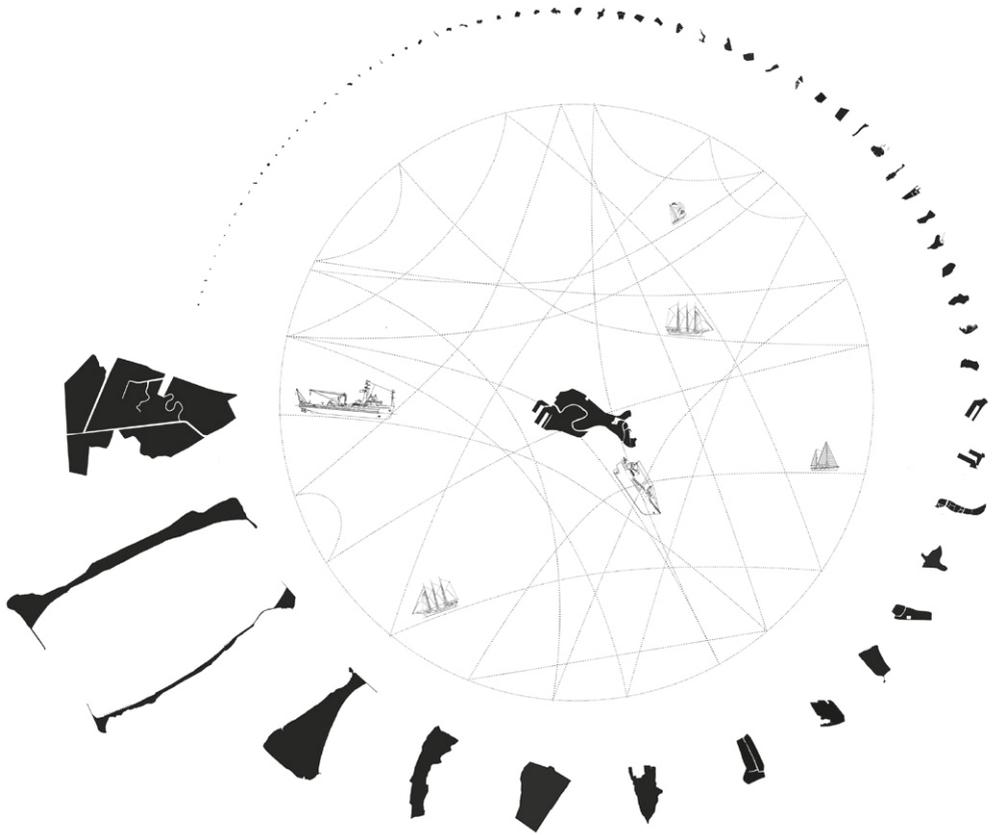


[La metamorfosi può nascere anche da qui] [c] *Le “tre” lagune orientate secondo il bacino scolante: accessibilità e batimetrie.* L. Cipriani con F. Bortolato, E. Brunello, G. Cattelan, F. Paoli, D. Maggio. Workshop “Lost Islands”, Università Iuav di Venezia, 2016.





[La metamorfosi può nascere anche da qui] [D] *Pianta topografica della città di Venezia. Cristoforo Sabbadino, 1557. Archivio di Stato, Venezia, Savi ed esecutori alle acque, Laguna, 14. [E] Un progetto di conoscenza. L'isolario della laguna di Venezia. L. Cipriani, 2016.*





[La metamorfosi può nascere anche da qui] [F] *Esplorazione dell'isola di Poveglia*. L. Cipriani, 2017. [G] *Esplorando le isole: i moli dell'isola di Campalto*. L. Cipriani, 2017. [H] *La barca-installazione in Fondamenta Labia*. Canal Grande.

“Lost Islands. Reporting from the front of landscape”, luglio 2016.

L'evento “Lost Islands. Reporting from the front of landscape” si è tenuto all'interno del programma Biennale Sessions in cui hanno partecipato Università Iuav di Venezia, Politecnico di Milano e Leibniz Universität Hannover. Docenti: L. Cipriani e J. Schröder.





Zona A - riserva integrale

▨ zone già definite

◆ localizzazione di zone da limitare

Zona B - riserva orientata

▤ sottozona B1

▥ sottozona B2

Zona C - produzione protetta

⋯ sottozona C1

▧ sottozona C2

▩ sottozona C3

■ *Zona D - urbanizzazione controllata*

[L'utopia del parco] [A] *Proposta di zonizzazione e perimetrazione
del Parco della laguna, 1985.*





[Rotte nel cinema di laguna] (pagina 124)

[A] Fotogramma da Gente della laguna (1954)

di Gian Luigi Polidoro. **[B]** Fotogramma
da Robinson in laguna (1985) di Mario Brenta.

[C] Fotogramma da Molecole (2020) di Andrea

Segre. **(pagina 125)** **[D]** Fotogramma da Molecole

(2020) di Andrea Segre. **[E]** Fotogramma

da L'altra faccia di Venezia (1962) di Emilio

Marsili. **(pagina 127)** **[F]** Fotogramma

da Molecole (2020) di Andrea Segre. **[G]**

Fotogramma da Il pianeta in mare (2019)

di Andrea Segre.







Progettualità, governance e occasioni mancate

MI PIACEREBBE CHE I SABOTATORI DEL PAESAGGIO LO ASCOLTASSERO, UN GIORNO, IL VECCHIO E LA LAGUNA, E GLI CHIEDESSERO DI QUEI FUMI. PERCHÉ LUI SA. POTREBBERO RAGGIUNGERLO AL SUO ANGOLO MENTRE RIAVVOLGE IN FRETTA IL FILO DELLA SUA CANNA, E LUI GLI FAREBBE L'ELENCO DI TUTTI GLI INQUINANTI PRESENTI NELLE PARTICELLE DI POLVERI EMESSE DA QUEI MOSTRI. (Ferrucci, 2019: 63)

La laguna di Venezia, nei suoi ambiti di acqua e di terra, è un contesto altamente complesso sia per i dinamismi che lo governano, sia per l'estrema storicizzazione del suo ambiente oltre a quei caratteri “elementari e complessi” (Trincarato, 1954: 54) del suo ambiente spaziale. Per la laguna esistono inoltre problemi ormai insanabili di scelte progettuali e di governance che all'oggi meriterebbero revisioni radicali, posizioni critiche intellettualmente oneste ed immagini coraggiose rivolte ad un futuro capace di garantire abitabilità, produzione, lavoro, sostenibilità e tutela ambientale, che consentirebbero in fondo di riabilitare una “transizione difficile” (Pes, 2020) ma essenziale per l'intero territorio metropolitano. Questo testo, seppur in modo assai parziale, prova a mettere in luce solo alcune questioni sulle quali porre una particolare attenzione per implementare una *visione al futuro* per il territorio lagunare. A partire dalle attuali condizioni, a seguito di un eccezionale post-pandemia, una rinnovata sensibilità ambientale e sociale lancia la sfida per un aggiornamento della condizione presente, definendo forse il profilo di un cambio di passo, alla luce soprattutto delle sempre più urgenti questioni ambientali e geopolitiche che vedono il contesto lagunare sempre più come un possibile campo di concreta sperimentazione, oltre al già di per sé fecondo osservatorio permanente di fenomeni ambientali e sociali comparabili ad altri contesti del pianeta.

Per quanto negli ultimi decenni la laguna sia stata il campo di un numero elevato di ricerche e di riflessioni, quello della laguna è un territorio che paradossalmente soffre di una lunga fase di inerzia amministrativa fatta di ritardi e smentite che, soprattutto a seguito dello scandalo e dell'interminabile cantiere delle dighe mobili (Mose), riafferma puntualmente un nutrito e articolato complesso di aspettative mancate e di generale scarso interesse da parte dell'opinione pubblica, orientata spesso a posizioni generaliste e culturalmente non adeguate (D'Alpaos, 2019: 244). A questo si aggiunge la difficoltà dei soggetti attivi sul territorio di

incidere sull'opposizione e sull'opinione pubblica locale – in fondo anche nazionale – con la conseguente incapacità di sviluppare un potenziale critico e una domanda consapevole di governance adeguata e competente (Fabbri, Migliorini, Tattara, 2020). In questa cornice, una moltitudine di progettualità pubbliche e private sta alterando pesantemente lo scenario tendenziale dell'intero territorio lagunare, passando il più delle volte come progetti puntuali e disarticolati che faticano ad essere letti entro una sinergia comune e una prospettiva unitaria¹. Un breve elenco, di certo non esaustivo, basta a far capire il grado di trasformazione che sta avvenendo. Lungo il fronte lagunare il progetto di “riordino” del Polo nautico di San Giuliano, in deroga al progetto originario; la costruzione della nuova darsena da diporto di Passo Campalto in prossimità di un contesto barenale; l'escavo del canale Montiron per il collegamento di Burano con la linea di gronda nel cuore della laguna nord; la risistemazione dell'isola della Certosa, destinata a parco pubblico, con la costruzione di una piscina galleggiante, una spiaggia attrezzata e un ristorante, nonché un raddoppio degli ormeggi (se non ormai conclusi, in una fase avanzata di cantierizzazione). Il sopralzo dell'isola artificiale delle Tresse (cassa di colmata dei fanghi inquinati di dragaggio, in deroga alla normativa speciale) – che si accompagna a progetti per palasport, alberghi e parcheggi sull'area a ridosso di Porto Marghera, denominata dei Pili – dovrebbe passare per una modifica del Piano di Intervento e del Piano di Assetto del Territorio. La realizzazione di un nuovo stabilimento balneare agli Alberoni, in un'area in cui il Wwf aveva segnalato come habitat prioritario per flora e fauna a rischio, riafferma una logica di inarrestabile privatizzazione dello spazio lagunare. La lista potrebbe continuare a lungo per dimostrare come la logica tipicamente legata alla “valorizzazione” – termine probabilmente da ridiscutere profondamente nel valore semantico assunto nelle puntuali accezioni strumentali – si riaffermi, senza trovare ostacoli, con sempre maggior frequenza e disinvoltura all'interno di processi di finanziarizzazione attraverso la rendita. Proprio su questo punto si combinano, da un lato, la mancanza di una visione precisa per il futuro della città metropolitana (qui si innesta il problema dell'individuazione della “scala della laguna”, con una questione di natura politica) e, dall'altro, l'assenza di una sostanziale limitazione dei dispositivi di pianificazione nelle concrete possibilità di regolazione pubblica del ruolo preponderante dell'iniziativa privata. Appare chiaro come tale questione attenga alla disciplina urbanistica, nella sua dimensione tecnica e applicativa, legata alle specificità e alle competenze soprattutto giuridiche che incontra.

Accanto alle progettualità che, se lette in simultanea, sembrano produrre una mappa che in breve tempo altererà indelebilmente il volto della laguna nella direzione di un uso sempre più privatistico – in piena opposizione all’idea di laguna come bene comune – esistono anche le azioni contrarie, di tutela, di trasmissione della conoscenza e di costruzione di una rinnovata “identità lagunare” all’interno di un tripartito e alternativo impatto dell’economia sull’organizzazione del territorio: conservazione, trasformazione e rigenerazione (Migliorini, 2020). Una moltitudine di gruppi sociali e informali, cittadini di terra e di acqua, incidono sull’immaginario e sulla riaffermazione delle sfide concrete che attendono questo territorio attraverso mobilitazioni culturali e civiche in grado di radunare intorno a sé un numero sempre crescente di adesioni, alimentando consapevolezza, tenacia e competenza, intrecciando reti sempre più articolate ed internazionali (Italia Nostra, Veneziamiofuturo, We are here Venice, No grandi Navi, Legambiente ma anche liste civiche locali come Terra&Acqua che riposizionano le questioni lagunari entro una prospettiva politica strutturata e percorribile, lontano da retoriche e slogan). Le azioni di contrasto, dunque, non mancano e si rintracciano in maniera evidente laddove le varie forme di speculazione fondiaria si addensano. Questo vale per l’ambito di ampliamento dell’aeroporto Marco Polo, interessato prima dal progetto denominato Quadrante Tessera, ora dal progetto per il nuovo terminal T2 presentato dalla stessa società di gestione dello scalo aereo, in accordo con l’Ente Nazionale Aviazione Civile e Ferrovia dello Stato, che prevede la realizzazione di un collegamento ferroviario con una linea in parte a doppio binario e in parte a singolo sotterraneo². Un simile progetto, come il precedente, è stato fortemente contrastato da varie associazioni (in particolare dal Consorzio Regionale Autotrasportatori Artigiani Veneti) con esposti alle autorità di competenza per il grave danno all’ambiente e alle preesistenze paesaggistiche, nonché ai rischi idrogeologici e il consumo di suolo.

Che cosa ci si dovrà attendere per il futuro del territorio lagunare appare molto difficile da stabilire. Una cosa certa, al di là dei problemi ricorrenti, delle mancanze incolmabili e della cronicità di alcune questioni, è che la pandemia ha generato un’autentica occasione, purtroppo mancata, per la laguna e forse è destinata a creare condizioni peggiori rispetto al passato, rimarcando le profetiche parole espresse da Michel Houellebecq, in una lettera pubblicata e letta ai microfoni della radio France Inter nel mese di maggio del 2020³. Dopo il primo *lockdown* nazionale, sui social media, hanno circolato le immagini satellitari del cambiamento della cromia dell’acqua lagunare dovuto all’arresto dei mezzi a motori, sia nei canali

veneziani sia nelle bocche di porto. La fauna che rapidamente si stava riappropriando di habitat ad essa preclusi a causa di inquinanti e mezzi a motore ha suscitato stupore, eppure tali immagini non sono bastate a posizionare una possibile svolta nel pensiero e nell'immaginario futuro. Al di là del valore iconico di certe situazioni, non si è politicamente approfittato dell'interruzione forzata delle crociere per accogliere alcuni progetti di aumento delle resistenze idrauliche del canale portuale del Lido per ridurne l'attuosità con cassoni removibili autoaffondanti e quindi tutelare efficacemente la città di Venezia (Boato, 2020). Non si è politicamente provveduto ad istituire un tavolo, autenticamente aperto, di confronto e di discussione per i progetti che dovranno essere messi in campo per la mitigazione e l'adattamento, per l'aumento della resilienza agli effetti dei cambiamenti climatici, per la rivitalizzazione degli spazi urbani, per la messa a punto di strumenti per la raccolta di dati e per il rafforzamento degli ecosistemi naturali. Per un infausto ed eccezionale evento del destino, i flussi in laguna si sono fermati completamente e si è scelto semplicemente di attendere. Di certo per l'eccezionalità della situazione, forse si sarebbe potuto fare molto o poco [non si sa!] ma il dato che appare più rilevante oggi è che, per dare spazio alla ripresa, alcune tra le logiche più privatistiche, già in atto da decenni, si stanno riaffermando con vigore (darsene, collegamenti acquei motorizzati, sfruttamento turistico, crociere, ecc.), mettendo in discussione le tutele fondamentali a favore di rendite di posizione, sregolazioni di vario genere e opportunismi, con il rischio sempre più concreto di diventare pratiche sociali e politiche condivise e quindi allontanare definitivamente un futuro alternativo per la laguna e per Venezia.

Note:

¹ Si fa riferimento al regesto delle progettualità individuate nell'ambito della ricerca dell'autore "Tra acqua e città. costruzione di scenari di paesaggio per un territorio fragile" (responsabile scientifico M.C. Tosi) iscritto nel programma Venezia 2021. Programma di ricerca scientifica per una laguna regolata coordinato da Corila e Università Iuav di Venezia.

² A tal proposito si veda il saggio di Andrea Grigoletto in questo stesso volume.

³ Il testo completo dell'intervento cita: «Ce confinement me paraît l'occasion idéale de trancher une vieille querelle Flaubert-Nietzsche. Quelque part (j'ai oublié où), Flaubert affirme qu'on ne pense et n'écrit bien qu'assis. Protestations et moqueries de Nietzsche (j'ai également oublié où), qui va jusqu'à le traiter de nihiliste (ça se passe donc à l'époque où il avait déjà commencé à employer le mot à tort et à

travers) : lui-même a conçu tous ses ouvrages en marchant, tout ce qui n'est pas conçu dans la marche est nul, d'ailleurs il a toujours été un danseur dionysiaque, etc. Peu suspect de sympathie exagérée pour Nietzsche, je dois cependant reconnaître qu'en l'occurrence, c'est plutôt lui qui a raison. Essayer d'écrire si l'on n'a pas la possibilité, dans la journée, de se livrer à plusieurs heures de marche à un rythme soutenu, est fortement à déconseiller : la tension nerveuse accumulée ne parvient pas à se dissoudre, les pensées et les images continuent de tourner douloureusement dans la pauvre tête de l'auteur, qui devient rapidement irritable, voire fou. La seule chose qui compte vraiment est le rythme mécanique, machinal de la marche, qui n'a pas pour première raison d'être de faire apparaître des idées neuves (encore que cela puisse, dans un second temps, se produire), mais de calmer les conflits induits par le choc des idées nées à la table de travail (et c'est là que Flaubert n'a pas absolument tort) ; quand il nous parle de ses conceptions élaborées sur les pentes rocheuses de l'arrière-pays niçois, dans les prairies de l'Engadine etc., Nietzsche divague un peu : sauf lorsqu'on écrit un guide touristique, les paysages traversés ont moins d'importance que le paysage intérieur» (Houellebecq, 2020).

Riferimenti:

- Boato S., 2020, "Riequilibrare e riqualificare la Laguna per un futuro sostenibile", in Benzioni G., a cura di, *Dal Caranto della laguna. Voci per Venezia*, pp.215-231, La Toletta edizioni, Venezia;
- D'Alpaos L., 2019, *SOS Laguna. Salviamo Venezia e la sua laguna dai preditori ingordi e dai tecnici e politici senz'anima*, Mare di Carta, Venezia;
- Fabbri G., Migliorini F., Tattara G., 2020, *Venezia il dossier Unesco e una città allo sbando. Città, turismo e laguna*, Libreria editrice Cafoscarina, Venezia;
- Ferrucci R., 2019, *Venezia è Laguna*, Helvetia Editrice, Venezia;
- Houellebecq M., 2020, *En un peu pire*. [audio] France Inter, Lettre d'intérieur, 4 maggio 2020;
- Migliorini F., 2020, "Tra mercato e progetto", in Benzioni G., a cura di, *Ascolta Venezia*, pp.157-168, La Toletta edizioni, Venezia;
- Pes L., 2020, "Una transizione difficile. Venezia dal xx al XXI secolo", in Borrelli G., Busacca M., a cura di, *Venezia. L'istituzione immaginaria della società secolo*, pp.11-26, Rubettino editore, Catanzaro;
- Trincanato E.R., 1954, "Le comunità della laguna veneta. I caratteri degli insediamenti lagunari", in Tentori F., 1997, a cura di, *Su Venezia e la Laguna Veneta e altri scritti di architettura 1948-1993*, Officina edizioni, Roma.

Venice Hyper-tourism¹

Airbnb a Venezia, un caso studio

I paradigmi di Industria 4.0 applicati alla manifattura hanno ampiamente messo in evidenza, anche in Italia e nella regione Veneto, la rivoluzione in corso derivata dall'*Internet of things* e dalla digitalizzazione dei processi produttivi. Tuttavia, poco o nulla si è detto circa le conseguenze delle tecnologie digitali nei settori del turismo e della valorizzazione del territorio, laddove importanti provider tecnologici stanno radicalmente modificando le tradizionali forme del ricettivo, del commercio, della ristorazione e della mobilità sostenibili. In questi ambiti le nuove tecnologie digitali hanno sovrapposto un'infrastruttura immateriale che da un lato ha enormemente amplificato le potenzialità di customizzazione dell'offerta turistica per territori, cittadini e consumatori che esprimono domande sempre più articolate; dall'altro lato, la rivoluzione tecnologica, quando applicata senza regolamentazione ai luoghi del turismo di massa, è stata spesso foriera di processi di gentrificazione dei cittadini e sperequazione dell'offerta economica tradizionale.

In questo scritto sono illustrati i risultati provvisori di una ricerca ancora in corso avente per oggetto le ricadute del "turismo digitale" sulla città di Venezia. Le analisi effettuate mettono in luce le ricadute spaziali e le forme di funzionamento delle mutate geografie del turismo a Venezia, in particolare in relazione al provider tecnologico Airbnb, operante nel settore locazioni di breve durata per affittanze turistiche. A partire dall'analisi dei dati territoriali e dei database forniti da agenzie indipendenti come Inside AirBnB², la ricerca evidenzia rischi e potenzialità dell'impatto delle nuove forme di turismo sul territorio e sulla residenzialità. Il lavoro qui presentato è *in itinere*, pertanto può presentare alcuni errori o inesattezze; nonostante questo fotografa l'impatto del fenomeno sul territorio nei passati anni, e restituisce uno scenario che ci consente di avanzare diverse riflessioni in divenire.

È opinione di molti osservatori che il modello economico che ha iniziato a consolidarsi a valle della crisi e delle possibilità offerte dalle tecnologie digitali stia generando importanti e profonde ricadute non solo sugli spazi della produzione ma sull'intero sistema di funzionamento e di organizzazione delle città e dei territori (Anderson, 2014; Rifkin and Canton, 2018). Come noto, la nuova matrice produttiva è resa possibile e

operativa grazie alla pervasività di Internet: piattaforma abilitante di una comunicazione ubiqua di tutto verso tutto. Con la progressiva diffusione dell'Internet delle cose, la maggior parte degli oggetti, degli edifici, delle macchine, delle infrastrutture energetiche e delle città diventeranno "intelligenti" perché globalmente interconnessi da migliaia di sensori produttori di dati. Un mondo nel quale "nuovi *bit* possono infondere nuova vita a vecchi atomi" (Anderson, 2012), laddove il valore delle cose è attribuito più che dal possesso dalle molteplici possibilità di accesso e in cui, anche per questo, "tutta la vita è un'esperienza a pagamento" (Rifkin, 2001).

La ricerca riconosce come l'arrivo di alcuni provider tecnologici specialmente dedicati al turismo digitale abbia fatto da acceleratore e detonatore dei già consolidati fenomeni di turistificazione a Venezia, portando rapidamente la città lagunare da una dimensione di *over-tourism*³ che ha origini almeno dalla seconda metà del xx secolo, ad una progressiva condizione di *hyper-tourism*⁴. Contemporaneamente la lettura dei dati che derivano da Airbnb consente di costruire nuove immagini territoriali a supporto delle politiche urbane che rendano manifesti i ritmi, le intensità, i punti di concentrazione nello spazio e nel tempo delle nuove geografie del turismo.

Venezia capitale mondiale del turismo di massa

Secondo il rapporto "Healthy Travel and Healthy Destinations" pubblicato da Airbnb nel 2018 (Airbnb, 2018), Venezia è la capitale mondiale del turismo di massa. Un primato che nelle principali isole storiche è ciclicamente causa di code, congestione di alcuni luoghi e trasporti pubblici, crescita dei prezzi per l'accesso ai servizi primari con importanti e spesso incontrollate conseguenze negative sulla qualità di vita dei residenti e per l'esperienza stessa dei turisti. Le analisi dei dati mostrano come il problema del turismo di massa a Venezia sia in particolare legato alla densità di turismo, esprimibile in una quantità relativamente piccola di turisti (Venezia ha un quarto dei visitatori di Bangkok, meno di un terzo dei visitatori di Parigi, meno della metà dei visitatori New York) concentrati in uno spazio eccessivamente ridotto (Venezia centro storico presenta un'intensità turistica centotrenta volte più alta di Bangkok, duecentocinquanta volte più alta di New York) [figura A, pagina 089].

E tuttavia importante precisare che in concomitanza alla crescita della popolazione turistica, Venezia ha subito processi di spopolamento che hanno radici lontane nel tempo (Mencini *et al.*, 2013). *Over-tourism* e i

processi di gentrificazione derivati dal turismo di massa, hanno portato dal 1950 ad oggi a una radicale trasformazione del tessuto sociale veneziano: da un lato, si assiste negli anni come noto, ad un andamento inversamente proporzionale delle curve di crescita di turisti e residenti in alcune parti del territorio comunale; dall'altro e come conseguenza di questo stesso fenomeno, si evince una progressiva ma sempre crescente specializzazione di intere parti del territorio comunale. Anche nell'isola di Venezia si assiste alla specializzazione di alcune parti, con itinerari e aree su cui si concentra la pressione turistica. Soprattutto in queste parti della città, dalla seconda metà del xx secolo e ben prima dell'arrivo di internet, i servizi e il commercio hanno progressivamente cominciato ad adeguarsi alla domanda degli utenti, concentrandosi nei punti di maggiore attrattività ed espellendo progressivamente da queste aree i servizi e il commercio di vicinato. La mappa che ne deriva mostra implicitamente come anche all'interno del centro storico i turisti non si distribuiscono uniformemente ma si concentrino in alcuni luoghi, accentuando ancor più gli effetti della congestione derivata dall'intensità turistica richiamata. Negli anni, sulla *Touristic Tour* – circuito ideale che tocca i più famosi punti di Venezia – chiese ed edifici pubblici di grande valore storico e culturale sono stati convertiti in negozi, supermercati e centri commerciali [figura B, pagina 090].

Lo slogan originale di Airbnb, “Live like a Local”, deve oggi fare i conti con una città in cui i residenti sono sempre più rari e in cui è il turismo stesso e spesso la prima fonte dei fenomeni di gentrificazione che affliggono la città. Nel 2017 i visitatori giunti nella città lagunare sono circa venti milioni; se messi in relazione con la popolazione del comune (circa 260 mila persone) essi esercitano una pressione di 73.8 turisti l'anno per ogni residente. Il dato risulta avere una certa importanza, tuttavia se nel conteggio prendiamo in considerazione solo la popolazione del centro storico (circa 53 mila persone), ovvero il luogo dove si concentra la maggior parte dei flussi turistici, ecco che il risultato cambia notevolmente di intensità: nel corso dell'anno ogni abitante della città storica incontra mediamente circa 340 nuovi visitatori che necessitano di alloggio, servizi e commerci dedicati, concentrati abitualmente nei mesi di alta stagione lungo la Tourist Street [figura C, pagina 091].

Turista a domicilio

Dal 2008, anno della sua comparsa, Airbnb è diventato in poco tempo uno dei principali attori del settore ricettivo nello scenario turistico

mondiale e veneziano. L'analisi dei dati del suo andamento nel tempo e della sua distribuzione nello spazio consente oggi di sviluppare alcune interessanti riflessioni e ipotesi provvisorie sulle nuove geografie e modalità di funzionamento del turismo a Venezia, la cui analisi appare utile anche per meglio comprendere tendenze, andamenti e localizzazione spaziale del settore ricettivo tradizionale. I dati mostrano in particolare la rapidissima crescita del servizio nel corso degli anni in relazione alle strutture ricettive tradizionali, l'andamento stagionale ciclico e autosomigliante con concentrazioni turistiche nei mesi da maggio-settembre e la distribuzione nello spazio del comune di camere private ed appartamenti [figure D, E, F, pagine 093 e 094]. Nel 2018 le camere e gli appartamenti registrati sulla piattaforma Airbnb sono oltre ottomila, a fronte delle seimila strutture ricettive complementari (B&B, agriturismo, case vacanze, ecc) e le circa cinquecento strutture alberghiere tradizionali.

Cosa succederebbe se rappresentassimo la distribuzione dei pernotti Airbnb come se fossero le altezze di una nuova orografia, quali sarebbero le vallate e le cime di questo nuovo paesaggio? Le mappe che ne derivano mostrano, oltre alla ben nota concentrazione di pernotti nell'isola storica, l'importante crescita di richiesta ricettiva per pernottamenti nelle zone di terraferma più connesse con il centro. In particolare, nella mappa relativa all'isola storica è possibile riconoscere una grande vallata che corrisponde al Canal Grande su cui si affacciano le tre vette più importanti e spettacolari di Venezia – Rialto, san Marco e l'Accademia – connesse dai ponti che attraversano il canale. Ai margini del massiccio centrale alcune vette minori a nord – il Ghetto e la zona compresa tra Santa Maria dei Miracoli e la chiesa dei Gesuiti – e a sud – la Punta della Salute–. A est ed ovest le vallate maggiori di Castello, Sant'Elena, Santa Marta, Giudecca su cui non a caso si concentrano gli ultimi residenti veneziani. Di un certo interesse anche per le ricadute sul progetto e le politiche urbane è la mappa relativa alla terraferma, dove emerge la vetta in prossimità della stazione ferroviaria di Mestre che si estende con cime minori, ma sempre crescenti, verso Piazza Ferretto, laddove i valori immobiliari stanno crescendo molto rapidamente [figure G, H, pagina 095].

Se osserviamo questi fenomeni dall'interno appare evidente come Airbnb a Venezia sia molto distante dai principi di *sharing economy* che hanno originariamente sostenuto la nascita del noto servizio digitale. Le mappe relative alla dimensione e all'impatto territoriale del fenomeno a partire dalle caratteristiche dimensionali degli alloggi (numero di posti letto per ogni singolo annuncio) mostrano chiaramente come molto raramente

Airbnb a Venezia diventi la stanza degli ospiti messa a reddito dai proprietari. La distribuzione nello spazio e la grandezza di molti alloggi che offrono fino a sedici posti letto per ogni singolo annuncio, mostra come gli alloggi più grandi, per dimensioni simili in tutto a dei piccoli alberghi, si situano coerentemente con le vette richiamate nelle pagine precedenti [figura 1, pagina 097].

Live like a local, spend like a tourist

Come noto, nella normativa in vigore in Italia le locazioni turistiche (o affitti brevi), a cui Airbnb si rivolge, sono relative ad immobili non classificati come strutture ricettive con finalità esclusivamente turistiche. Si tratta quindi di locazioni che di base non prevedono alcuna prestazione di servizi accessori o complementari (quali ad esempio: il servizio di pulizie durante la permanenza dell'ospite, la colazione, eccetera). La locazione turistica non è considerata, dal punto di vista normativo, come attività ricettiva (come i Bed & Breakfast, le Case per Vacanza, i Residence, ecc) anche se a tutti gli effetti fa parte (e condiziona sensibilmente) l'offerta ricettiva complessiva del territorio. Gli alloggi in affitto su Airbnb non sono riconosciuti dalla normativa come strutture ricettive, causando ricadute negative sulla residenzialità e il mercato delle locazioni a lungo termine in quanto “il mercato per la domanda dei residenti non coincide con il mercato per la domanda dei turisti, ma i due mercati si sovrappongono nel tempo e nello spazio ed entrano in conflitto o divergono” (D'Eramo, 2019). È tuttavia possibile osservare come in altre città europee mete del turismo di massa, le amministrazioni abbiano cercato di trovare delle soluzioni per tentare di calmierare gli effetti dell'affitto breve a termine al fine di non sottrarre un eccessivo numero di appartamenti all'affitto regolare. Le varie politiche di contenimento, nate *ad hoc*, vertono principalmente su due concetti: i tetti temporali per la disponibilità di giorni/anno e lo *zoning*. Tra le principali città turistiche, Parigi città leader per numero di Airbnb presenti, impone un tetto temporale per cui un appartamento può essere affittato attraverso la piattaforma per un massimo di novanta giorni l'anno (Alur, 2014)⁵. Dal 2017 a Barcellona è entrato in vigore il *Peuat* (Plan Especial Urbanístico de Alojamiento Turístico), uno strumento urbano che disciplina l'istituzione di esercizi ricettivi turistici per garantire un turismo di qualità e i diritti fondamentali dei cittadini. La città è stata divisa in quattro zone a cui corrisponde uno specifico regolamento. Nel centro storico (zona 1) non vengono più rilasciate concessioni per interi

appartamenti mentre nella zona immediatamente prospiciente il centro (zona 2), sono concesse nuove licenze solo se il rapporto tra airbnb e abitazioni residenziali in un isolato è inferiore all'1,48% (Peuat, 2017). Amsterdam è stata forse la prima delle città a cercare di adottare delle politiche atte a contenere il fenomeno delle affittanze turistiche a breve termine pur riconoscendo la validità della formula Airbnb. Per queste specifiche esigenze è stata individuata una nuova tipologia di affitto privato che prevede che chi affitta sia residente, viva nello stesso alloggio e svolga l'attività in maniera soltanto occasionale e non imprenditoriale. Chi affitta, inoltre, sarà tenuto a pagare le tasse sui redditi degli affitti e le tasse di soggiorno.

Questa casa non è un albergo... o forse si

In mancanza di una regolamentazione del fenomeno è apparso rapidamente evidente come nelle città d'arte come Venezia gli affitti a breve termine siano di maggiore rendimento delle locazioni tradizionali a fronte, tuttavia, di una più complessa gestione derivata dai necessari e frequenti servizi di accoglienza, pulizia, fornitura della biancheria, manutenzione ordinaria. Per queste ragioni molti proprietari, a fronte di una trattenuta sui costi della locazione, hanno ritenuto utile demandare la conduzione dei propri immobili messi a reddito sulla piattaforma Airbnb a società di gestione che fungono da intermediari fra il proprietario e il turista. Questa figura, spesso identificata con il termine *property manager* è un professionista che effettua gestione di immobili di terzi. I suoi servizi possono comprendere la creazione dell'annuncio, la gestione delle prenotazioni e la comunicazione con gli ospiti, la fornitura della biancheria, il servizio di lavanderia e di pulizie, la manutenzione ordinaria dei locali, l'accoglienza ospiti (check-in, check-out). I dati mostrano come oggi a Venezia gli host (presumibilmente privati) che gestiscono un singolo annuncio siano solo il trentadue per cento a fronte di quasi il settanta per cento di "host professionali" che gestiscono annunci per più immobili alcuni dei quali fino a cento annunci. "Negli annunci su Airbnb, 1 host su 5 (il 22% degli host) gestisce molteplici annunci per un appartamento. Questo 22% gestisce quasi il 62% degli annunci, ovvero 2 annunci su 3. Il 5% [gestisce] il 33% degli annunci. Questo dato è inoltre una probabile sottostima, poichè non sono stati conteggiati i diversi casi in cui un host apre un profilo diverso per ogni annuncio" (Ocio, 2018). In cambio della gestione offerta dalla società di intermediazione il privato cede una percentuale sugli introiti che varia

dal dieci per cento per la sola gestione telematica, al venti per la gestione completa con pulizie, fornitura biancheria e accoglienza ospiti.

Come si evidenzia nelle mappe che mettono in relazione i principali host con i posti letto gestiti, le diverse società di intermediazione per affittanze turistiche attive sul territorio veneziano assomigliano sempre più a dei veri e propri alberghi diffusi di nuova generazione. Grazie all'uso di una piattaforma fornita da un solo provider tecnologico possono gestire (in modo resiliente e senza alcun investimento in capitale fisso) un grande numero di posti letto, confrontabile per dimensione con le più grandi strutture ricettive tradizionali.

Alcune conclusioni provvisorie per una ricerca ancora in corso

I dati illustrati mostrano come l'avvento di Airbnb a Venezia abbia fatto da detonatore di processi di turistificazione già in corso e ampiamente consolidati almeno dalla metà del xx secolo. *L'hypertourism* è il fenomeno che ne deriva, trasla i concetti di ipercapitalismo introdotti da Rifkin in *The age of access*, dove dalla mercificazione dello spazio (prima risorsa del proto-capitalismo) con le nuove tecnologie si è mano a mano passati alla mercificazione totale dell'esperienza: "il cibo che mangiamo, i beni che produciamo, i servizi che dispensiamo, le esperienze culturali che condividiamo" (Rifkin, 2010: 194). In questo senso Venezia sembra essere un territorio perfetto di conquista dell'iperturismo, spazio storicizzato in cui, con "l'economia dell'esperienza, non si producono beni ma *ricordi*" (ivi). Airbnb e i provider tecnologici a servizio delle affittanze turistiche sono l'ideale strumento che consente il passaggio dal possesso di un bene (mercificazione dello spazio) al suo accesso (mercificazione dell'esperienza). In questo senso le società di servizio accelerano il fenomeno là dove si configurano come alberghi diffusi che "vendono l'esperienza" del vivere come un residente, senza tuttavia la necessità di possedere un solo bene immobile.

Guardare a Venezia attraverso la *datavizualization* che deriva dai dati digitali del turismo consente da un lato di comprendere, codificare e smontare i meccanismi che sono alla base dell'economia dell'esperienza, dall'altro permette di proiettare l'economia dell'esperienza nello spazio per leggere in tempo reale i ritmi stagionali, i punti di congestione, i nuovi territori di conquista del turismo; dati molto utili anche ad informare le politiche territoriali sempre più attente agli slogan del "turismo esperienziale" e a informare l'orizzonte di senso che deve essere alla base dell'osservatorio regionale del turismo in via di costituzione.

Il turismo digitale, al pari di ogni innovazione tecnologica, nei modelli economici e produttivi, non può essere considerato un male in sé, da un lato perché, come detto, i dati che ne derivano possono aiutarci a governare meglio le politiche urbane, dall'altro perché, quando depurato dai fenomeni speculativi dell'ipercapitalismo richiamato da Rifkin può costruire le premesse di sostegno alla residenzialità che erano alla base del progetto originario di Airbnb. Sembra infatti opportuno evidenziare come gli strumenti digitali e i servizi ad essi accessori, quando accompagnati da un progetto di visione e da una sana politica urbana, possono diventare strumenti utilissimi sia per sostenere una residenzialità veneziana che nel tempo ha visto eroso il suo potere di accesso al mercato e alla casa, sia per sostenere un turismo alternativo nelle isole minori e nelle aree più interne della laguna.

FIGURE DA PAGINA 089

Note:

¹ Il testo qui presentato è frutto di un lavoro sviluppato nell'ambito della ricerca "Veneto sustainable smart tourism 2030" finanziata dalla Regione Veneto con i finanziamenti del Fondo Sociale Europeo. Gruppo di lavoro: Lorenzo Fabian (responsabile scientifico) Giacomo Mantelli e Camilla Cangiotti. Questo testo è frutto della collaborazione tra gli autori che ne condividono i contenuti e l'impostazione generale, tuttavia esso è stato redatto da L. Fabian per i paragrafi "Airbnb a Venezia, un caso studio", "Turista a domicilio", "Alcune conclusioni provvisorie per una ricerca ancora in corso" e da G. Mantelli per i paragrafi "Venezia capitale mondiale del turismo di massa", "Live like a local, spend like a tourist", "Questa casa non è un albergo... o forse sì". Le immagini e le elaborazioni cartografiche sono state sviluppate in una prima forma nella tesi di Laurea Magistrale in Architettura e culture del progetto "Turista a domicilio: la turistificazione come fenomeno ricostituente la comunità di Venezia" (studente: G. Mantelli; relatore: L. Fabian; Università Iuav di Venezia). Ove non diversamente esplicitato i dati derivano da: Inside Airbnb (Cox, 2016); Osservatorio Civico sulla casa e la residenza (Ocio, 2018); il Servizio di Ricerca e Statistica del Comune di Venezia.

² Inside Airbnb è un progetto dell'attivista americano Murray Cox nato nel 2016 con l'obiettivo di fornire dati che quantificano l'impatto degli affitti a breve termine sugli alloggi e sulle comunità residenziali; il progetto fornisce anche una piattaforma per supportare la difesa delle politiche urbane per proteggere le città dagli impatti degli affitti a breve termine (Cox, 2016).

³ L'Organizzazione Mondiale del Turismo (Unwto) definisce l'overtourism come "l'impatto del turismo su una destinazione, o parti di essa, che influenza eccessivamente la qualità della vita percepita dei cittadini e/o la qualità delle esperienze dei visitatori in modo negativo" (Koenks et al., 2018) .

⁴ Il termine hyper-tourism, è da noi qui proposto da un lato per traslare al turismo il concetto di hyper-capitalism introdotto da Rifkin nel già citato *The age of access: the new culture of hypercapitalism, where all of life is a paid-for experience* (2001), dall'altro per designare una specifica forma di over-tourism sostenuta dalle tecnologie digitali.

⁵ "Loi Alur" (Loi Alur 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové) è una legge francese che non prevede alcun permesso per i proprietari che affittano l'abitazione principale, significa che è legale affittare una proprietà solo se ci si vive per più di quattro mesi all'anno e a meno che non sia registrata come "unità commerciale" si può affittare solo per novanta giorni all'anno; Nel centro città (primi quattro Arrondissement) è vietato l'affitto di interi appartamenti ma solo di camere. Chi affitta una seconda proprietà va incontro ad una multa di venticinquemila euro o è costretto ad acquistare una unità commerciale per trasformarla in residenziale.

Riferimenti:

Airbnb, 2018, "Healthy Travel and Healthy Destinations". [online] www.news.airbnb.com/wp-content/uploads/sites/4/2018/05/healthy-travel-and-healthy-destinations.pdf [settembre 2021];

Alur, 2014, *Loi n.366 du 24 mars 2014, "Pour l'accès au logement et un urbanisme rénové"*, n.l;

Anderson C., 2014, *Makers. The new industrial revolution*, Random House, New York;
Cox M., 2016, *Inside Airbnb. Adding data to the debate*. [online] www.insideairbnb.com [ottobre 2021];

D'Eramo M., 2019, *Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo*, Feltrinelli, Milano;
Koenks K., Postma A., Papp B., Yeoman I., 2018, *Over tourism? Understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions*, World Tourism Organization, Breda
University of Applied Sciences, Stenden University of Applied Sciences, European Tourism Futures Institute;

Mencini G., a cura di, 2013, *Il turismo a Venezia e nel Veneto. Problema o risorsa?*, Supernova, Venezia;

Ocio, 2018, "Osservatorio civico sulla casa e la residenza". [online] www.ocio-venezia.it [ottobre 2021];

Peut, 2017, "Plan Especial Urbanístico de Alojamiento Turístico". [online] www.ajuntament.barcelona.cat/pla-allojaments-turisticas [ottobre 2021];

Rifkin J., 2001, *The age of access. The new culture of hypercapitalism, where all of life is a paid-for experience*, Jeremy P. Tarcher, Putnam, New York;

Rifkin J., Canton P., 2018, *La terza rivoluzione industriale. Come il 'potere laterale' sta trasformando l'energia, l'economia e il mondo*, Mondadori, Milano.

Il futuro delle isole minori

Arcipelago

Oltre al centro storico suddiviso in sestieri, il sistema insediativo della laguna di Venezia è definito da una molteplicità di isole, comunemente chiamate minori, che vanno a formare un vasto e articolato arcipelago. La geografia delle isole è alquanto diversificata quanto a dimensione, densità abitativa, storia, dinamiche socio-economiche e caratteristiche urbanistiche e paesaggistico-ambientali. Alcune (tipicamente Murano, Burano, Torcello e il Lido) sono universalmente note, e dunque stabilmente inserite nei circuiti di fruizione turistica della laguna; altre, al contrario, sono ancora poco conosciute ed esplorate. Come ricorda Laura Cipriani (2017), questo complesso mosaico è composto di isole abitate e isole abbandonate, unitamente a una serie di terre semi-emerse che, adeguandosi al fenomeno delle maree e alla continua mutevolezza della laguna, si trovano ora al di sopra, ora al di sotto della superficie dell'acqua. Non è dunque un caso che, nella stessa mappa "mentale" dei veneziani, permanga spesso una certa confusione su quante siano (e, ancor più, dove siano localizzate) le diverse isole che formano l'arcipelago. Le isole minori costituiscono altresì un importante patrimonio storico, culturale e naturalistico. Si tratta infatti di insediamenti antichi, remoti e silenziosi, che, nell'immaginario comune, si ergono a simbolo di una Venezia diversa, segreta, insolita, inattesa, senza dubbio ricca di fascino. Ancor più, però, la loro presenza è la testimonianza tangibile di come la laguna fosse un tempo uno spazio vivo, integrato, solcato da flussi molteplici che connettevano le isole minori tra loro e con la "sorella" maggiore (Venezia), entro una rete di reciproci scambi e protezioni.

È tradizionalmente riconosciuto come la storia "urbana" della laguna di Venezia abbia avuto inizio proprio nel sistema delle isole della laguna Nord, con Torcello *in primis* a dare riparo agli abitanti della terraferma che tentavano di mettersi in salvo dalle invasioni barbariche. In seguito, le isole sono diventate dei centri di produzione agricola (orti, frutteti, vigneti) e insediamenti di pescatori a sostegno degli altri centri abitati lagunari, quindi luoghi occupati da funzioni religiose (eremi, monasteri, conventi, abbazie e cimiteri), sanitarie (lazzaretti e ospedali) e militari (rocche, forti e caserme). Negli anni, tuttavia, le isole minori sono state dimenticate tanto nell'agenda politico-decisionale della

città, quanto nell'immaginario e nell'attenzione collettiva, perdendo progressivamente, assieme ai residenti, l'importanza e il ruolo originario (Cipriani, 2017).

Abbandono

Restrungendo il campo di osservazione alle sole isole abitate, in cui cioè sono presenti dei residenti registrati dagli uffici anagrafici comunali¹, è infatti evidente come per molte di loro la condizione di difficile accessibilità territoriale, unitamente alla ricerca di un abitare più “moderno” e meno costoso in terraferma, abbia generato – a partire dagli anni Sessanta del xx secolo – intense dinamiche di spopolamento, invecchiamento demografico e chiusura di attività economiche, funzioni e servizi [figura A, pagina 098]. Si tratta, come ovvio, di un fenomeno di abbandono che non riguarda solamente le isole minori, bensì l'intero centro storico veneziano (Pes, 2002; Settis, 2014).

Qualche dato può aiutare a comprendere meglio le dinamiche in corso. A titolo puramente esemplificativo, nelle isole sono presenti, al 31 dicembre 2017, 33.839 residenti, il 42,75% al Lido, il 12,96% nell'isola della Giudecca e il 12,69% a Murano². In un decennio, il numero dei residenti è diminuito dell'8,33%, registrando una perdita totale di 3.076 persone. Dinamiche intense di spopolamento si registrano a Santa Maria del Mare nell'isola di Pellestrina (-46,09%), a Mazzorbo (-24,64%), alle Vignole (-23,53%), a Burano (-17,74%) e a Sant'Erasmus (-14%). Sul fronte dell'invecchiamento demografico, l'indice di vecchiaia delle isole minori considerate nel loro insieme è pari a 3,03 a fine 2017, con valori particolarmente elevati a Mazzorbo (4,88), Sant'Erasmus (4,30) e Lido (3,22) (Basso, 2020).

Turisticizzazione

A questi processi di abbandono si intrecciano poi dinamiche di turisticizzazione che interessano anche le isole minori. Nella cornice del cosiddetto turismo esperienziale, infatti, l'immaginario generato dall'isola abbandonata o comunque poco abitata spinge con sempre più intensità una clientela ad elevata capacità di spesa a ricercare, proprio qui, una destinazione autentica ed esclusiva. Le isole, con i loro spazi ed edifici pubblici e privati abbandonati, sono così diventate oggetto di crescenti interessi di investimento turistico (specie internazionale), privatizzazione e messa in vendita del patrimonio pubblico. I resort di

lusso e le attività ricettive qui realizzate, spesso raggiungibili solamente con mezzi di trasporto privato, sono pubblicizzati per la loro lontananza dal centro storico (e dunque dalla sua frenesia turistica e commerciale) e per il contatto diretto con una natura prevalentemente incontaminata e selvaggia³.

Le isole, in poco tempo, si sono pertanto riempite (e altre sono in procinto di esserlo) di flussi economici, funzioni e popolazioni connessi alla sempre più intensa globalizzazione dell'industria turistica. Avvallati dall'amministrazione comunale, questi processi sono un segnale evidente della volontà di perseguire la strada di una completa turisticizzazione di Venezia, non più solamente nel centro storico, ma anche nei suoi margini più remoti⁴. Prendendo a riferimento Neil Brenner, tali dinamiche rientrano in un *frame* dominante che concepisce le isole come dei "paesaggi funzionali e operazionali" (Brenner, 2014) a esclusivo servizio dell'industria del turismo globale, una sorta di valvola di sfogo dell'eccessiva saturazione turistica del centro storico, comunque finalizzata alla sua continua riproduzione nel tempo. Si tratta di processi che hanno generato intensi conflitti sociali, come avvenuto nel caso dell'attivazione civica che ha impedito la vendita all'asta dell'isola di Poveglia. Paradossalmente, è solo nel momento in cui si fa concreta un'opzione di privatizzazione e trasformazione delle isole in senso turistico che questi contesti tornano a essere centrali anche nel dibattito pubblico.

Pratiche

Alle dinamiche di abbandono e turisticizzazione sin qui richiamate si sommano, in anni più recenti, alcune pratiche di ritorno abitativo in isola, vale a dire di persone che, volontariamente e individualmente, decidono di andare o tornare a vivere stabilmente in questi contesti. Questa sorta di ri-popolamento non rappresenta al momento un fenomeno statisticamente rilevante; esso, però, è significativo perché agisce sottotraccia (e in controtendenza) rispetto al trend dominante di spopolamento e invecchiamento demografico.

Una ricerca condotta nel corso del 2018⁵ si è posta l'obiettivo di mappare alcune di queste pratiche, provando a tracciare uno spaccato dei nuovi isolani e delle motivazioni alla base delle loro scelte abitative⁶. Quello che è emerso è come le isole rappresentino, per i nuovi abitanti o gli abitanti di ritorno intervistati, una risposta alle difficoltà di vita e di accesso alla casa in un centro storico sempre più turisticizzato, in cui

il conflitto tra residenti e turisti è sempre più palpabile⁷. In tal senso, le isole fungono da vera e propria alternativa a un conseguente definitivo abbandono della laguna a favore della terraferma.

Queste pratiche si fanno portavoce, nella loro razionalità, di un rovesciamento concettuale di quelle condizioni di marginalità (un tempo percepite come negative) che hanno spinto, nel passato, ad abbandonare le isole. Al di là delle motivazioni prettamente economiche (il costo dell'affitto o dell'acquisto di un appartamento/casa), infatti, esse sono esemplificative di scelte di vita alternative. Nei contesti remoti e a bassa densità abitativa come le isole, i nuovi abitanti ricercano infatti il contatto (lento) con un paesaggio e un ambiente incontaminato e autentico, la possibilità di coltivare la terra, di tessere relazioni sociali con i residenti autoctoni, di valorizzare – non di rado anche attraverso l'avvio di attività economiche – tradizioni, cultura e storia locale.

Prospettive

Gli esempi di ritorno abitativo in isola mappati nel corso della ricerca, pur non caratterizzandosi ancora per sistematicità e intensità, rappresentano degli interessanti “germogli” di innovazione nell'abitare cui l'amministrazione comunale non può che guardare per ripensare le politiche pubbliche di sostegno della residenzialità a Venezia.

In questo fenomeno mi sembra infatti di poter leggere un qualche parallelismo con quei processi di ri-popolamento che, anche in Italia, stanno interessando le aree rurali, i territori montani, i cosiddetti borghi fantasma e, più in generale, i territori marginali o le aree interne. Sullo sfondo di importanti cambiamenti socio-economici e culturali, a partire da queste pratiche – ma anche dalle politiche⁸ – è apprezzabile un rovesciamento delle tradizionali relazioni centro/periferia, una “inversione dello sguardo” (De Rossi, 2018) che spinge alla riscoperta e alla valorizzazione di quello che comunemente è considerato marginale, remoto e periferico.

La pervasività, oggi, delle Ict (Information and Communications Technology) rende in parte sempre meno forte l'interdipendenza spaziale tra la propria abitazione e il posto di lavoro, la scuola, i servizi pubblici. Molte attività che richiederebbero uno spostamento fisico possono infatti essere svolte on-line, come ben evidenziato, nell'attuale condizione di emergenza sanitaria, dalla massiccia diffusione dello *smart working*, della didattica a distanza, dell'*e-commerce*. In questo scenario di cambiamento delle modalità di lavoro e di gestione del tempo libero, dunque, le aree

marginali possono davvero diventare l'oggetto di nuove sperimentazioni capaci di produrre inedite urbanità e centralità (Brenner, 2014).

Le pratiche mappate, poi, rappresentano una forma di resistenza ai processi respingenti generati dalla crescente turisticizzazione del centro storico di Venezia, ma anche di difesa dei valori di residenzialità propri delle isole minori: un segnale forte, che si staglia come un'alternativa alla completa trasformazione delle isole in “paesaggi funzionali e operazionali” (Brenner, 2014) del turismo di massa, di cui Murano e Burano sono già oggi, forse, l'emblema [figura c, pagina 099].

Le isole, in passato interessate da progetti di edilizia residenziale pubblica⁹ [figura b, pagina 098], possono allora tornare a essere il campo di sperimentazione di iniziative di ri-equilibrio residenziale a favore della stessa città di Venezia (Cipriani, 2017), con azioni tuttavia da ricomprendere entro un quadro di politiche alla scala metropolitana. Si tratta, in sostanza, di avviare un processo di ri-costruzione di un arcipelago integrato e interconnesso tra le sue parti (il centro storico, le isole, la terraferma) che resista e sfidi le narrazioni dominanti del centro storico come “Disneyland del turismo”, a uso esclusivo di questa industria. Ancora una volta, l'emergenza sanitaria conseguente alla diffusione del Covid-19 ci può essere d'aiuto, mostrandoci concretamente, con l'indebolimento dei flussi turistici nazionali e internazionali, l'insostenibilità dell'attuale modello di sviluppo economico, e l'urgenza di tornare a valorizzare la vocazione residenziale della città.

FIGURE DA PAGINA 098

Note:

¹ Secondo il Servizio Ricerca e Statistica del Comune di Venezia, le isole abitate sono San Giorgio, San Clemente, Tronchetto, Sacca Fisola, Giudecca, Lido, Malamocco, Alberoni, San Lazzaro degli Armeni, Pellestrina, San Pietro in Volta, Santa Maria del Mare, Murano, Vignole, Sant'Erasmo, Mazzorbo, Burano, San Francesco del Deserto, La Salina, Mazzorbetto, Torcello.

² Al contrario, si registrano 1 residente nell'isola di San Clemente e La Salina, 4 a Mazzorbetto, 5 nell'isola di San Francesco del Deserto e 19 a Torcello.

³ Alcuni esempi di isole private con resort di lusso: Santa Cristina in laguna Nord, San Clemente e l'Isola delle Rose (o Sacca Sessola) a Sud del Bacino di San Marco. Altri esempi di attività ricettive nelle isole della laguna sono il Relais Alberti a Malamocco, Venissa a Mazzorbo e la (storica) locanda Cipriani a Torcello.

⁴ E di terraferma, come ben evidente considerando la costruzione del “quartiere degli ostelli” nei pressi della stazione ferroviaria di Venezia Mestre.

⁵ Si veda Basso, 2020.

⁶ Il gruppo degli intervistati consiste di persone con un'età compresa tra i 25 e 75 anni, residenti nelle isole di Burano, Giudecca, Mazzorbo, Sant'Erasmus, Torcello e Vignole. Esso comprende famiglie con figli, coppie conviventi/coniugate, alcune in attesa del primo figlio, persone che vivono da sole o che condividono la casa con coinquilini. Quanto a provenienza, alcuni dei nuovi isolani sono veneziani (nati e cresciuti nel centro storico o in terraferma), altri sono originari di altre provincie o regioni d'Italia, in molti casi fermatisi a Venezia dopo gli anni dell'università.

⁷ Si veda Novy e Colomb, 2017.

⁸ Si pensi alla Strategia Nazionale Aree Interne.

⁹ Come, ad esempio, gli interventi di Giancarlo De Carlo nell'isola di Mazzorbo.

Riferimenti:

Basso M., 2020, “Nuovi isolani? Un'indagine sui nuovi abitanti delle isole minori della laguna di Venezia”, in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 128, pp.106-131;

Brenner N., 2014, a cura di, *Implosions/explosions: towards a study of planetary urbanization*, Jovis Verlag, Berlin;

Cipriani L., 2017, *Isole di possibilità. Venezia e la città laguna*, Aracne editrice, Canterano;

De Rossi A., 2018, “Introduzione. L'inversione dello sguardo. Per una nuova rappresentazione territoriale del paese Italia”, in De Rossi A., a cura di, *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, pp.3-17, Donzelli, Roma;

Novy J. e Colomb C., 2017, “Urban tourism and its discontents. An introduction”, in Colomb C. e Novy J., a cura di, *Protest and resistance in the tourist city*, pp.1-30, Routledge, London;

Pes L., 2002, “Gli ultimi quarant'anni”, in Isnenghi M., a cura di, *L'Ottocento e il Novecento. 3. Il Novecento*, pp.2393-2435, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma;

Settis S., 2014, *Se Venezia muore*, Giulio Einaudi editore, Torino.

Quale metropoli per Venezia?¹

Il “Rapporto su Venezia” pubblicato dall’Unesco nel 1969 fotografa la città lagunare all’apice della sua crescita demografica: 367 mila abitanti. Ma di quale Venezia parla? Proprio grazie a questa ricerca, che costruisce una prima lettura territoriale dei rapporti socio-economici insistenti sul territorio veneziano, si rende evidente l’impossibilità di leggere Venezia come un fenomeno univoco. I dati consentono di leggere almeno due dimensioni: la prima relativa alla Venezia storica², la città insulare, mentre la seconda alla Venezia di terraferma, volendo intendere gli insediamenti sviluppatisi attorno al bordo della laguna. All’inizio del xx secolo la Venezia storica, proiettandosi al di fuori delle sue mura – la laguna – con la nascita di Marghera e del relativo porto, inizia a intessere uno stretto rapporto con le aree di terraferma ma nel 1951, in occasione del primo censimento post-bellico, si vede ancora che la crescita è trainata dal nucleo storico: nella Venezia storica risiedono 174.808 abitanti a fronte dei 96.966 della terraferma³. Vent’anni dopo il rapporto è inverso: nel 1971 si registrano poco più di 100.000 residenti nella Venezia storica e, invece, il doppio negli insediamenti di terraferma. Ad oggi l’emorragia di abitanti dalla Venezia storica non accenna a diminuire – nel 2019 si contano 52.143 residenti –, tanto che la relativa stabilità della terraferma riesce solo in parte a frenare la curva negativa che descrive il trend demografico della città. Nel 2020⁴, per la prima volta, Venezia viene superata da Verona come città più popolosa del Veneto.

Seppure caratterizzata da un bipolarismo nettamente disequilibrato, possiamo definire tale dimensione territoriale come *urbs*: la forma che, nel tempo, assume l’ambiente costruito attorno al campo gravitazionale che lega il nucleo lagunare alle sue immediate proiezioni terrestri. Una dimensione territoriale che, invece, non viene contemplata dagli autori del rapporto dell’Unesco è quella della *civitas* – l’ampio territorio definito dalla comunità che ha interrelazioni sistemiche con un polo attrattore –, benché già negli anni Sessanta il pendolarismo giornaliero registrasse valori considerevoli. Proprio perché la *civitas* è una realtà legata alle pratiche quotidiane di una comunità, la sua estensione territoriale varia a seconda dei poli che scegliamo di osservare. La prima definizione di *civitas* si può trovare nell’area funzionale⁵ che si genera attorno a Venezia: l’ultima istantanea, che possiamo scattare grazie ai dati del Censimento del 2011⁶, ferma il suo perimetro a 15 comuni, ma in quarant’anni ha subito

diverse contrazioni e dilatazioni. La seconda, la *civitas* metropolitana, si genera dalle interrelazioni quotidiane tra le contigue aree funzionali di Venezia, Padova e Treviso, definendo un territorio di quasi un milione e mezzo di abitanti. Una regione metropolitana in lenta ma continua crescita che, per dimensioni demografiche, potrebbe essere la quinta realtà metropolitana italiana dopo Roma, Milano, Napoli e Torino. È questa la Venezia a cui dobbiamo guardare oggi per poter immaginare un diverso scenario di sviluppo territoriale.

Queste dimensioni spaziali, frutto delle letture delle relazioni quotidiane, mettono in discussione la metropoli istituzionale, quella che riprende il territorio dell'ex provincia di Venezia, puntando l'attenzione su un nodo urbano in nuce ma che non rientra negli scenari politici e progettuali: addirittura il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, entrato in vigore a luglio del 2020, riconosce proprio nell'assenza di formazioni metropolitane l'unicità del modello territoriale veneto, proponendo come visione programmatica il potenziamento dei singoli nodi urbani all'interno di un sistema reticolare (Regione del Veneto, 2020: 266). Eppure questa regione urbana tripolare sarebbe l'unico aggregato di rango metropolitano del Nord-Est con le caratteristiche giuste per entrare a far parte della rete delle *Metropolitan European Growth Areas*⁷ (Mega): da una parte, con circa un milione e mezzo di abitanti, potrebbe garantire la "densità" metropolitana adeguata; dall'altra parte, possiede già infrastrutture di rilievo europeo, infatti rientra tra gli ottantotto *core urban nodes*⁸ della rete transeuropea di trasporti (Ten-T) – sui suoi hub convergono i corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico. Dal punto di vista politico e progettuale (Regione del Veneto, 2019, 2020) si sta lavorando per consolidarla come nodo intermodale completo. Manca la discussione, invece, sull'opportunità strategica di costruire attorno a queste attrezzature una regione urbana metropolitana capace di trainare lo sviluppo tanto del Veneto, quanto dell'intero Nord-Est: la *civitas* metropolitana dovrebbe essere la traccia su cui costruire una *polis* di programma.

Prima di febbraio 2020, uno scenario progettuale per la Venezia *polis* metropolitana avrebbe avuto come prioritarie le azioni strategiche volte a irrobustire le reti e i nodi, con il duplice obiettivo di aumentare le capacità attrattive del territorio verso talenti e attività innovative e di migliorare l'accessibilità globale. Dopo quella data, si è costretti a ridefinire l'approccio al progetto di città e di territorio, poiché le misure adottate per arginare la diffusione del Coronavirus hanno radicalmente modificato le nostre pratiche quotidiane: connettività globale e processi agglomerativi sono l'opposto del distanziamento fisico e della limitazione

delle interazioni personali. La pandemia potrebbe avere effetti permanenti in merito alla riduzione e rilocalizzazione dei flussi di persone e beni, quindi è necessario chiedersi se le città saranno ancora – come da definizione – dei catalizzatori. Nella prospettiva della definizione di una *polis* metropolitana, questo interrogativo è centrale tanto per verificare la perseguibilità dell'ipotesi, quanto per capire quale struttura territoriale potrebbe assumere. Allo stesso tempo, la riorganizzazione territoriale della *polis* metropolitana non può prescindere dalla costruzione di una base economica⁹ meno dipendente dalle attività incentrate sul turismo. Se in epoca pre-Covid la ricerca di una base economica alternativa poteva essere un esercizio accademico, oggi è una riflessione necessaria per la sostenibilità del territorio perché è crollato il “modello Venezia” che si costruiva sull'accessibilità globale e sull'aggregazione (mostre, università, musei, ecc).

Adesso è difficile stimare l'entità degli effetti a lungo termine di tali mutamenti, ciò che invece si intravede più chiaramente è il nuovo “bisogno di città” (Tutino, 1964), maturato a seguito delle restrizioni vissute in questi mesi, espresso come ricerca sia di una diversa qualità dello spazio pubblico e privato, sia di una migliore accessibilità territoriale. Da qui dovrebbe partire il progetto di una *polis* metropolitana che ambisce a essere concorrenziale nella competizione territoriale. I nuclei urbani più densi – Mestre, Padova, Treviso, Castelfranco, San Donà, per citare i principali – possono dotarsi di nuovi spazi e geografie della prossimità, sulla scia delle trasformazioni urbane intraprese dalle grandi città mondiali – Parigi, New York, Barcellona e, non ultima, Milano –, partendo dalla riformulazione dello spazio pubblico della strada e dalla localizzazione di alcuni servizi per la collettività. La vera sfida, però, è all'esterno di questi nuclei urbani, tra le maglie della città diffusa. Avere un territorio caratterizzato da un *pattern* insediativo diffuso e pulviscolare potrebbe essere considerato un vantaggio per una regione urbana che vuole proporre un diverso spazio dell'abitare metropolitano a bassa densità: l'articolato palinsesto di spazi e strutture per la collettività, vere e proprie infrastrutture sociali su cui nei decenni è cresciuta la città diffusa, e la ricca geografia di spazi aperti extraurbani e periurbani, oggi spesso luoghi di risulta e retri dei nostri territori, possono essere le nuove centralità a sostegno dell'urbanità diffusa. In questo senso diventerebbe imperativo lavorare sulle connessioni intra-metropolitane, al fine di garantire a queste nuove centralità l'accessibilità entro tempi e condizioni di sicurezza ragionevoli, e sull'implementazione della dotazione di infrastrutture digitali.

Quale metropoli per Venezia?

Note:

¹ Le riflessioni e le analisi presentate in questo saggio fanno riferimento alla ricerca coordinata da Paolo Costa presso la Fondazione di Venezia e condotta in collaborazione con le università Ca' Foscari e Iuav di Venezia. Pertanto, per ulteriori approfondimenti si rimanda al primo report pubblicato (Fondazione di Venezia, 2019). Il secondo rapporto sarà pubblicato nel 2021.

² All'interno della ricerca (Fondazione di Venezia, 2019) si è deciso di utilizzare la locuzione "Venezia storica" per indicare la città antica, che comprende i sestieri di San Marco, Castello (con Sant'Elena), Cannaregio, Dorsoduro, Santa Croce, San Polo, le isole della Giudecca e Sacca Fisola. I dati statistici utilizzati nello studio fanno quindi riferimento all'area di rilevamento denominata centro storico.

³ I riferimenti statistici in questo paragrafo, dove non diversamente indicato, si riferiscono al Servizio Statistica e Ricerca, Comune di Venezia, *Popolazione residente nel Comune di Venezia per quartieri, 1871-2019*.

⁴ Istat, *Popolazione residente al 1° gennaio 2020*.

⁵ Uno degli strumenti analitici utilizzati nella ricerca (Fondazione di Venezia, 2019) è il calcolo dell'area urbana funzionale (o sistema urbano giornaliero) che secondo le definizioni standard internazionali (Ocse-Ue) è composto da un core (un comune con almeno cinquantamila abitanti) e un hinterland (comuni geograficamente contigui che conferiscono un flusso di lavoratori pendolari verso il core maggiore o uguale al quindici per cento del totale dei pendolari in uscita, rapporto calcolato sul totale dei residenti occupati). Questo strumento è stato utilizzato per identificare il perimetro dell'area funzionale afferente a Venezia.

⁶ Regione del Veneto, Ufficio Statistica, *Spostamenti da e per i comuni veneti per motivo, mezzo e tempo impiegato, Censimento 2011*; Istat, *Occupati per sezioni di attività economica, Censimento 2011*.

⁷ Nel 2004 l'Europa riconosce 76 *functional urban area* come aree strategiche che, se messe in relazione, possono costruire una rete urbana capace di controbilanciare la forza socio-economica dell'area centrale europea racchiusa tra Parigi, Londra, Milano, Monaco di Baviera e Amburgo. In Italia vengono classificate come Mega le città di Milano, Roma, Torino, Bologna, Napoli e Genova (European Communities, 2004).

⁸ Regolamento (Ue) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010.

⁹ Le attività economiche di base sono quelle che, rispondendo alla domanda esterna, caratterizzano l'economia locale.

Riferimenti:

European Communities, 2004, *Interim Territorial Cohesion Report*, Dg Regional Policy, European Communities, Luxembourg;

Fondazione di Venezia, 2019, *Quattro Venezie per un Nordest. Rapporto su Venezia Civitas Metropolitana 2019*, Marsilio, Venezia;

Regione del Veneto, 2020, *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*, Regione del Veneto, Venezia;

Regione del Veneto, 2019, *Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030*, Regione del Veneto, Venezia.

Tutino A., 1964, “Gli standard urbanistici nell’edilizia popolare”, in *La legge urbanistica e le cooperative di abitazione*, Atti del convegno nazionale (Milano, 11-13 dicembre), Società Umanitaria, La Nuova Italia editrice, Firenze.

Un progetto di limiti

Il limite è un luogo di per sé intrigante per il progettista, è la linea di demarcazione che dà forma alle cose, è la condizione periferica che interfacciandosi con il diverso istituisce le relazioni. Nel caso della laguna di Venezia il concetto di limite assume connotazioni molto specifiche. Ogni laguna è, infatti, un'entità geografica in cui il limite tra la terra e il mare si complica: assume una dimensione maggiore dilatandosi nello spazio, e si articola a livello ecologico attraverso l'interazione di innumerevoli componenti, biotiche e abiotiche.

La condizione lagunare è, inoltre, per sua natura temporanea in virtù del precario equilibrio tra le forze che la compongono¹. Pensare alla laguna come ad un fatto permanente e ai suoi limiti come definitivamente stabiliti è dunque un presupposto errato per qualsiasi sviluppo progettuale. Si accetti, invece, tra i materiali del progetto una intrinseca instabilità, anche a causa di una spiccata componente antropica come è il caso della laguna veneziana.

Nata come parte di un sistema deltizio e lagunare esteso lungo tutta la sponda occidentale dell'Alto Adriatico, la laguna di Venezia si sviluppa oggi per una lunghezza di circa cinquanta chilometri e una larghezza compresa tra i cinque e i dodici. Il bordo verso l'entroterra è continuo e definito, verso il mare rimangono tre cordoni litoranei lunghi poco più di dieci chilometri e larghi da qualche decina di metri fino a cinquecento. La conformazione del bacino lagunare e i suoi limiti sono molto cambiati nel corso del tempo, a seguito di fenomeni naturali e di una lunga serie di opere idrauliche messe in atto dall'uomo per abitarlo². A partire dal XIV secolo si sono susseguiti una serie di interventi finalizzati a preservare il bacino lagunare dall'interramento dovuto agli apporti fluviali, dagli effetti insalubri delle aree paludose e dalle inondazioni marine.

Le prime opere per ridurre l'apporto di sostanze solide nella laguna consistono in arginature atte a contenere le piene dei corsi d'acqua sfocianti al suo interno. L'inefficacia di questi tentativi induce, nella seconda metà del XV secolo, ad attuare opere di diversione dei corsi d'acqua, attraverso lo scavo di nuovi alvei delimitati da argini. Tali interventi si protraggono per oltre due secoli, modificando per successive approssimazioni i fiumi Brenta, Sile e Piave, fino a estrometterli definitivamente dal bacino lagunare³. Nel 1611, inoltre, il Senato della Repubblica di Venezia definisce per la prima volta una linea di conterminazione lagunare; il

tracciato è individuato sulle mappe e identificato in loco attraverso un centinaio di cippi⁴. Si noti come tali opere, messe in atto per controllare i limiti del bacino lagunare, insistano prevalentemente sulla terraferma, evidenziando come la laguna sia parte di un sistema regionale più esteso che include anche l'entroterra; esse testimoniano l'esistenza del rapporto organico tra laguna e bacino scolante⁵.

Se si considera l'interdipendenza tra gli ambiti della laguna e il suo bacino scolante, sembrano applicabili le tre particolari qualità che Mumford, nella prima metà del Novecento, attribuisce alla regione. Lewis Mumford⁶ teorizza la pianificazione regionale a partire da un approccio sistemico sui fenomeni ambientali e sociali, riconoscendo la regione come l'unità spaziale di riferimento⁷. “La regione – scrive Mumford – è l'unità di area definita dalle primordiali condizioni comuni di struttura geologica, suolo, conformazione plastica, sistema idrico, clima, flora e fauna: modificata in parte, determinata una seconda volta dalla colonizzazione umana” (Mumford, 1938 [2007: 312]). Le tre qualità della regione sono: il carattere geografico specifico, determinato dalle proprietà del suolo, del clima, della vegetazione, della fauna e dello sfruttamento tecnico; l'equilibrio dinamico tra le parti, tra le popolazioni e le risorse; l'assenza di limiti esatti che lasciano il posto invece a transizioni graduali. Ne consegue che anche l'estensione dell'area rappresenta un aspetto determinante: essa deve essere sufficientemente vasta da comprendere una varietà di interessi, ma abbastanza circoscritta affinché tali interessi rimangano a fuoco e conservino diretta importanza per la collettività. All'interno della regione ciascun organismo si rinnova continuamente per mantenersi in vita, entra in relazione attiva con l'ambiente esterno contribuendo al mutamento dell'equilibrio complessivo.

Se la Repubblica di Venezia ha dato corpo ad una visione della laguna attraverso progetti in grado di tenere assieme un ambito territoriale (ecologico e sociale) più ampio, nell'ultimo secolo gli interventi tecnologici si sono susseguiti secondo un modello tipico delle logiche di sviluppo novecentesche, il cui fulcro è la terraferma.

Il limite della laguna, trattato in modo settoriale, si presenta oggi come un diaframma invalicabile dove entroterra e laguna si volgono le spalle. I tracciati dei tagli del Brenta e del Sile sono gli assi su cui si sono consolidati i sistemi infrastrutturali, in primis la viabilità veloce delle strade statali Romea e Triestina, troncando così le relazioni di prossimità tra il bacino acqueo e i territori contermini. Ad affacciarsi verso la laguna sono rimaste le aree produttive e i paesaggi agrari esterni ai centri abitati, allontanando la vita quotidiana dal margine della laguna. Dall'interno,

la gronda lagunare è fruibile solo parzialmente per la presenza delle valli da pesca. Fino al XVII secolo queste ultime occupavano alcune aree interne della laguna oppure si trovavano vicine alle bocche di porto; erano delimitate da argini di fango e strutture di canne palustri che trattenevano il pesce ma consentivano il passaggio delle correnti. Oggi invece, spostate lungo i bordi settentrionale e sudoccidentale del bacino lagunare, sono state rinforzate da arginature non superabili dalle alte maree e da chiusure con chiaviche, rimanendo escluse dal flusso mareale diretto. Anche i tracciati via terra sono recintati e le aree non sono liberamente fruibili, in quanto di proprietà privata. Elementi del paesaggio quali i campi coltivati, i filari d'alberi, gli specchi d'acqua e le arginature, sono utilizzati con funzione produttiva o a mitigazione di sistemi infrastrutturali. Anch'essi risultano esclusi alla fruizione pubblica e costituiscono dei limiti impermeabili che impediscono il rapporto diretto, a volte anche visivo, tra laguna e entroterra. Per queste ragioni il limite tra laguna e entroterra risulta fortemente antropizzato e poco accessibile.

Nel contempo, l'interesse riposto negli anni recenti sugli interventi alle bocche di porto ha spostato l'attenzione pubblica sull'interfaccia tra mare a laguna, portando ulteriormente in secondo piano la necessità di un progetto organico che coinvolga anche il bordo verso la terraferma.

Alla condizione attuale che svaluta la primigenia relazione simbiotica tra l'entroterra e la laguna, subordinando quest'ultima alle logiche di sviluppo economico della terraferma e alle criticità che ne derivano, la visione Laguna Forma Urbis 2108⁸ contrappone il limite come attivatore di sinergie, nell'ambito di una strategia organica di sviluppo regionale da attuare nel lungo termine.

Di fronte alla necessità di rivedere il sistema insediativo basato sul consumo di suolo, rispondendo al cambiamento climatico e all'aumento demografico previsto dall'Istat per il 2050, Laguna Forma Urbis 2108 individua un modello le cui invarianti sono poste in relazione diretta con la conterminazione lagunare. Lungo il bordo sorgono infatti nuovi insediamenti pedonali ad alta densità che possono ospitare fino a cinquantamila abitanti. Essi sono orientati verso la laguna e collocati in presenza di volani economici o infrastrutturali al fine di intensificare l'uso del bacino e i collegamenti con Venezia. Una linea di trasporto pubblico veloce li collega, rendendo raggiungibile tutto il perimetro lagunare in breve tempo. Sul bordo si trovano anche degli impianti fitodepurativi che abbattano gli inquinanti generati in tutto il bacino scolante e costituiscono degli ingressi pedonali alla laguna, elidendo gli

ostacoli esistenti con nuove aree a parco. Il margine diventa quindi un filtro ecologico accessibile e la laguna un grande parco metropolitano. Le invarianti del modello di sviluppo trovano quindi declinazione progettuale attraverso una scelta morfologica precisa del bacino lagunare e una matrice che individua gli usi ad essa coerenti, insieme alle soluzioni per rispondere al cambiamento climatico e alla gestione del sistema idrologico.

In particolare, la morfologia del limite definisce tre categorie di scenari. Nella prima, il limite tra mare e laguna è collocato alle bocche di porto, in modo da rendere effettiva e corrispondente l'originaria conterminazione tra bacino lagunare ed ecosistema lagunare. Nella seconda, il limite è posto invece all'interno del bacino, suddividendolo in parti con morfologia omogenea (baie e lagune) alla ricerca di nuovi equilibri tra le esigenze antropiche e quelle naturali. Infine, nella terza categoria il limite scompare e la laguna diventa mare.

La tesi propone complessivamente sei scenari. Le configurazioni che li descrivono non rispondono a un giudizio di valore degli autori ma individuano una coerenza interna tra usi e morfologie ad una scala regionale. Ad esempio, lo scenario Isole Asole [figura A, pagina 100] afferisce alla prima categoria prefigurando il ripristino completo dell'habitat lagunare. Ciò implica la diversione di alcuni corsi d'acqua, la limitazione della navigabilità all'interno del bacino e la costruzione di tre isole artificiali alle bocche di porto, a partire da infrastrutture portuali. Lo scenario Due lagune + [figura B, pagina 101] rappresenta invece una delle possibili configurazioni della seconda categoria: il bacino lagunare è suddiviso in tre parti da arginature che diventano anche l'opportunità per diramare ulteriormente il trasporto pubblico veloce. Le estremità settentrionale e meridionale, che ancora oggi mantengono i segni della morfologia lagunare, sono vocate a laguna e protette, mentre la parte centrale è un golfo navigabile. Lo scenario Golfo di Venezia [figura C, pagina 103] rappresenta infine la terza categoria: dalla condizione transitoria di laguna il bacino assume quella stabile e permanente di un golfo navigabile. I corsi d'acqua sono stati completamente estromessi e il bacino scolante non esiste più. I centri portuali sono cresciuti, i fondali modificati e i litorali interni convertiti ad uso balneare intensivo, con nuove spiagge rivolte verso Venezia.

Nella visione Laguna Forma Urbis 2108 il limite diventa dunque il luogo dei dispositivi del progetto e il bacino lagunare la struttura geografica prioritaria che gestisce lo sviluppo urbano. Il modello di sviluppo insediativo istituisce una nuova relazione tra entroterra e laguna: pone

quest'ultima al centro di un sistema metropolitano territoriale e la trasforma in un parco urbano in cui gli insediamenti ad alta densità godono della fruizione diretta dell'ambiente naturale.

Progettare il futuro della laguna di Venezia significa dunque immaginarne i limiti, configurandoli con una consapevolezza regionale e assumendo il tempo come variabile imprescindibile del progetto. “Mentre l'eredità culturale aumenta – scrive Mumford – una più ampia parte dell'ambiente diventa utile e significativa: le condizioni naturali di una regione, lungi dall'essere annullate da accrescimenti di cultura e abilità tecnica, sono in realtà magnificate” (Mumford, 1938 [2007: 312]). La regione, non meno della città, è nelle riflessioni mumfordiane un'opera d'arte collettiva, un prodotto della storia. Come la laguna di Venezia, essa assume quindi un carattere non finito i cui limiti rimarranno sempre una sfida.

FIGURE DA PAGINA 100

Note:

¹ Si veda Cavazzoni, 1995b.

² Riguardo alle opere idrauliche antiche si veda Dorigo, 1995.

³ Riguardo agli interventi effettuati dalla Repubblica di Venezia si veda Caniato, 1995.

⁴ Sull'evoluzione della conterminazione lagunare si veda il geoportale Atlante della Laguna (2020) e Armani, Caniato, Gianola, 1991.

⁵ Il bacino scolante è l'area composta dai bacini idrografici dei corsi d'acqua che sfociano in laguna; questo occupa una superficie di 200mila ettari, quasi quattro volte la laguna stessa. Sul bacino scolante si veda Cavazzoni, 1995a.

⁶ Sul termine “regional outlook” si veda Mumford, 1927.

⁷ Sulla pianificazione regionale si veda in particolare Mumford, 1938 [2007].

⁸ Il Progetto Laguna Forma Urbis 2108 è esito della tesi di laurea in Architettura di Elisa Brusegan, Emanuele Dal Zot, Giulia Grobbo, Nicola Maniero sviluppata presso l'Università Iuav di Venezia nel 2008 (relatori Benno Albrecht, Luigi Schibuola, Nicola Sinopoli). Si vedano anche: Brusegan, Dal Zot, Grobbo, Maniero, 2010a e Brusegan, Dal Zot, Grobbo, Maniero 2010b.

Riferimenti:

Atlante della laguna, 2020, *Conterminazione lagunare*. [online] www.silvenezia.it/?q=node/97 [dicembre 2020];

Armani E., Caniato G., Gianola R., a cura di, 1991, *I cento cippi di conterminazione lagunare*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia;

Brusegan E., Dal Zot E., Grobbo G., Maniero N., 2010a, “Laguna forma urbis 2108”, in Fabian L., Viganó P., a cura di, *Extreme city. Climate change and the transformation of the waterscape*, pp.150-158, Grafiche Leone, Dolo, 2010;

Brusegan E., Dal Zot E., Grobbo G., Maniero N., 2010b, “Laguna forma urbis 2108”, in Lancerini E., a cura di, *Visioni lagunari*, pp.11-15, Grafiche Leone, Dolo;

Caniato G., Turri E., Zanetti M., a cura di, 1995, *La laguna di Venezia*, Cierre, Verona;

Cavazzoni Silvia, 1995a, “Le acque dolci della laguna”, in Caniato G., Turri E., Zanetti M., a cura di, *La laguna di Venezia*, pp.70-71, Cierre, Verona;

Cavazzoni S., 1995b, “La laguna. Origine ed evoluzione”, in Caniato G., Turri E., Zanetti M., a cura di, *La laguna di Venezia*, pp.41-78, Cierre, Verona, 1995;

Dorigo W., 1995, “Fra il dolce e il salso. Origini e sviluppi della civiltà lagunare”, in Caniato G., Turri E., Zanetti M., a cura di, *La laguna di Venezia*, pp.137-192, Cierre, Verona,

Guerzoni S., Tagliapietra D., 2006, *Atlante della laguna. Venezia tra terra e mare*, Marsilio, Venezia;

Mumford Lewis, 1927, “Regionalism and Irregionalism”, in *The Sociological Review*, Ottobre, p.279, Sage Journals, New York;

Mumford Lewis, 1938, *The Culture of Cities*, Harcourt Brace and Co., New York;

2007, *La cultura delle città*, Einaudi, Torino.

Non parleremo più di 'chiusura' ma di 'apertura' del Mose...

Marta De Marchi, Luca Iuorio

28 GENNAIO, 2021

Recentemente il sistema delle tre dighe alle bocche di porto (Mose) è entrato nella fase operativa. Sappiamo però che le previsioni di innalzamento medio marino (cinquanta centimetri) nell'Adriatico, per la fine del secolo, obbligheranno l'elevazione delle paratie almeno una volta al giorno. Questo comporterà ad avere una laguna completamente chiusa?

GEORG UMGIESSER

Ho condotto uno studio che stima quante volte dovremmo chiudere le paratoie mobili se consideriamo un certo innalzamento del livello del mare. Ho fatto varie ipotesi ed è venuto fuori che con cinquanta centimetri sopra il medio mare noi dovremmo chiuderle, a seconda della modalità di chiusura, circa trecento-quattrocento volte all'anno per proteggere Venezia. Naturalmente, le chiusure erano previste anche senza innalzamento del mare, nella situazione di adesso era previsto che si sarebbe dovuto chiudere otto-dieci volte all'anno. Eppure, avete visto in questi ultimi due tre mesi, in cui il Mose era in funzione, è stato già chiuso quindici volte. Stiamo parlando dei tre mesi più critici dell'autunno e dell'inverno ma abbiamo già visto che la frequenza con cui dovremmo chiudere è maggiore rispetto a quello che era stato previsto. In questo momento difendiamo Venezia da centodieci centimetri sopra il livello del mare. Ho fatto dei calcoli per vedere quanto dovremmo chiudere per proteggere anche Piazza San Marco. Se nel 2020 avessimo voluto proteggere San Marco avremmo dovuto chiudere centoventisei volte. Il che significa che ogni tre giorni dovremmo chiudere, quindi già da oggi senza *sea level rise* dovremmo chiudere un giorno su tre. In questo momento il Consorzio Venezia Nuova ha chiuso anche per dei livelli al di sotto di centodieci centimetri. E qui emerge il problema della previsione. La chiusura viene decisa a seconda della previsione, che però ha una grande incertezza. C'è stato un episodio in cui il Consorzio Venezia Nuova aveva deciso di non chiudere perché erano previsti solo

centoquattordici centimetri di marea e visto che avevano stabilito che al di sotto dei centotrenta non avrebbero attivato il Mose, hanno deciso di non chiudere; poi si sono verificati 139 centimetri. Questo ci dice che dobbiamo anche gestire il problema delle “chiusure false” cioè quando si chiudono le dighe mobili e non c'è bisogno e, ancora peggio, quando si sarebbe dovuto chiudere e non si è fatto.

Con cinquanta centimetri di acqua alta avremmo all'incirca una chiusura al giorno, con settantacinque avremmo per il cinquanta per cento del tempo il Mose chiuso, cioè 4.400 ore all'anno, il che significa che al di sopra di questa quantità non parleremo più di “chiusura” ma di “apertura” del Mose!

L'ipotesi di iniezione nelle falde di acqua consentirebbe l'innalzamento di trenta centimetri della città, che non è moltissimo in termini di altezza. Rispetto agli scenari di innalzamento del livello mare dovuto al cambiamento climatico, però, se osserviamo il problema in termini temporali, allora diventa rilevante perché trenta centimetri sono quelli che abbiamo perso dal 1850, cioè in centocinquanta anni. Attenzione però, se li guardiamo al passato sono centocinquanta anni, ma se li guardiamo al futuro questi trenta centimetri non sono centocinquanta anni, perché l'innalzamento è esponenziale e diventa sempre più veloce.

Ad ogni modo possiamo guadagnare del tempo e secondo me è uno dei progetti assolutamente da implementare. Il tempo ci consente di vedere se fra trent'anni magari ci saranno altre soluzioni che noi potremmo applicare. Fra l'altro, il sistema Insula costa un decimo, se non un ventesimo rispetto al Mose. La vedo fattibile e mi piace molto.

Parliamo adesso della laguna completamente chiusa. Non dobbiamo chiudere per sempre, noi possiamo anche far sì che quando abbiamo acqua molto bassa fuori, possiamo farla uscire e poi rientrare, per avere quindi uno scambio. Potremmo addirittura decidere quale è il livello di salinità che noi vorremmo tenere, a seconda di quanta acqua facciamo uscire o entrare. Potremmo inoltre anche deviare gli ultimi fiumi che ancora entrano in laguna, con la possibilità di fare entrare l'acqua dolce in laguna solo quando serve. Questo significa che abbiamo tante possibilità di regolare i livelli di salinità creando diversi gradienti. Vedo molto fattibile questa possibilità di regolare la laguna, al di là del problema dei cinquanta-settanta centimetri di innalzamento del mare. Son quasi sicuro che fino a un metro di innalzamento potremmo gestire questa laguna, sicuramente chiusa per le navi che vogliono entrare ma aperta ancora per avere lo scambio d'acqua tra laguna e

mare. Bisogna essere precisi su cosa vuol dire “chiusa”. Già adesso, in questi due tre mesi in cui hanno dovuto chiudere il Mose, hanno deciso di lasciare un varco per le navi per farle passare. Tenete conto che anche su queste poche prime chiusure l’Autorità Portuale ha espresso il bisogno di fare entrare le navi; fra cinquant’anni con il Mose in funzione sarà complicato far entrare le navi. Io credo che lì avremo un grosso problema, perché ci sono interessi che non coincidono: quelli del Porto e quelli di Venezia.

I progetti che dovrebbero integrare il Mose, come l’impinguamento o le iniezioni nelle falde non sembrano essere in grado di garantire la sopravvivenza di Venezia e della laguna così come le conosciamo oggi... E sappiamo anche che i rischi legati all’innalzamento del medio marino non solo riguardano la laguna ma il sistema costiero di tutto l’Alto Adriatico. Infatti, anche parte dell’entroterra potrebbe essere inondato dalle acque del mare, nel 2100. Come dobbiamo immaginarci il paesaggio dell’Alto Adriatico? È possibile ipotizzare degli interventi di “depolderizzazione” per l’entroterra? Come funzionerebbe la laguna in tale cornice territoriale?

DAVIDE TAGLIAPIETRA

Intanto dobbiamo rapportare l’innalzamento del livello del mare al tempo e provare a immaginare cosa succederà tra un secolo. Ci saranno sicuramente nuove tecnologie, anche se dal punto di vista idraulico non credo saranno tanto diverse dall’inizio del secolo. Poi dobbiamo mettere la laguna di Venezia in un contesto molto più ampio. Sì, potremmo regolare le entrate e le uscite, ma dovremo trovare un sistema di chiusura. Sarebbe importante considerare gli aspetti ambientali sia ad ampia scala che a livello locale. A larga scala, con cinquanta-sessanta centimetri di innalzamento del livello del mare, si dovrà pensare ad una conversione di tutto il territorio verso la depolderizzazione. Mi riferisco a qualcosa di diverso rispetto al caso dell’Olanda, dove hanno realizzato delle aree umide dove c’erano terre coltivate. Venezia non ha mai avuto questo problema. Venezia ha sempre coltivato l’entroterra, disboscandolo a partire dal 1400, e proprio a causa della deforestazione dell’entroterra la laguna di Venezia ha visto iniziare il processo di impaludamento e interrimento per via dei sedimenti. Altro che il saggio governo della Repubblica! Quando parlo di depolderizzazione, quindi, intendo il recupero di tutte quelle zone vallive che stavano tra il Tagliamento e il Reno. Teniamo anche conto delle differenze di pressione che ci saranno tra

il mare, i fiumi e il conseguente cuneo salino. Quindi la laguna si troverà al centro di aree amplissime che dovranno essere riconvertite. Bisognerebbe pensarci fin da adesso: un piano di riconversione su questa scala che preveda cambiamento nella destinazione d'uso di ampie zone agricole, alcune delle quali non sono ancora state definitivamente consegnate dopo le bonifiche di inizio secolo, come ad esempio il Delta del Po. Zone agricole che teniamo asciutte con impianti di sollevamento. Poi ci sarebbe la possibilità, e la necessità, di creare gradienti ecologici dalle zone a mare fino alle paludi di acqua dolce e il bosco igrofilo. In questo senso poi possono entrare tutti quei programmi di impianti di laminazione, impianti di ricarica delle falde, e così via, quindi va ripensato tutto il territorio. A questo punto la laguna potrebbe anche perdere certe caratteristiche, ad esempio la circolazione dell'acqua; quindi, ci sarà la scomparsa delle barene, una semplificazione delle morfologie, una riduzione di specie, sbalzi di salinità poco gestibili, però queste funzioni ecologiche o servizi ecosistemici possono essere spostati altrove. Se agiamo in tempo, le barene in trenta-cinquanta anni si possono riformare altrove. In questo caso, depolderizzando e gestendo tutta l'area dove possibile, potremmo avere sia zone in cui si cerca di riorientare la naturalità attraverso la riappropriazione di acque e terre, dall'altra parte potrebbero esserci dei posti nei quali si può ottimizzare qualche servizio ecosistemico. Ad esempio, adesso le piante alofite delle barene non si possono mangiare perché sono protette, se io penso in qualche laguna di creare delle zone di campi salati, o mantenuti con minor sforzo, allora le posso reindirizzare in quel luogo. Posso utilizzare delle aree di *nursery* per qualche specie ittica. Quindi potrei pensare ad una zona di gronda oligoalina, cioè con poco sale, con canneti o boschi idrofili. Ovviamente ci vuole un grosso coraggio di gestione territoriale e nazionale del lungo termine. Se non cominciamo da adesso ad applicare le nostre conoscenze e a studiare in quest'ottica decidendo che andrà cambiato l'assetto territoriale, i nostri figli si troveranno in cinquant'anni ad affrontare delle urgenze forti. Dal punto di vista ecosistemico delle chiusure, "totalmente chiuso" può essere inteso in senso temporale o in senso spaziale. Alcune soluzioni ingegneristiche potrebbero essere una laguna compartimentata o meno, oppure dei sistemi di scambi più o meno forti, da valutare anche in base al rischio di fallimento di qualche struttura. Le attuali misure di mitigazione, a meno che non si alzi di questi trenta centimetri, ci danno vent'anni di tempo. Noi siamo già arrivati ad un livello di mitigazione e

accettazione dell'acqua che altre città del mondo possono sperare di raggiungere fra cinquant'anni. Venezia cerca di mitigare gli effetti dell'innalzamento del livello del mare da cinquant'anni. Io penserei già adesso a misure che siano anche drastiche. Dobbiamo cominciare a studiare lagune che da aperte costantemente diventano lagune aperte in maniera intermittente.

Immaginiamo una laguna chiusa, apribile poche volte, in cui le dinamiche sono drasticamente limitate, in questo caso gli input, come ad esempio le fognie o gli scoli di origine agricole, vanno tenuti fuori. Le chiusure invernali del Mose sono assolutamente accettabili, il problema sono le anossie estive; se penso al Mose chiuso d'estate, a fine secolo dovremo studiare e capire come gestire la laguna, individuando i carichi massimi consentiti. La gestione più difficile è quella del ciclo di carbonio perché è la biomassa morta che porta all'anossia. Gli idraulici ci diranno se le correnti di vento saranno sufficienti o meno per muovere l'acqua ma non potremmo avere, per esempio, un forte *input* di sostanza organica apportato dai fiumi; tenete conto che adesso l'apporto organico maggiore arriva dall'atmosfera. Bisognerà studiare tutte queste cose. Ci sono degli esempi di lagune nel mondo in climi più caldi e con sistemi chiusi; abbiamo l'esempio delle valli da pesca, quindi dovremmo creare già adesso una disciplina dedicata e cominciare a studiare quelle situazioni.

Quindi occorre studiare le possibilità di riconversione, deploderizzazione, rinaturalizzazione e utilizzo dei servizi, coinvolgendo fortemente i geologi, oltre agli idraulici. Il grande punto, infatti, è plasmare la struttura sulla quale si sviluppa l'ecosistema, perché pensare che, soprattutto nelle lagune e sulle coste, siano gli animali e le piante a modificare l'ecosistema è un po' sbagliato. Dobbiamo immaginare la laguna di Venezia chiusa o con scambi fortemente ridotti e quindi trovare quel tipo di soluzioni che permettano di non aggravare i carichi, spostando leggermente fuori altri tipi di attività. Non vogliamo fare un lago! Da abitante di Mazzorbo, mi fa male pensare a una laguna chiusa, ma d'altra parte è così. Ci sono dei trend che o li accetti e cerchi di essere proattivo, oppure fallirai su tutti i fronti. Ci dobbiamo preparare a questi tipi di evenienza, con tutti i possibili scenari; dobbiamo cominciare adesso un processo di pianificazione territoriale e di piccole verifiche sperimentali per vedere se le soluzioni che si propongono, anche mutuando quelle eventualmente applicate in altri luoghi, sono misure da prendere sin da adesso. E penso debbano essere programmazioni

nazionali e non a bando, che non hanno grande continuità. Potremmo anche avere dei vantaggi da una laguna completamente chiusa. Noi abbiamo una laguna molto aperta, quindi, c'è molto movimento dell'acqua originato dal vento: occorre capire cosa fare se non ci saranno più le correnti di marea a rimodulare i canali; occorrerà pensare a come facilitare la struttura di certe forme dei canali che permettano la circolazione delle acque; occorre quindi cominciare a ripensarla da adesso, magari facendo anche errori, piuttosto che trovarsi in un futuro nell'impossibilità di agire in alcun modo.

L'idea di usare, invece, la laguna come bacino di laminazione e far arrivare l'acqua durante le piene la scarterei già adesso, mi rivolgerei verso l'entroterra per questo tipo di azioni. Anche perché una piena, oltre che portare i sedimenti, porta gli inquinanti. Immaginate la difficoltà di ripristinare le morfologie e ricostruire barene con cinquanta-sessanta centimetri di acqua, in una laguna che deve limitare gli scambi: non ha molto senso se non in un'ottica di test per altre lagune che andremmo a fare. Bisogna capire, date certe funzioni ambientali generali, quali potrebbero essere i trend evolutivi a cui andiamo incontro. Mi sembra più interessante pensare a nuove aree umide laddove adesso ci sono aree di bonifica con coltivazioni di poco pregio. Comunque, dal punto di vista ecologico, occorrerà pensare a qualcosa di assolutamente diverso.

In un eventuale scenario di "chiusura" della laguna sarà necessario costruire sistemi di difesa estremamente efficienti – a rischio zero – per evitare potenziali catastrofi...

GEORG UMGIESSER

Intendete 'se c'è una mareggiata, un terremoto che fa crollare il Mose, ad esempio, a quel punto abbiamo il disastro?'. No, non è così. Se anche avessimo un dislivello di un metro e il Mose dovesse rompersi l'acqua chiaramente entrerebbe molto più velocemente, ma non ci sarà uno tsunami, perché è vero che entra da bocche molto strette ma abbiamo una laguna di oltre cinquecento chilometri quadrati, quindi la laguna si riempirebbe comunque molto lentamente. È molto più pericoloso se ciò accade, ad esempio, alle dighe che devono proteggere le zone del Po, che sono al di sotto del livello del mare; se in quell'ambito abbiano una rottura sugli argini e entra l'acqua,

avremo il problema di come farla uscire. Mentre la laguna non ha questo problema, si aspetta il prossimo minimo e l'acqua esce autonomamente. Non vedo questi grandi pericoli. Se un elemento si rompe, l'acqua entra man mano a seconda di quanti se ne rompono. A Malamocco hanno lasciato aperti due-tre varchi, e a Venezia non ci siamo accorti di questo. Al contrario, nei pressi delle bocche il fenomeno si è visto, perché l'acqua è entrata con una velocità superiore ai quattro metri al secondo, allora lì chiaramente rischiamo in termini di morfologia e di erosione, ma solo in vicinanza delle bocche, nel resto della laguna l'acqua si distribuisce molto meno velocemente.

Io all'inizio avevo pensato che se chiudessimo la laguna avremmo un lago. Invece parlando con Tagliapietra lui mi ha fatto capire che non è così, che noi potremmo ancora giocare con le aperture e le chiusure, tenere un livello dell'acqua più basso rispetto all'acqua fuori, e potremmo far entrare l'acqua salata. Bisogna solo trovare la strategia giusta. Se noi abbiamo una situazione in cui l'acqua del mare è un metro più alta, forse a un certo punto non possiamo neanche aprire, dobbiamo pensare di buttare fuori l'acqua con le idrovore. Allora la domanda è: da dove preleviamo questa acqua? La cosa più facile è prenderla direttamente vicino alle dighe e buttarla dall'altra parte, ma se noi abbiamo una canalizzazione che ancora non funziona bene, uno potrebbe dire prendiamo l'acqua nelle vicinanze di Venezia, la portiamo al Lido e la buttiamo fuori lì. In maniera da poter risolvere anche il problema microbiologico. Ci sono varie possibilità, l'importante è pensarci e parlarne. Bisogna cominciare a stimolare una discussione.

D'altra parte, Venezia non ha possibilità di relocation, di ritirarsi un po' più all'interno. Non abbiamo possibilità di spostare la città!

DAVIDE TAGLIAPIETRA

Venezia dovrebbe essere considerata come un *reef*, una scogliera di ostriche, risultato della sovrapposizione e costruzione di uno strato dopo l'altro nei secoli. È come il magazzino di un museo, con le cose messe le une sulle altre, stratificate. La coscienza Otto-Novecentesca ha poi stabilito che non si può costruire ancora sopra, va tenuta così, è un tesoro. Invece, se adottassimo i criteri dei signori della Repubblica, noi potremmo portare un metro di terra, riempire tutti i piani terra e alzare i palazzi, magari coi marmi rubati da qualche

altra parte! Quindi continuare a far crescere Venezia come un atollo di coralli. Noi invece la vogliamo fissare nel tempo, abbiamo tolto la crescita dei “coralli” perché ci piace così. Quindi a questo punto dobbiamo agire contro la sua natura originaria, per un certo verso. Questo vuol dire che Venezia si è adattata sempre, ma questo adattamento cozza contro la necessità di salvare una testimonianza storica, mantenendola così com'è.

Non possiamo fare la diga di Assuan, tagliare le facciate e poi incollarle da un'altra parte, perché non puoi riallocare Venezia. Pompare acqua nel sottosuolo la tirerà un po' su, ma è un'operazione che si può fare una volta sola e, anche se ci consentirebbe di guadagnare un po' di tempo, dovremmo poi comunque accettare il cambiamento assoluto di tutti i paradigmi che abbiamo avuto finora. Finora si rincorreva la possibilità di salvaguardare qualcosa e mantenerla. Da adesso in poi dobbiamo rivoluzionare il nostro modo di vedere. Dobbiamo pensare di lavorare a scale multiple, e fin da subito, con delle gestioni che vadano trasversalmente oltre il tempo. Occorre iniziare a pensare in modo originale, luogo per luogo. Anche prendendo dei riferimenti, ma rielaborando gli esempi sito per sito. Pensiamo anche alle opportunità di trasformare la laguna in un laboratorio, generando ambienti prima inesistenti. Possiamo trasformare dieci, cento, mille chilometri di costa, dobbiamo accettare il fatto che le lagune possano tornare e che la vita e le economie si debbano adattare. Avere degli ambienti così potrebbe dare dei vantaggi, purché rimangano salubri. Si deve cominciare adesso a seminare tra la gente l'idea che bisogna iniziare ora a fare qualcosa per il futuro; è in controtendenza con la cultura contemporanea, che è volere tutto e subito. Ci servono invece risposte lente ma solide, già formando, anche all'interno delle accademie, a pensare con questo tipo di mentalità non veloce, non da risultato immediato. Siamo in un campo che è ai confini con la scienza, perché non è scienza sperimentale in senso stretto, ma è previsione scientifica: possiamo proiettare e modellare, ma non possiamo fare esperimenti di fisica galileiana.

Per poter dare delle risposte più solide servono anche fasi di monitoraggio delle sperimentazioni in atto con le strutture del Mose. Si stanno facendo dei monitoraggi sugli effetti, anche immediati, delle aperture e chiusure? Sappiamo che la realizzazione del Mose ha comportato profonde modifiche morfologiche alle bocche di porto. Che cosa sta succedendo, sotto, sopra, intorno?

Il Provveditorato ha detto che nel prossimo inverno vogliono fare dei test per capire come si comportano i sedimenti. Prevedono di fare una campagna di batimetria prima degli eventi di acqua alta e poi di nuovo dopo, per vedere cosa cambia in una stagione, solo per quanto riguarda i sedimenti. L'idea potrebbe essere quella di includere questi esperimenti anche per la parte ecologica.

DAVIDE TAGLIAPIETRA

In realtà andare a 'vedere cosa succede quando si chiude il Mose' non ha molto senso perché con una chiusura di qualche ora su sistemi che danno risposta in un arco temporale di mesi non vedi quasi niente. La cosa che avevo proposto nel progetto di ricerca Venezia 2021 era quella di fare delle chiusure d'estate e osservare se ci sono delle modifiche, con chiusure di un giorno o due per vedere ad esempio come si comporta il bentos. Per la parte ecologica si potrebbe avere anossia, e quindi si dovrà chiudere in estate. Ma non è detto, gli animali delle lagune sono abilitati a resistere ai cambiamenti, sono molto resistenti e recuperano in fretta. Abbiamo dei cambiamenti su trend decennali che oggi sono il risultato di alcune trasformazioni degli anni Novanta, ma ci sono anche dei cambiamenti di scala globale che sono veramente difficili da comprendere. È difficile osservare cambiamenti giornalieri e vederne gli effetti sulle comunità lagunari. Per questo dovremmo andare a vedere situazioni simili per capire come potrebbe essere una laguna del futuro e vedere le differenze. Ad esempio: chiudo il Mose e osservo il plancton prima e dopo se ha avuto uno scambio. È comunque difficile capire se questo ha un impatto e di che tipo sulle comunità lagunari. Il biota lagunare è complesso non solo perché è difficile da capire, ma proprio perché ha tante componenti e interazioni tra le specie e a multi-scala col paesaggio.

La dimensione temporale è quindi cruciale. Sicuramente è necessario immaginare la laguna in una prospettiva di tempo lungo, tuttavia, anche il presente è estremamente importante; in questo senso il funzionamento del Mose – che risponde al problema nel medio termine – sembrerebbe offrire del tempo per ragionare e progettare la laguna del futuro e intanto provare a conservarla e mantenerla così come la conosciamo oggi. In questa prospettiva, secondo voi, avrebbe senso completare l'Idrovia Padova-Venezia con l'obiettivo di utilizzarla come scolmatore delle piene

del Brenta per bilanciare i flussi di sedimenti in entrata e in uscita così come il rapporto tra acqua dolce e salata?

GEORG UMGIESSER

Io ho delle sensazioni miste. In parte può andare bene, specie per le emergenze. Per i sedimenti bisogna essere un po' più cauti, perché i sedimenti portati dal l'Idrovia si fermeranno vicino allo sbocco, non si distribuiranno su tutta la laguna, e bisogna capire che sedimenti sono, perché se arrivano dall'entroterra padovano possono essere anche molto inquinanti. Perciò bisogna essere cauti e fare ancora delle analisi. Perché non è che Venezia ha bisogno di altri sedimenti inquinati in questo momento. Dal punto di vista della gestione delle emergenze, sicuramente può essere interessante. Dal punto di vista dell'ingresso di altri sedimenti non so se ne vale la pena.

DAVIDE TAGLIAPIETRA

Nell'ottica futura di una laguna più chiusa potrebbe tornare utile il fatto di avere un collegamento via acqua con Padova. Chiaramente non possiamo pensare di sostituire il traffico merci con queste soluzioni. L'idea di usarlo come modulatore biologico non ha molto senso; se lo intendiamo così, nel giro di venti anni ci troveremmo a renderci conto che non è servito poi a molto. Piuttosto in questa ottica avrebbe più senso guardare ai fiumi, pensare a far sì che possano generare nuove lagune o zone umide per il futuro. Però questo è un grande progetto di territorio.

Progetti di ieri, scenari di domani

Venezia e la sua laguna si trovano oggi di fronte a molteplici sfide di natura economica, ambientale e sociale. Tali sfide hanno caratterizzato il recente passato e si profilano come le sfide del prossimo futuro. Infatti, la storia della laguna di Venezia è densa di momenti in cui si è combattuto per la sua salvaguardia: era necessario affrontare le fragilità di un territorio complesso caratterizzato da vaghi confini e da identità incerte (Bevilacqua, 1995).

Tante e diverse lagune sono state concepite nel tempo¹. Ripercorrendo la storia della costruzione di questo territorio, infatti, si riesce ad accendere la luce su una serie di modelli di razionalizzazione della città di Venezia che corrispondono a precise idee di laguna. Alcuni di questi modelli erano in continuità con quelli precedenti, altri invece rappresentavano dei punti di rottura con quanto sedimentato e realizzato in passato.

Questo testo, a partire da una serie di progetti mai realizzati per la laguna, presenta alcune sperimentazioni progettuali elaborate dagli studenti dei corsi di Urbanistica e Progettazione Urbanistica della laurea triennale in Architettura dell'Università Iuav di Venezia².

Durante i corsi, si è cercato di dare forma ad alcuni modelli di razionalizzazione del territorio che non hanno mai avuto luogo. La volontà di definire il limite tra terra e acqua di Alvise Cornaro nel Cinquecento, il nuovo modello di sviluppo del Fronte Venezia degli anni Settanta, le prospettive di salvaguardia degli equilibri indicate da Luigi D'Alpaos, oggi sembrano essere immaginari capaci di modificare radicalmente le specificità geografiche, storiche e culturali della laguna (Fabian, Iuorio, 2021). Attraverso la rilettura di questi progetti territoriali del passato, l'esercizio proposto mira a costruire nuove traiettorie in grado di generare visioni e futuri alternativi per Venezia e per la sua laguna.

L'obiettivo è rispondere alle fragilità di oggi e alle sfide future legate all'innalzamento del livello del mare che sempre più minacciano il patrimonio culturale e artistico della laguna. Per raggiungere questo obiettivo è cruciale riconquistare la profonda consapevolezza che le sfide attualmente imposte dal cambiamento climatico non sono del tutto nuove: chi ha abitato la laguna, infatti, è sempre intervenuto per modificare un territorio, tra acqua e terra, col fine di sopravvivere in un luogo di fatto inospitale.

Immaginare e avanzare proposte per il futuro non è un esercizio banale, per questa ragione gli studenti hanno utilizzato lo strumento dello scenario per elaborare una propria visione per la laguna al 2100. L'esercizio parte dalla domanda «cosa succederebbe se...», dove le visioni territoriali (mai realizzate) citate precedentemente vengono contestualizzate alle condizioni presenti e poi proiettate verso il futuro. Lo scenario non è quindi unicamente uno strumento di “produzione di conoscenza” (Viganò, 2010), ma diviene il mezzo necessario per prefigurare situazioni ipotetiche “interamente coerenti sotto esplicite ipotesi” (Marbach, Mazziotta, Rizzi, 1991) capaci di formulare anche possibili linee evolutive del territorio.

I quattro scenari che seguono sono frutto della ricerca e del lavoro di ventuno studenti a cui è stato richiesto di fare uno sforzo per comprendere che questo territorio costruito e adattato nel tempo, non sarà ancora a lungo modellabile e disponibile alle trasformazioni spaziali imposte dalle leggi dall'economia, dalle istituzioni e dalla politica.

Partendo dalle idee di Alvise Cornaro³ il primo scenario, *Le tre lagune di Venezia*, delinea la volontà di suddividere l'attuale specchio d'acqua in tre lagune, ognuna con caratteristiche morfologiche e ambientali differenti. Il secondo, *Laguna arcipelago*, si ispira liberamente ai valori trasmessi dal Fronte per la difesa di Venezia e della laguna⁴, e si concentra sulla possibilità di ripensare ad un sistema economico lagunare autosufficiente che rispetti gli ecosistemi unici del territorio. Gli ultimi due scenari, *Laguna in movimento* e *Il ciclo della laguna*, si fondano sugli studi più recenti condotti dall'ingegnere Luigi D'Alpaos⁵. Il primo mira ad incrementare la biodiversità dell'ecosistema lagunare a partire dal completamento dell'idrovia Padova-Venezia e con la conseguente introduzione di portate fluviali e di sedimenti; il secondo mostra un possibile processo di trasformazione della laguna di Venezia verso un lago costiero, ponendo un accento particolare sui sistemi della mobilità, della produzione energetica e dell'approvvigionamento alimentare.

Le tre lagune di Venezia

ELENA BALDAN, DAVIDE DEMANTINI, LUCIA IACOVIELLO, VALERIO MUCCHI,
FRANCESCO PASINATO

La laguna è compresa in un sistema complesso che non si esaurisce nel suo bacino ma trova in esso soltanto il risultato dell'interazione tra terra e acqua. Rispetto alla visione del Cornaro, nel Cinquecento si dibatteva per la tutela di Venezia con l'intento di preservarla dall'interramento;

Progetti di ieri, scenari di domani

oggi si discute per il problema diametralmente opposto, ma i paradigmi non sembrano essere dissimili.

Nel 2100, l'aumento esponenziale del numero di chiusure annue delle paratie del Mose sembrerebbe sfociare in una chiusura permanente alle bocche di porto (Umgiesser, 2020). Che tipo di laguna potremmo immaginarci?

L'estromissione totale dalle dinamiche di marea e dagli apporti d'acqua dolce nella laguna centrale mantiene i fondali piatti e banalizzati. Questa parte della laguna è un lago ipersalino; senza velme nè barene; il livello d'acqua è basso e sempre controllato. Argini di terra bonificata, sistemi barenosi artificiali e cordoni dunali cingono il lago. Questi ampi tracciati percorribili formano una nuova rete della mobilità lenta in grado di ricucire i rapporti fisici con le isole. Quest'ultime, dense di segni storici e ambientali, lasciano la loro condizione di abbandono e si reinseriscono nelle logiche relazionali, economiche e sociali della Città. Il porto off shore, posto a Malamocco, funge da interscambio per le manifatture di Marghera. Ai limiti del lago centrale, presso la bocca di Lido, la marea trova sfogo e si espande percorrendo la laguna nord. In quest'altra parte della laguna, nelle vicinanze delle foci d'acqua dolce, la marea oltrepassa argini sistematicamente abbassati e forati; conquista vaste aree di terraferma e ne mette in discussione i bordi costruiti. Ora l'acqua salsa, che incontra gli ambienti fluviali, accoglie nuovi sedimenti, riattivando la naturale formazione di barene. L'aumento della superficie di questi sistemi morfologici e la possibilità di regolare la salinità dell'ecosistema sostengono la biodiversità dell'area fino alla reintegrazione di molte specie floristiche perdute. A sud, invece, le caratteristiche flora barenosa e fauna valliva creano un nuovo paesaggio. Qui, bassi argini di terra e cannicciati mantengono separati i canali navigabili dalle aree di agricoltura idroponica, boschi igrofilo, risaie, zone fitodepurative.

In queste righe, è stata brevemente descritta una visione futura per la laguna in cui si ipotizza la sua suddivisione in tre bacini separati. Il primo, quella della laguna centrale è uno specchio d'acqua salino; gli altri due, rispettivamente laguna nord e laguna sud, conservano le caratteristiche ambientali e morfologiche prossime a quelle del bacino salmastro attuale. In questo scenario, gli interventi infrastrutturali (arginature e cordoni dunali) offrono la possibilità non solo di separare i diversi bacini ma anche di mettere in connessione fisica parti della laguna altrimenti impossibile da collegare.

Lo scenario *Le tre lagune di Venezia*, mette in tensione il tema del cambiamento climatico secondo la prospettiva spaziale e rivendica

la necessità di visioni radicali che richiamano progetti e soluzioni di diversa natura, sia di adattamento che di resistenza. Resistere e adattarsi al cambiamento, infatti, significa trasformare i luoghi interpretandone le “ecologie” (Banham, 1971) per definire nuove porosità e permeabilità degli spazi e ragionare sulle nuove dimensioni del collettivo. [FIGURA A, PAGINA 104]

Laguna arcipelago

MARCO BADINI, DAMIANO BERTAGNOLI, DAVIDE FABBRO, ALESSANDRO GIUNTA,
MARCO SCREMIN, GIANLUCA VIANELLO

Il progetto che segue prende in riferimento i valori trasmessi dal Fronte per la difesa di Venezia e della laguna, dove la tutela ambientale, il decentramento economico e la sostenibilità turistica costituiscono le fondamenta della riflessione progettuale. L'obiettivo dello studio è sfruttare le attuali condizioni di crisi, quali i mutamenti ambientali e la finitezza delle risorse, come punti cardine di un nuovo modello di sviluppo per la laguna di Venezia. Lo sforzo progettuale si concentra nello sviluppare un'economia in grado di autosostenersi nei suoi aspetti vitali, alimentare ed energetico, sfruttando gli ecosistemi peculiari dell'ambiente lagunare, che meglio si prestano a rispondere al cambiamento climatico in atto e alle sue conseguenze. L'immagine evocata dallo scenario proposto è quella di una laguna-arcipelago.

Il mondo vegetale rappresenta un potenziale nuovo modello di sviluppo, dove decentramento è la parola d'ordine. Si consideri un sistema distribuito su una superficie potenzialmente vasta, composta da innumerevoli e minuscoli centri focali di comando, ognuno dei quali contribuisce al sostentamento della pianta. La componente fondamentale di questo sistema, avente come scopo la produzione di cibo ed energia in laguna, è la valle da pesca: cellula tipo autosufficiente costituita da terreni per la coltivazione e bacini per la pesca che fungono da sostentamento ai relativi insediamenti abitativi a bassa densità.

Applicare un modello di produzione di tipo estensivo comporterebbe uno sfruttamento di suolo quasi tre volte maggiore rispetto a quello necessario per i consumi energetici ed alimentari odierni. Adottando invece una dieta che limiti il consumo di carne a favore di prodotti ittici e agricoli, maggiormente legati alla storia e alla conformazione dell'ecosistema lagunare, si creerebbe un surplus alimentare ed energetico in grado di soddisfare il fabbisogno di una popolazione composta da molte più persone di quante ne siano attualmente presenti in laguna.

Progetti di ieri, scenari di domani

Il modello di sviluppo proposto permette al sistema economico produttivo di essere compatibile non solo con il contesto lagunare ma, più in generale, con quello planetario.

Il progetto prevede un sostanziale mutamento della laguna tramite una serie di interventi che si susseguiranno nel corso di alcuni decenni. Si inizierà con la reintroduzione di alcuni corsi d'acqua all'interno del bacino lagunare, cui seguirà lo sfruttamento dei sedimenti, trasportati da questi ultimi, secondo differenti modalità: verranno realizzati argini, che disegneranno i confini del nuovo sistema vallivo distribuito lungo tutta la superficie lagunare; all'interno di ognuna delle aree descritte dagli argini verranno realizzati consistenti interramenti, volti all'ottenimento di ulteriori isole che entreranno a far parte del nuovo sistema Laguna arcipelago. Esse fungeranno da base per la realizzazione di piccoli insediamenti abitativi e delle relative aree di produzione agricola. Contemporaneamente allo sviluppo di questi processi si attuerà, inoltre, l'interramento delle bocche di porto, per garantire la salvaguardia della laguna dall'innalzamento medio marino.

L'ecosistema limitrofo alle valli da pesca è caratterizzato da specchi d'acqua di medio-bassa profondità volti alla piscicoltura. L'inserimento di microalghe in sospensione su parte degli specchi d'acqua favorisce una migliore qualità dell'acqua oltre che ad una produzione ecosostenibile di biocarburante e ad un aumento della pescosità.

Due gerarchie di argini di diverse dimensioni, che prevengono il rischio idrogeologico, scandiscono lo spazio e creano delle vie di comunicazione via terra e via mare. Quest'ultimi sono costituiti da diversi terrazzamenti, su più livelli, che garantiscono un'interazione tra la popolazione e la flora e la fauna locale e permettono l'inserimento di viabilità per pedoni e mezzi. L'incremento della biodiversità dell'ecosistema lagunare è volto a mantenere un perfetto consolidamento del terreno, a proteggere la laguna dall'innalzamento medio marino e a mantenere le caratteristiche peculiari dell'ambiente preesistente. [FIGURE B E C, PAGINE 105 E 107]

Laguna in movimento

RINIKA BALLABANI, ALICE GASPARINI, ALESSANDRA QUAGLIO, SIMONE SATALINO

Il progetto che segue propone un approccio di tipo conservativo e di recupero dell'ambiente morfologico e dell'ecosistema della laguna di Venezia; è ispirato liberamente alle riflessioni e ai progetti di Luigi D'Alpaos. Le correnti tra mare e laguna e l'espulsione dei sedimenti dal bacino, derivanti dalle dimensioni eccessive delle tre bocche di

porto di Lido, Malamocco e Chioggia, sono tra le principali cause dei gravi processi di erosione dei fondali in laguna; contribuiscono gli effetti idrodinamici negativi della navigazione e le onde generate dal vento di bora. Considerati i precedenti fenomeni e le condizioni di oblio e di difficile accessibilità territoriale in cui versano le isole della laguna, le indicazioni proposte in questo progetto riguardano interventi sulle bocche di porto, la costruzione di strutture morfologiche e la manutenzione delle barene attuali, l'introduzione di portate fluviali con il completamento dell'idrovia Padova-Venezia, la bonifica di Marghera e il parziale trasferimento del porto al di fuori del bacino, l'esclusione della navigazione commerciale e turistica.

In particolare, la riflessione progettuale affronta la questione dello spazio della mobilità, al fine di realizzare nuove proposte per rendere più abitabile e sostenibile la laguna. Per raggiungere questa visione è necessario coinvolgere le isole abitate della laguna nord e gli insediamenti urbani lungo la conterminazione. Viene progettato, infatti, un nuovo sistema di trasporti che leghi la laguna alla terraferma e alle aree in cui saranno realizzati i nuovi impianti di stabulazione, smistamento e lavorazione del pesce.

Grazie al recupero degli itinerari turistici e all'introduzione di due nuove linee di trasporto pubblico, il turismo che oggi interessa Venezia città storica e poche isole minori, potrà estendersi ad un territorio più ampio, valorizzando le zone più emarginate, distribuendo la ricchezza sociale, economica e culturale sull'intera area lagunare. Le isole di Venezia e la loro accessibilità rappresentano per noi un nuovo progetto: l'abitare oltre la casa. Vengono introdotte due nuove tratte di vaporetto: la prima va dall'aeroporto Marco Polo a Punta Sabbioni, passando per Murano, Burano, Mazzorbo e Torcello; la seconda collega invece la zona industriale di Marghera con la bocca di Malamocco, attraversando il Canale dei Petroli. Il secondo tracciato prevede anche una linea tranviaria che corre lungo la superficie della conterminazione lagunare. I terminali delle linee di vaporetti rappresentano quindi un nodo intermodale tra le due diverse tipologie di trasporti.

In laguna sono presenti valli da pesca intensive ed estensive nelle zone barenose. In punti strategici si propone la rimozione delle chiaviche al fine di restituire questi territori alla laguna e convertirli in vere e proprie oasi naturali raggiungibili dai flussi turistici attraverso percorsi naturalistici già presenti in laguna, lungo i quali verranno installate strutture per l'attività di birdwatching. A questi si aggiunge il recupero dei casoni abbandonati lungo le valli da pesca adibiti all'accoglienza e

al ristoro dei visitatori. Per quanto riguarda la valorizzazione e la tutela del paesaggio naturale della laguna nord, installiamo un percorso ciclo-pedonale sopraelevato in legno per favorire l'incontro tra uomo e natura: un percorso creato con l'intenzione di far conoscere le bellezze di questo territorio nelle sue zone più remote e selvagge. [FIGURE D E E, PAGINA 108]

Il ciclo della laguna

CHIARA BROTTO, GIADA DALLA TORRE, GIULIA GUBELLINI, LUDOVICA MARTUSCELLI, MICHELA MONDINO, ALESSIA TOGNIOLLO

Gli interventi che seguono intendono accompagnare il processo di trasformazione della laguna di Venezia in un lago costiero, attraverso la messa in campo di quattro macro sistemi: morfologia, approvvigionamento alimentare, produzione energetica, mobilità. Questi, interagendo tra loro in un rapporto mutuale, accompagnano la laguna verso una nuova condizione, quella di città autosufficiente in grado di garantire la sopravvivenza dei suoi abitanti. Nell'intento di preservare le peculiarità paesaggistiche e l'ecosistema lagunare si prendono a riferimento gli interventi proposti da Luigi D'Alpaos.

In questo scenario sono previste tre fasi temporali. La prima, dal 2021 al 2040, vede il completamento del Mose e dell'Idrovia Padova-Venezia, la costruzione di barene artificiali lungo il Canale dei Petroli per formare un argine protettivo, l'inserimento di boschi filtro ai margini della gronda lagunare, la bonifica della terza zona industriale e di Porto Marghera, finalizzata alla conversione dell'attuale polo industriale in "industria verde" e, infine, l'introduzione di piattaforme offshore per la produzione energetica. Nella seconda fase, dal 2040 al 2080, vengono potenziati gli interventi della prima e iniziati i lavori per i porti offshore alle tre bocche di porto, in preparazione alla chiusura definitiva della laguna. Nella terza fase, dal 2080 al 2100 si completa l'opera di bonifica della terza zona industriale consentendo la conversione di una parte dei terreni paludosi della gronda lagunare in campi con colture poliennali, e viene realizzato il sistema di mobilità circum-lagunare. Si conclude, così, la conversione della laguna in lago costiero. Grazie a queste zone dedicate a sistemi "agrivoltaici" che sfruttano le risorse rinnovabili, produzione agricola ed energetica sono in sinergia, portando benefici per il raccolto e metodi di lavoro innovativi, generando anche nuove possibilità per l'economia e la società locale.

Nel 2100, facendo riferimento all'attuale tendenza delle normative europee sulla salvaguardia ambientale ed auspicando un uso sempre

più massiccio di energia prodotta attraverso fonti rinnovabili, si prevede che il sistema energetico lagunare possa far parte di una più ampia rete elettrica nazionale. Per raggiungere questo obiettivo, il primo intervento prevede la riconversione industriale dell'ex raffineria in un impianto a basso impatto ambientale per la produzione di energia; nel caso specifico si produrrà idrogeno e bioetanolo a partire da rifiuti solidi urbani e plastiche non riciclabili⁶. Ciò permette di applicare concretamente il principio di economia circolare, dando una seconda vita a migliaia di tonnellate di rifiuti, producendo prodotti chimici e combustibili e contribuendo così alla sostenibilità ambientale dei siti industriali nell'ambito di un sistema sempre più integrato ed efficiente volto al contenimento e riduzione delle emissioni di anidride carbonica in atmosfera. Il secondo intervento, inserito nell'ambito dell'ex petrolchimico nell'area portuale e nella zona di Fusina, prevede una serie di strutture per la raccolta e il riciclo di imballaggi in plastica. Il terzo intervento consiste nella realizzazione di nuove centrali elettriche che sostituiscono l'energia ottenuta dalla combustione del carbone con un ciclo alimentato da fonti rinnovabili. L'intervento nella zona di Fusina vede la realizzazione di una struttura con pannelli fotovoltaici alleggiati sui tetti, mentre le pareti esterne sono realizzate con materiali ad alta efficienza energetica. [FIGURE F E G, PAGINE 110 E 111]

Note:

¹ Si veda Fabian, Iuorio, 2021.

² I corsi sono stati tenuti da Lorenzo Fabian con i collaboratori Camilla Cangiotti, Luca Iuorio, Giacomo Magnabosco, Giacomo Mantelli, nell'anno accademico 2019/2020.

³ Si veda Alvise Corner, 1540 in Cessi, 1941.

⁴ Si veda Mencini, 2005.

⁵ Si veda D'Alpaos, 2009 e D'Alpaos, 2010.

⁶ In riferimento al progetto Eni "Waste to Hydrogen" nella bioraffineria di Venezia.

Riferimenti:

Banham R., 1971, *Los Angeles. The Architecture of four ecologies*, Harper & Row, New York;
Bevilacqua P., 1995, *Venezia e le acque. Una metafora planetaria*, Donzelli Editore, Roma;
Cessi R., a cura di, 1941, *Antichi Scrittori d'Idraulica Veneta. Scritture sopra la Laguna di Alvise Cornaro e di Cristoforo Sabbadino*, Magistrato alle Acque, Premiate Officine Grafiche, Venezia;

- Fabian L., Iuorio L., 2021, "Paleoalvei della Laguna. Scenari retroattivi per Venezia", in Brunetta G., Caldarice O., Russo M., Sargolini M., a cura di, *Downscaling, rightsizing. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale*, vol.4, pp.36-45, Planum, Roma-Milano;
- D'Alpaos L., 2019, *SOS Laguna*, Mare di Carta, Venezia;
- D'Alpaos L., 2009, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia;
- Marbach G., Mazziotta C., Rizzi A., 1991, *Le previsioni. Fondamenti logici e basi statistiche*, Etas Libri, Milano;
- Mencini G., 2005, *Il Fronte per la Difesa di Venezia e della Laguna e le Denunce di Indro Montanelli*, Supernova, Venezia;
- Umgiesser G., 2020, "The impact of operating the mobile barriers in Venice (Mose) under climate change", in *Journal for nature conservation*, Elsevier;
- Viganò P., 2010, *I territori dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Roma.

La metamorfosi può nascere anche da qui

Permanenza e metamorfosi sono due termini che ben descrivono la battaglia in atto a Venezia, nella laguna e nelle sue isole. L'essere permanente indica il persistere nel tempo, il perdurare in una determinata condizione che nelle scienze della natura si contrappone al concetto di evoluzione. La permanenza è quindi l'aspirazione delle forme antropiche, è ciò a cui l'uomo tende. In qualche modo potremmo affermare che l'architettura è un prodotto di permanenza, perché è fatta e pensata per durare nel tempo. Venezia, i suoi palazzi, le sue chiese nascono e sono parte di questa visione del mondo. Di contro, metamorfosi indica l'andare oltre la forma. In senso esteso e figurato indica perciò il cambiamento, la trasformazione, il passaggio di stato; in zoologia e in botanica è l'evoluzione da uno stadio a un altro, da larva a farfalla, da seme ad albero. Metamorfosi ha quindi a che fare con i processi naturali che per definizione non sono mai stabili. Da sempre, la laguna e le sue isole convivono tra questi due poli: permanenza e trasformazione [figura A, pagina 113]. L'organismo lagunare è di per sé un ecosistema dinamico dove le isole ciclicamente appaiono e scompaiono. Ma è anche un paesaggio che si è andato modificando nei secoli con interventi solo in parte plasmati dalle forze naturali e per la maggior parte guidati dalla mano dell'uomo. Il prodotto di questo processo è una seconda natura che anche oggi procede nel lungo cammino del cambiamento con interventi eclatanti, vedasi il contestato Mose, ma anche con fenomeni silenti che lentamente trasformano le isole e l'ambiente lagunare. Da sempre, e oggi ancor più di ieri, processi erosivi, abbassamento dei fondali, eustatismo, inquinamento, evaporazione, salinizzazione, anossia delle acque mutano costantemente l'assetto lagunare e le sue forme di vita. L'uomo combatte per mantenere lo "stato delle cose", un'idea e un immaginario di laguna che già oggi non esistono più. È questa una battaglia che si esplica su vari fronti: geo-morfologico, climatico, ecologico-ambientale ma anche chiaramente architettonico, paesaggistico, urbanistico. Cosa la laguna diverrà nel prossimo futuro? Un lago? Uno stagno? Tornerà ancora una volta ad essere mare? Questo contributo intende riprendere alcune riflessioni sulla laguna e le sue isole, quest'ultime poco conosciute nella loro storia e nel loro presente. Il dibattito e il progetto del domani parte inevitabilmente dal raccontare l'oggi, il dissidio tra uomo e natura, tra passato e futuro, tra il desiderio di permanenza e la necessità di trasformazione.

La laguna come spazio pieno. Città laguna o città parco?

La parola laguna trae origine dal latino *lacuna*, ovvero spazio vuoto. È davvero la laguna uno spazio vuoto? [figura B, pagina 115] Morfologicamente una laguna è un bacino costiero separato dal mare da un cordone litoraneo e caratterizzato da acque salmastre e maree. Il processo di formazione della laguna di Venezia risale a circa seimila anni fa ed è il prodotto di un delicato equilibrio tra i detriti trasportati dai fiumi e la successiva invasione delle acque a seguito dell'innalzamento del mare. Le attuali bocche di porto non sono altro che le primordiali foci che avevano accumulato sedimenti sabbiosi nelle lingue litoranee. Le isole nascono qui e sono l'esito di questo accumulo. Venezia, San Giorgio, Mazzorbo, Burano e Torcello non sono altro che relitti fluviali. Sant'Erasmo, Vignole, Cavallino, Lido, Pellestrina e Sottomarina sono i depositi sabbiosi delle antiche foci, divenuti cordoni litoranei in seguito all'invasione delle acque. Questa laguna, in realtà, è costituita da tre "lagune", da tre bacini, ognuno con diverse batimetrie, differenti scambi idrici con il mare e con tre distinti microclimi che danno vita a sistemi vegetativi e agricoli differenziati [figura C, pagina 117].

Il lavoro su isole e barene svoltosi in numerosi corsi, workshop, concorsi di progettazione¹ (Cipriani, 2017; Divisare Books, 2018) ha quindi inteso sostenere una concezione antitetica all'idea di laguna come *lacuna*, ossia che la laguna sia uno spazio pieno dal punto di vista geografico, geomorfologico e operativo-progettuale. L'acqua e il vuoto tra le cose sono materiali di progetto sui quali poter ri-costruire la città contemporanea. Due sono le domande di ricerca che hanno guidato il lavoro. È la laguna una città o è la laguna un parco? Cosa succederebbe se in questa "città laguna", Venezia non è più il centro di interesse? Cosa succede se per un istante dimenticassimo di riportare nelle mappe Venezia e se il nostro sguardo si orientasse sulla laguna, sulle isole, sui bordi e sulla terraferma veneziana?

I dati statistici raccontano come Venezia ogni giorno stia smarrendo abitanti e insieme svendendo la propria identità. Alla contrazione della città fa eco lo spopolamento della laguna e delle sue isole, un fenomeno meno visibile se raffrontato a Venezia ma senz'altro altrettanto preoccupante. Ad oggi, nell'arcipelago veneziano si contano meno di ventinovemila residenti. Un declino che inizia a partire dalla fine degli anni Sessanta quando più di cinquantamila abitanti ancora vivevano la laguna e le sue isole (Comune di Venezia, 2016b).

Una città non è solo un aggregato di costruzioni più o meno pianificato

o un accentramento culturale, economico, amministrativo, politico, ma un progetto di società dove la collettività che vi abita si riconosce; è un insieme di pratiche materiali e immateriali che definiscono i luoghi. La laguna per lungo tempo è stata una città perché la produzione alimentare, i trasporti, i commerci legavano terra e isole ai suoi abitanti e questi si riconoscevano in un sistema complesso chiamato città.

La maggioranza dei veneziani oggi non conosce e non riconosce le isole della laguna, non le menziona, non le sa disegnare sulla carta a dimostrazione che l'immaginario della città laguna si è andato indissolubilmente perdendo. Un centinaio di persone, tra veneziani e turisti, a cui è stato chiesto di disegnare una mappa mentale (Cipriani, 2017) dell'arcipelago, hanno rappresentato appena quattordici isole su un totale di oltre cento (Venezia, Lido, Burano, Murano, Giudecca, Sant'Erasmus, San Michele, San Giorgio, Poveglia, Torcello, Pellestrina, Sant'Elena, Vignole, Certosa).

Le parole di Salvatore Settis sono un ultimo, disperato monito al cambiamento: “[...] se mai Venezia dovesse morire, non sarà per invasioni nemiche né per l'irruzione di un nuovo popolo. Sarà soprattutto per oblio di sé stessa. [...] Le città non sono solo edifici e strade, ma donne e uomini coi loro rapporti culturali, religiosi, sociali. La forma urbana si è generata e modificata nel tempo secondo quel potente meccanismo che Henri Lefebvre ha chiamato produzione dello spazio, nel senso che lo spazio in cui viviamo, essendo per sua natura uno spazio sociale, è prodotto dall'uomo, risulta da processi economici, da decisioni politiche, da scelte culturali che si combinano fra loro modificando gli equilibri fra il pubblico e il privato, il religioso e il laico, il funzionale e il simbolico” (Settis, 2012: 2).

Se la laguna da tempo non è più una città, è piuttosto un parco, un grande giardino anfibio costituito da un delicato ambiente di terre emerse e terre sommerse? Una terra incerta popolata da acque, barene, velme, valli da pesca, orti? Anche qui le notizie non sono confortanti. La laguna non sta troppo bene. Lo stato ecologico mostra segni di cedimenti nel tempo presente. Le barene sono in costante diminuzione; le acque lagunari sono tuttora inquinate da scarichi industriali ma anche di origine civile e agricola, inoltre, presentano già oggi fenomeni di anossia indipendentemente dalle prime messe in esercizio del Mose; i centri abitati sono privi di adeguati sistemi di depurazione; i processi erosivi e la costante perdita di sedimenti dalle bocche di porto è ben superiore agli apporti del bacino scolante; le specie ittiche e vegetali faticano ad adattarsi a condizioni di salinità estremamente variabili.

La metamorfosi può nascere anche da qui

La visione di una laguna-parco, a partire dal 2003, ha interessato la laguna nord. È stato istituito, infatti, un ente strumentale del Comune di Venezia – il Parco della Laguna Nord – il cui scopo era la tutela e la valorizzazione ambientale e socioeconomica di parte della laguna attraverso la definizione e la promozione di usi compatibili con la salvaguardia delle valenze naturalistiche, archeologiche, storiche e culturali dei luoghi.

Il Parco della laguna nord è stato recentemente abolito dall'amministrazione comunale (Comune di Venezia, 2016a). Al di là delle motivazioni addotte, questo rappresenta certamente il definitivo abbandono dell'immaginario della laguna come parco, una visione in cui la valorizzazione dei sistemi ambientali, dei lasciti storici e del paesaggio lagunare si sarebbe potuta interpretare come risorsa economica, sociale ed ecologica. Né città, né parco. Oggi la laguna è giuridicamente uno spazio vuoto, una lacuna appunto.

Passato. La laguna come campagna e città

Una città si definisce città se chiude un ciclo di produzione alimentare: il cibo lega l'individuo alla terra, a “quella” terra. Prima dell'arrivo della rivoluzione industriale, gran parte degli alimenti veniva prodotto in loco e la città antica incorporava al suo interno lo spazio per il suo sostentamento. L'organismo urbano era, in sintesi, un sistema autosufficiente che permetteva la sopravvivenza dei suoi abitanti, anche in caso di un prolungato assedio.

Dato che l'agricoltura era uno degli elementi cardini della vita di un luogo, la laguna, i bordi di terraferma, le isole costituivano la città per i veneziani. La fondazione di Venezia, infatti, non si basa solo sull'approvvigionamento idrico ma inevitabilmente anche sull'autosufficienza alimentare. “La laguna, ecosistema che abbraccia e include la città fu (e in parte è ancora) la campagna. Il paesaggio lagunare era campagna perché luogo di coltivazioni (ortaggi, frutta, vigneti) e di approvvigionamento (il pesce, il sale), ma era una campagna strettamente legata alla città perché nelle sue isole c'erano attrezzature importanti per la vita d'ogni giorno (rimessaggio delle imbarcazioni, monasteri, ospizi, lazzaretti), oltre che insediamenti quotidianamente vissuti” (Settis, 2014: 15).

Al principio del XI secolo, il commentatore delle “Honorantie civitatis Papie” scrive che gli abitanti di Venezia “et illa gens, non arat, non seminat, non vindemiat”, ossia “non arano, non seminano, non vendemmiano” (Brühl, Violante, 1983: 18), pur abbondando in scorte alimentari. Per lungo tempo, infatti, il sale è stata la principale risorsa economica e, proprio attraverso

il suo commercio, Venezia ha potuto acquistare cibo in abbondanza. In realtà, l'agricoltura viene da sempre qui praticata. Nella prima metà del XIV secolo, si contano oltre quattrocento orti e quasi una quindicina di vigne in città (Pitteri, 2015). La mappa di Cristoforo Sabbadino [figura D, pagina 118] descrive un vero e proprio piano regolatore *ante litteram* dove gli spazi per l'agricoltura a metà del Cinquecento sono ancora ben visibili. In termini di quantità, però, il cibo prodotto dalla città non è comparabile a quello proveniente da terraferma e isole.

Già a partire dal Trecento con l'incremento demografico e con l'aumentata domanda di prodotti alimentari, si riduce la coltivazione agricola a Venezia e le isole divengono importanti centri di produzione. Fiorenti già dal Quattrocento, gli orti si situano nella laguna nord a Torcello, Mazzorbo, Lio Maggiore, San Nicolò del Lido, mentre nella laguna sud principalmente nei monasteri e negli enti ecclesiastici. Epicentri agricoli sono proprio i monasteri veneziani localizzati nelle isole lagunari. Molti conventi forniscono ortaggi, frutta, verdura, pollame e acquistano ciò che non possono produrre: il convento di san Giorgio in Alga, ad esempio, viene descritto come una comunità autosufficiente che solo saltuariamente ricorre a mercati esterni. Altri monasteri sono vere e proprie fabbriche del cibo: a Santa Croce alla Giudecca è presente un allevamento di galline, nei conventi di San Zaccaria si producono biscotti. Il ruolo delle comunità monastiche nei confronti della città è quindi soprattutto legato all'approvvigionamento alimentare. Se le isole sono centri di produzione agricola, le valli da pesca vengono concesse ai monasteri benedettini e a poche altre famiglie nobili per la pratica dell'itticoltura intensiva. Ogni giorno dalle isole vengono condotti a Rialto e a San Marco prodotti atti al sostentamento della popolazione tanto che secondo i viaggiatori dell'epoca l'abbondanza alimentare a Venezia è maggiore che altrove.

Nonostante la laguna sia ricca di ortaggi e frutta, i cereali difficilmente si coltivano nelle terre salmastre. La conquista dei veneziani della terraferma a partire del XV secolo è quindi una scelta obbligata e permette di importare i cereali dai bordi lagunari, da Padova, da Treviso, ma anche da Ferrara e dall'Istria. L'importazione del cibo ha come conseguenza la specializzazione delle isole: le Vignole, ossia l'isola delle vigne è atta alla produzione di vino; i carciofi divengono monocoltura a Sant'Erasmus. Progressivamente, però, questo rapporto tra cibo e terra si va perdendo. Le isole si spopolano, la terraferma viene costruita, i bordi lagunari si irrigidiscono e così a poco a poco, passo dopo passo, la città laguna e il suo ciclo di produzione agricola si dissolvono.

Presente. L'isolario veneziano e il progetto di conoscenza

Le isole e i bordi lagunari veneziani sono da lungo tempo dimenticati. Da un lato la città di Venezia assorbe e concentra su di sé flussi turistici e risorse economiche, dall'altro le isole, fatte poche eccezioni, sono scarsamente conosciute per i limitati collegamenti e per il carattere di insularità che le contraddistingue.

L'etimologia della parola "isola" derivata dal latino *insula, in salum* (nel mare, nel movimento), indica le terre emerse in balia della costante agitazione dei flutti. La radice greca, *saleyo*, che enfatizza il movimento, la tempesta, l'inquietudine delle onde, ci ricorda come le isole siano terre in costante mutamento. In veneziano il nome di isola non è sufficiente per descrivere la morfologia lagunare: *velma* (da *melma*) e *barena* (da *baro*, cespuglio) descrivono un ambiente spesso sommerso dalle maree, privo di vegetazione per l'alta concentrazione salina nel caso delle velme, dotato di una vegetazione alofita nel caso delle barene.

Il sistema lagunare è un sistema dinamico, in cambiamento continuo, per maree e per fenomeni naturali ed antropici che evolvono nel tempo. Le isole dell'ambiente lagunare sono terre incerte che appaiono, scompaiono, cambiano la vegetazione che le caratterizza, variano in dimensione, numero, genesi morfologica.

Proprio per questo carattere di indeterminatezza, è difficile definire una cifra univoca. Le isole stabili vanno da un minimo di settantacinque ad oltre un centinaio considerando barene e motte sommerse che ogni tanto riaffiorano. Se considerassimo anche Venezia, le isole raggiungerebbero le centotrenta unità.

Operare una tassonomia delle isole lagunari veneziane in rapporto al paesaggio [figura E, pagina 119] è stato quindi il primo passo per comprendere limiti e potenzialità ed iniziare a ragionare su possibili scenari progettuali a breve e medio termine (Cipriani, 2017). Leggere, catalogare, comprendere i meccanismi di trasformazione del paesaggio del passato e del presente è stato fondamentale per tratteggiare possibili proposte. Mentre Venezia e la sua laguna sono da sempre oggetto di studio in molteplici discipline, le isole minori e i bordi della laguna sono un tema poco indagato. Le esplorazioni lagunari mostrano frammenti di paesaggio spesso in condizioni di abbandono. Il rapporto tra agricoltura e cibo si è andato in gran parte perdendo e le iniziative oggi rimaste hanno il carattere di eccezionalità.

Il declino delle isole lagunari inizia con la caduta della repubblica di Venezia alla fine del Settecento (1797) e prosegue dapprima con la dominazione

austriaca e poi con le spoliazioni operate dai francesi. Con l'Editto napoleonico (1810) di soppressione degli ordini e corporazioni religiose, le sedi monastiche presenti nelle isole vengono convertite in sedi militari. Il saccheggio degli edifici ecclesiali si accompagna alla loro trasformazione in caserme, impianti militari, ospedali, magazzini che vengono utilizzati durante i conflitti della Prima e Seconda guerra mondiale. La funzione militare, *de facto*, verrà mantenuta fino agli anni Settanta quando anche lo Stato italiano deciderà di abbandonare le isole lagunari, completando quel processo di degrado ed oblio ancor oggi evidente.

È a partire dalla fine degli anni Novanta che le isole iniziano ad essere progressivamente liquidate dalle amministrazioni locali e nazionali a soggetti privati. Questa progressiva privatizzazione da parte del Comune e del Demanio dello Stato nasce dalla variante al “Piano Regolatore Generale per la Laguna e le isole minori” dapprima pubblicato nel 1999-2001 e infine adottato dal Comune nel 2004. Negli anni, sono già state cedute molte isole e la comunità sta lentamente perdendo un inestimabile patrimonio di riserve naturali e antiche rimanenze storiche: La Grazia, San Clemente, Sacca Sessola, Santo Spirito, Poveglia [figura F, pagina 120], e più recentemente San Secondo e Ottagono Ca' Roman, solo per citarne alcune. La perdita non è solo un processo storico-culturale ma è in primo luogo un abbandono dell'immaginario. Se anche il veneziano non conosce e non sa, quale memoria potrà trasmettere?

Quali scenari quindi immaginare per le isole e la terraferma? Può il paesaggio divenire un motore economico, ambientale, sociale di trasformazione dei luoghi? Possiamo proporre un futuro paesaggistico-rurale per le isole e per la terraferma? Quali sono gli epicentri di trasformazione agricola, economica, sociale, turistica, ambientale? Come ridare funzione e valore anche con usi temporanei? Queste domande hanno guidato un progetto minimo, un progetto di conoscenza (Cipriani, 2017) della laguna e delle isole [figura G, pagina 120], caratterizzato da piccoli e mirati interventi sul territorio, che possano ottenere benefici economici, ambientali e sociali di lungo periodo coniugando tradizione e innovazione. Al progetto di conoscenza, ha fatto seguito – in occasione della Biennale di Venezia – “Reporting from the Front” (2016) un'installazione temporanea collettiva dal titolo “L'isola che non c'è”, una barca-isola di denuncia con piante ed elementi lagunari [figura H, pagina 121] che, al di là del riferimento alla “Floating Island” di Robert Smithson, diviene il simbolo di come si possa passare dalla teoria alla pratica in questa piccola battaglia per promuovere la laguna come un parco e le sue isole come le nuove frontiere.

“Di un nuovo patto di cittadinanza c'è bisogno, a Venezia e non solo, sia

La metamorfosi può nascere anche da qui

per chi provenga da famiglie del luogo, sia per chi venga da lontano. E un nuovo patto di cittadinanza, a Venezia, deve cominciare da un forte impegno di chi se ne sente cittadino per stimolare le istituzioni e i politici a uno sguardo creativo sulla città” (Settis, 2014: 153). Azione e reazione sono un moto pacifico di protesta per poter coinvolgere l’opinione pubblica, sancire il diritto alla città e la priorità del bene comune: l’opera è un atto simbolico di come si possa sostenere un progetto talvolta con formule semplici, dove pianificare presente e futuro è uno stimolo al fare insieme oltre che al pensare. Da qui si può ripartire per ricostruire la laguna come città e come parco. La metamorfosi può nascere anche da qui.

FIGURE DA PAGINA 112

Note:

¹ Corso di Architettura del Paesaggio, Università Iuav di Venezia, 2014-2015 (docente Laura Cipriani); Corso di Progettazione Urbanistica, Università Iuav di Venezia, 2014-2015 (docente Laura Cipriani). Workshop “Lost Islands”, Università di Venezia, 2016. (docente Laura Cipriani); Workshop “Lost Islands”, Politecnico di Milano, 2016 (docente Laura Cipriani); “Listening to the lagoon city. Lost islands”, Venice International University Viu, 2016-17 (docente Laura Cipriani). Superlandscape, Holcim Award, Laura Cipriani, Superlandscape, Holcim Award, 2018.

Riferimenti:

Brühl C., Violante C., 1983, *Die Honorantiae civitatis Papiae*, Böhlau, Wien-Köln;
Cipriani L., 2017, *Isole di possibilità. Venezia e la città laguna. Islands of possibilities. Venice and the lagoon city*, Aracne Editrice, Roma;
Comune di Venezia, 1983, *Invito alle isole informazioni e documenti sulle isole minori della laguna di Venezia*, Tip. Commerciale, Venezia;
Comune di Venezia, 2004, *Variante al Prg per la laguna e per le isole minori. Relazione e dimensionamento del Piano*. Relazione, Venezia;
Comune di Venezia, 2016a, *Deliberazione del Consiglio Comunale n° 22 del 14 aprile 2016*. [online] https://portale.comune.venezia.it/utilities/delibereconsiglio/files/2016/DC_2016_22_48462_Allegato_Emendamenti_votati.pdf [novembre 2016];
Comune di Venezia, 2016b, *Servizio Statistica e Ricerca, Serie storica della popolazione residente e dei numeri indice per zone del Comune di Venezia dal 1871*. [online] <http://archive.comune.venezia.it/flex/cm/pages/serveblob.php/1/fr/idpagina/4055/ut/systemprint> [novembre 2016];

Divisare Books, 2018, *Laura Cipriani. Holcim Awards. Islands of possibilities. Venice and the lagoon city*. [online] <https://divisare.com/projects/344566-laura-cipriani-superlandscape-holcim-awards-islands-of-possibilities-venice-and-the-lagoon-city> [gennaio 2021];

Hofmeister A., 1934, a cura di, *Instituta regalia et ministeria Camerae regum Langobardorum et Honorantiae civitatis Papiae*, Mgh, Hannover;

Pitteri M., 2015, “Alimentazione in laguna. Mulini, orti e coltivazioni”, in Calabi D., Galeazzo L., a cura di, *Acqua e cibo a Venezia. Storie della laguna e della città*, pp. 49-51, Marsilio, Venezia;

Settis S., 2012, *Se Venezia muore*. Conferenza, Centro Tedesco di Studi Veneziani, Deutsches Studienzentrum in Venedig, Venezia;

Settis S., 2014, *Se Venezia muore*, Einaudi, Torino.

L'utopia del Parco

Diversi negli anni sono stati i tentativi di costruire il Parco della laguna di Venezia: dalla formulazione dell'idea fino alla sua trasformazione in norma e strumento urbanistico. In queste fasi, si è sviluppata una discussione, in seno della comunità veneziana, che ha dimostrato una carenza culturale nel confrontarsi con il binomio salvaguardia/sviluppo e una incapacità nel superare il contrasto, vero o supposto, tra l'una e l'altro. Il risultato di questa debolezza è stato un continuo rifiuto di qualsiasi novità e di aperture verso proposte, come quella del Parco, che avrebbero potuto definire nuovi equilibri fra i numerosi interessi economici in campo e valorizzare in modo compatibile lo straordinario patrimonio naturale e storico-culturale della città e soprattutto della sua laguna.

Già negli anni Settanta il Fronte per la difesa di Venezia e della sua laguna – un libero movimento di opinione apartitico e indipendente, sorto all'indomani dell'alluvione del 1966 e guidato dalla carismatica figura ambientalista di Pino Rosa Salva¹ – aveva, dopo un'analisi della situazione del comprensorio lagunare e del suo crescente degrado fisico, ecologico e sociale, proposto la creazione di un parco lagunare e l'elaborazione di un elenco delle specie in via di estinzione. Il riferimento al parco lagunare rimase una costante in tutte le iniziative del Fronte negli anni della sua avvincente azione che si concluse sostanzialmente con l'emanazione della prima Legge speciale per Venezia del 1973. Un provvedimento, quest'ultimo, molto importante per la città ma che non conteneva alcun esplicito riferimento alla creazione di un parco lagunare. Solo negli indirizzi governativi previsti dalla citata legge e approvati nel 1975 si ipotizzava “tra l'altro, la costituzione in laguna di un grande parco pubblico naturale, che, nel rispetto del carattere unitario della laguna, e attraverso la destinazione a uso pubblico delle isole minori, tenda alla conservazione e al ripristino dell'ambiente lagunare e floro-faunistico non escludendo le tradizionali attività di pesca”.

Nel settembre del 1982 si arriverà a definire meglio l'idea di parco. La sezione veneziana dell'associazione Wwf, infatti, avvierà una fattiva collaborazione con il Comune di Venezia (nella specifica figura dell'assessore all'ecologia Gaetano Zorzetto) per la realizzazione di una mostra sulla laguna di Venezia. La mostra – esposta a Venezia presso

Palazzo Grassi e a Torino presso i Saloni della Stampa – consisteva in venticinque pannelli illustrativi ed era corredata da un interessante catalogo dal titolo *Laguna: conservazione di un ecosistema* (Rallo, Semenzato, 1984). Il volume riportava un'attenta analisi ambientale della laguna di Venezia e delle sue ricchezze naturalistiche. Non mancavano degli specifici interventi riguardo al necessario recupero idro-morfologico del bacino lagunare e ai processi di trasformazione antropica in atto. Alla fine della pubblicazione, Andrea Cappai e Giampaolo Rallo intervenivano con un saggio “Problemi e proposte di conservazione ambientale: il Parco lagunare” dove, fra le proposte di tutela, scrivevano “solo con la tutela di queste emergenze naturalistiche e con la pianificazione dell'intero territorio lagunare sotto forma dell'Istituto naturalistico del parco, [...] è possibile garantire la fruizione anche alle generazioni future dell'incommensurabile ecosistema ancora esistente che si chiama laguna di Venezia” (Cappai, Rallo, 1984). Cappai e Rallo proponevano anche, come illustrato in uno specifico pannello della mostra, una “zonizzazione” del futuro parco: (1) una zona di riserva naturale integrale, di limitata estensione dove l'ambiente era conservato in modo assoluto; (2) una zona di riserva naturale orientata, caratterizzata da interventi umani; (3) una zona di tutela generica soggetta a vincolo ambientale, comprendente aree lagunari vallive e litoranee ed aperta ad attività tradizionali; (4) una zona di penetrazione, comprendente centri urbani e attività artigianali, industriali e turistiche; infine (5) una zona di pre-parco, intesa come fascia di rispetto tra il parco vero e proprio e l'area circostante.

Queste prime idee vennero successivamente “istituzionalizzate” dall'assessore all'ambiente del Comune di Venezia, il già citato Gaetano Zorzetto, che costituiva una commissione tecnico-scientifica con il compito di redigere una proposta di Parco della laguna di Venezia. Della commissione facevano parte tecnici degli assessorati competenti del Comune, della Provincia, della Regione, il Magistrato alle Acque (oggi Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto), i presidenti nazionali di Italia Nostra e Wwf, Giorgio Lucani e Fulco Pratesi e il coordinatore nazionale della Commissione parchi, Franco Tassi. Il progetto verrà raccolto nel volume edito dall'Arsenale Editrice *Un parco nella laguna di Venezia* (Bonometto, 1985). In questo lavoro si formulavano le prime ipotesi istituzionali e normative per il futuro Parco della laguna nonché una suddivisione in zone (ispirata alla zonizzazione immaginata nella mostra): zona A, riserva integrale (aree di alto valore naturalistico), zona B, riserva orientata (aree soggette a regolamentazione al fine di

sorvegliare e orientare scientificamente l'evoluzione della natura), zona C, produzione protetta (aree dove erano promosse le attività produttive tradizionali primarie e consentita la caccia regolamentata), zona D, urbanizzazione controllata (aree urbanizzate le cui trasformazioni erano regolate da pianificazione urbanistica).

L'attualità e l'importanza di questi temi veniva poi riconosciuta dalla Regione del Veneto che approvava nell'agosto del 1984 la Legge n.40. La Legge riguardava nuove norme e adeguate misure finanziarie per favorire l'istituzione di parchi e riserve naturali, regionali e di interesse locale, da parte di Province, Comuni, Comunità montane e relativi Consorzi.

Diversi anni dopo, esattamente nel 1991, in ottemperanza alla Legge Urbanistica Regionale n.61 del 27 giugno 1985, oggi non più vigente, finalmente la Regione del Veneto approvava l'atteso Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (Ptrc). Grazie alla pressione delle associazioni ambientaliste e di parte dell'opinione pubblica veneziana, il Piano, peraltro non più vigente solo da pochi mesi, includeva la laguna di Venezia tra gli "ambiti per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali", e prevedeva la formazione di un Piano di Area relativo alla laguna e all'entroterra di Venezia in considerazione degli specifici valori paesaggistici e ambientali. Il Piano di Area della laguna e dell'area Veneziana (Palav) veniva approvato, dopo anni di discussione, nel 1995 e aveva come obiettivi la difesa dell'ecosistema ambientale e del patrimonio storico-artistico, nonché lo sviluppo delle attività economiche necessarie a mantenere la popolazione residente. Quanto alle tematiche specifiche legate al parco lagunare, l'articolo 62 delle Norme di attuazione del Piano affermava: "il presente piano di area costituisce punto di riferimento essenziale per la determinazione e per la regolamentazione delle aree di particolare tutela che verranno definite dalla Legge Regionale istitutiva del Parco naturale regionale della laguna di Venezia, come previsto dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento". Ora il Parco risultava essere chiaramente previsto anche in uno strumento importante di pianificazione regionale, tuttavia, per i favorevoli, questo unico articolo – così poco dettagliato – veniva letto come una sorta di ennesimo rinvio.

Allo scopo di bloccare le polemiche sul nascere, il Consiglio Regionale del Veneto approvava contestualmente al Palav un Ordine del giorno in cui si affermava l'assoluta necessità di arrivare in tempi brevi all'istituzione del Parco. L'ambito dell'istituendo Parco della laguna di Venezia e Chioggia doveva coincidere in linea di massima con l'area

determinata dalla conterminazione lagunare (Provvedimento n.1091 del 7 marzo 1995).

Si muoveva anche il mondo dell'associazionismo dopo queste importanti approvazioni programmatiche. A partire dal 1996, Virginio Bettini avviava la costituzione di un comitato promotore per una legge di iniziativa popolare finalizzata all'istituzione di un Parco della laguna di Venezia e Chioggia. Un nuovo coraggioso tentativo. In precedenza, infatti, tra il 1987 e il 1995, erano stati avanzati tre disegni di legge per la creazione di un parco lagunare da parte dei consiglieri regionali, Guido Berro (Pri), Edoardo Salzano (Pci) e Paolo Cacciari (Prc); tutte le proposte rimasero, però, lettera morta. Al comitato di Bettini aderivano varie associazioni e rappresentanti del mondo accademico. La proposta venne diffusa a livello cittadino grazie all'impegno volontario degli aderenti al comitato e la raccolta firme – ne servivano per legge almeno cinquemila – fu coadiuvata dalla realizzazione di una mostra e da numerosi incontri pubblici. Nei sei mesi a disposizione vennero raccolte più di seimila firme di adesione all'iniziativa, tra le quali quella del Sindaco di Venezia, Massimo Cacciari. Le firme vennero depositate presso il Consiglio Regionale del Veneto il 9 ottobre 1997. La proposta di legge interessava uno specifico ambito territoriale e prevedeva la formazione di un Piano ambientale (compresi gli strumenti di attuazione) e l'istituzione dell'Ente Parco (con la sua zonizzazione).

Alla luce di questa mobilitazione, fra il 1998 e il 1999, venivano depositati in Parlamento, da alcuni deputati, vari disegni di legge inerenti la salvaguardia di Venezia e della sua laguna con l'ipotesi di riformulare una nuova Legge Speciale per Venezia. Alcune di queste proposte, seppur in termini diversi, prevedevano l'istituzione del Parco della laguna a dimostrazione di una certa attenzione sulla questione anche a livello nazionale.

Queste proposte, regionali e nazionali, rimasero comunque tali, non trovando alcuna approvazione e nemmeno un largo consenso politico. A favore erano le associazioni ambientaliste e una parte delle forze politiche di centrosinistra, contrari i partiti di centrodestra e le associazioni legate alla pesca lagunare e venatorie che attaccavano l'idea stessa di parco sia a livello locale che nazionale.

Tuttavia, sulla spinta degli ambientalisti e su proposta dell'assessore all'ambiente Paolo Cacciari, la Giunta comunale veneziana guidata dal Sindaco Paolo Costa, con Atto di indirizzo n.77 del 30 ottobre 2002, si assumeva l'impegno di far nascere il Parco della laguna nord. Precisamente si leggeva nell'Atto di indirizzo che “la Giunta comunale

si impegna [...] ad effettuare tutte le azioni necessarie alla costituzione di un Parco di Interesse locale ai sensi della Legge Regionale n.40 del 16 Agosto 1984 nell'area della laguna nord e a predisporre tutti gli atti necessari a rendere coerenti in tale prospettiva gli strumenti urbanistici vigenti nell'area [...] ed effettuare tutti gli atti necessari allo scopo di costituire l'Ente Parco per la gestione politico-amministrativa del Parco della laguna". Non solo. Pochi mesi dopo, con Delibera del Consiglio Comunale n.99 del 8-9 luglio 2003 "Approvazione dell'Istituzione Parco della laguna e del suo Regolamento", il Consiglio comunale approvava la costituzione dell'Istituzione Parco della laguna il cui scopo era la tutela e la valorizzazione ambientale e socioeconomica della laguna nord di Venezia, sulla quale l'amministrazione comunale intendeva istituire un parco di "interesse locale", ai sensi della citata Legge Regionale del 1984. Compito principale dell'Istituzione Parco della laguna era la valorizzazione ambientale e socioeconomica dell'area della laguna nord compresa nel perimetro proposto dall'amministrazione comunale per la costituzione del parco di Interesse locale.

Per rendere gli strumenti urbanistici coerenti con la decisione dell'amministrazione comunale, il Comune di Venezia, al fine di adeguare la propria strumentazione urbanistica a quella di livello regionale e, in particolare, al vigente Piano d'Area della laguna e dell'Area Veneziana (Palav), per l'ambito della laguna e delle isole minori, adottava nel 2004 la specifica "Variante al Piano Regolatore Generale per la laguna e le Isole Minori". Tale variante, approvata poi dalla Regione del Veneto nel 2010, definiva il perimetro proposto per il futuro Parco e introduceva le misure temporanee di salvaguardia valide fino all'istituzione dello stesso. Ora la vicenda del Parco, almeno dal punto di vista urbanistico, era tutta in discesa.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Ptcp)² veniva adottato dalla Provincia di Venezia nel 2009 e trasmesso alla Regione che lo approvava con prescrizioni nel 2010. Anche questo strumento riconosceva il parco affermando che tale strumento urbanistico "con particolare riferimento alla laguna di Venezia, si adeguerà alle norme specifiche di tutela che saranno previste con l'approvazione di apposito Piano Ambientale ai sensi della Legge Regionale n.40 del 1984 previsto dalla variante al Piano Regolatore Generale per la laguna e le isole minori adottata dal Comune di Venezia".

L'amministrazione comunale di centrosinistra guidata dal Sindaco Giorgio Orsoni nel 2012 adottava, ai sensi della nuova Legge Regionale sull'urbanistica n.11 del 2004, il Piano di Assetto del Territorio (Pat)

che diventava efficace alla fine del 2014 e confermava la previsione di istituire il Parco Regionale di Interesse Locale della laguna nord di Venezia. Inoltre, sempre ai sensi della Legge Regionale n. 11 del 2004, il Prg vigente assumeva efficacia di Piano degli Interventi (Pi) per le parti compatibili con il Pat. Pertanto, la citata Variante al Piano Regolatore Generale per la laguna e le isole minori, risultava ancora vigente fatta eccezione per le parti che risultavano eventualmente in contrasto con il Pat. In attuazione di tali previsioni, dopo una lunga battaglia politica dentro e fuori le stanze del Comune fra fautori e oppositori del parco, il Consiglio Comunale, grazie all'instancabile lavoro dell'assessore all'ambiente Gianfranco Bettin, con delibera n.27 del 12-13 maggio 2014 istitutiva finalmente il "Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della laguna nord di Venezia, ai sensi dell'articolo 27 della Legge Regionale n.40 del 1984" chiudendo un lunghissimo iter legislativo ed istituzionale.

La soddisfazione del mondo ambientalista e di parte della comunità veneziana per il raggiungimento di questo storico risultato durò tuttavia assai poco. Circa un mese dopo l'istituzione del Parco, esplose in città lo scandalo del Mose con numerosi arresti nel mondo politico e imprenditoriale. Nello scandalo giudiziario fu coinvolto anche lo stesso Sindaco Giorgio Orsoni e il 23 giugno furono dichiarati decaduti la Giunta e il Consiglio comunali di Venezia. In questo modo, veniva a mancare la definizione da parte della Giunta comunale dello Schema Direttore previsto nel dispositivo della suddetta delibera n.27 del 2014, che avrebbe dovuto contenere le linee guida per la successiva formazione del Piano Ambientale del Parco che, a sua volta, andava sottoposto all'approvazione del Consiglio Comunale.

Le nuove elezioni comunali del 2015 comportarono la sconfitta del centrosinistra e l'elezione del Sindaco Luigi Brugnaro con un'alleanza civica e di centrodestra. Il nuovo Sindaco, coerentemente con le sue linee programmatiche di mandato 2015-2020 presentate in Consiglio Comunale a fine ottobre del 2015 che prevedevano il blocco dell'iter istitutivo del Parco della laguna nord di Venezia, il 14 aprile 2016 deliberò la revoca della citata delibera di istituzione del Parco. Ad oggi, il Parco rimane presente solo come perimetro sulle carte degli strumenti urbanistici in gran parte ancora vigenti ma, almeno per ora, privo di qualche avallo politico e di un significativo appoggio della comunità locale.

Note:

¹ Si veda Mencini, 2020 e Mencini, 2005.

² L'attuale amministrazione della Città Metropolitana, con Delibera del Consiglio metropolitano n.3 del 1° marzo 2019, ha approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale (Ptg) della Città metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del Ptcp.

Riferimenti:

Bonometto L., a cura di, 1985, *Un parco nella Laguna di Venezia*, Arsenale editrice, Venezia;

Cappai A., Rallo G., 1984 “Problemi e proposte di conservazione ambientale. Il Parco lagunare”, in Rallo G., Semenzato M., a cura di, 1984, *Laguna. Conservazione di un ecosistema*, Comune di Venezia, Wwf, Trevisanstamp, Venezia;

Mencini G., a cura di, 2020, *Pino Rosa Salva. Venezia e la sua Laguna*, Supernova, Venezia;

Mencini G., 2005, *Il Fronte per la Difesa di Venezia e della Laguna e le Denunce di Indro Montanelli*, Supernova, Venezia;

Rallo G., Semenzato M., a cura di, 1984, *Laguna. Conservazione di un ecosistema*, Comune di Venezia, Wwf, Trevisanstamp, Venezia.

**Forse gli ingegneri sono malvagi,
sicuramente non tutti!**

Marta De Marchi, Luca Iuorio

11 dicembre, 2020

La storia della laguna di Venezia è fatta da numerosi progetti. Nei secoli si sono susseguite deviazioni fluviali, canali, arginature, imbonimenti, bonifiche, palizzate, dighe, con il comune intento di salvare Venezia dagli interramenti. Oggi, si assiste al fenomeno contrario: è in corso un processo di degrado morfologico e la laguna si sta trasformando in un braccio di mare. Un progetto deve confrontarsi con molti fattori, non solo tecnici ma anche legati a esternalità ambientali, ecologiche, e insieme economiche e sociali. Cosa vuol dire progettare la laguna, o meglio “con” la laguna?

Per rispondere, riprendo il titolo di un mio scritto di qualche tempo fa “Conoscere le lagune del passato per progettare la laguna del futuro”. Da molto tempo a questa parte, soprattutto in questi ultimi decenni, conoscere le lagune del passato, purtroppo, non è mai stato considerato utile da chi opera su questi ambienti. Forse questo è il più grave errore che è stato compiuto, perché se nel caso di Venezia si fosse esaminata la sua storia idraulica si sarebbero capite molte cose. Innanzi tutto, ci si sarebbe resi conto che in epoche in cui le conoscenze scientifiche erano assolutamente minime rispetto a quelle di oggi, l'approccio di coloro che si occupavano della laguna era più molto attento, e anche misurato. Nel passato si sono fatti molti errori, ma si è anche stati capaci – attraverso l'osservazione e a volte anche attraverso intuizioni straordinarie – di rendersi conto di quando si sbagliava e di correggersi.

Credo che oggi la laguna sia vittima della presunzione di chi ha in mano i suoi destini. Lo si è visto in modo palese quando la scena era tutta occupata dal Consorzio Venezia Nuova, che ha introdotto un metodo perverso nella gestione della laguna e soprattutto ha peccato di superbia, perché ha sempre ritenuto, nei trent'anni e più in cui ha dominato, che tutte le conoscenze necessarie fossero al suo interno e che l'opinione di chi obiettava dall'esterno, in modo indipendente, non fosse portatrice di nessuna idea da considerare. Siamo arrivati dove siamo a causa di questa presunzione, di questa superbia culturale, che

in realtà nascondeva, a mio avviso, una profonda ignoranza su molte questioni. E ha anche contribuito al fallimento di questa struttura, anche se il Consorzio Venezia Nuova è crollato soprattutto per fatti che con la scienza e la tecnica hanno poco a che fare.

Se vogliamo caratterizzare l'epoca del Consorzio dal punto di vista scientifico possiamo dire che è stata un'epoca di "riservatezza" assoluta. Riservatezza che nel campo della scienza non può valere, perché quanti operano nel mondo della scienza sono disponibili a confrontarsi costantemente. Sono pronti a valutare le osservazioni di chi ha qualcosa da dire e anche a riflettere sui contributi provenienti dall'esterno.

Quello che sta capitando di questi tempi parlando di laguna e del suo governo si coglie in modo chiaro. Non è una questione scientifica, ma è soprattutto una questione di potere. Coloro che puntano al controllo della istituenda "nuova istituzione" della laguna di cui tanto si parla, aspirano soprattutto al controllo dei finanziamenti per la sua gestione, qualcosa come cento-centoventi milioni di euro all'anno per la sola manutenzione e la gestione delle opere alle bocche.

Oggi, si sente più che mai la necessità che tornino a valere le conoscenze, le capacità tecniche-scientifiche del "problema laguna", che è di una complessità incredibile. Non è infatti soltanto una questione di ingegneria civile. Ci sono importanti riflessi di carattere ambientale, c'è un problema anche di carattere economico di non poco conto. Chi è chiamato a progettare la laguna del futuro dovrebbe avere la capacità di capire tutto questo e di comprenderlo a fondo; è necessario che i diversi aspetti siano considerati e sviluppati insieme.

Chi sarà al vertice del governo della laguna non necessariamente dovrà essere personalmente depositario di tutte le conoscenze, obiettivo oggi impossibile. Egli non potrà però essere solo un orecchiante, come ormai accade da troppo tempo; dovrà comprendere i problemi e non potrà garantire di essere all'altezza delle questioni da affrontare senza una preparazione specifica adeguata.

Forse per deformazione professionale sono portato a ritenere che l'aspetto dominante dei problemi lagunari, che condiziona tutto il resto, sia quello riguardante i caratteri idrodinamici e morfodinamici. La questione ambientale in genere è fortemente condizionata e dipendente da tali caratteri, i quali pongono anche limiti alle questioni economiche, che sono egualmente importanti se vogliamo salvare insieme Venezia e laguna assieme agli uomini che hanno scelto di viverci. Sarebbe un errore distinguere Venezia dalla laguna e dagli uomini che le abitano. Sono un tutt'uno complesso ma indivisibile ed è sempre stato così!

Agire perciò non è semplice, però non possiamo iniziare col piede sbagliato come mi sembra si stia facendo. A me piacerebbe che finalmente sotto i cieli della laguna ritornassero le competenze e ovviamente mi piacerebbe che fra di esse si considerassero le competenze idrauliche, morfologiche e morfodinamiche come competenze assolutamente necessarie, quasi come una premessa per tutto il resto. Non sono mai stato un entusiasta di quello che è stato fatto alle bocche di porto. Ritenevo che l'intervento alle bocche [le dighe mobili] si potesse realizzare in modo diverso. Non ho mai contestato che ci fossero situazioni in cui era necessario poter separare la laguna dal mare. Sono però stato anche sempre convinto del fatto che un ingegnere degno di questo nome debba perseguire le sue soluzioni in modo da avere la certezza di arrivare alla fine e di raggiungere gli obiettivi che si era prefisso. Quando si discuteva della soluzione scelta, prima timidamente e poi con sempre maggiore frequenza si è iniziato a introdurre un concetto perverso, affermando che l'opera iniziata [il Mose] , e in via di completamento, era un'opera sperimentale. Un'assurdità! Sei miliardi di euro per realizzare un'opera sperimentale? Ma cosa vuol dire? Che siamo arrivati a un punto per cui non sappiamo ancora se essa funzionerà oppure no?

In questi ultimi mesi hanno eseguito delle prime manovre con esiti positivi. E questo è certamente importante. Ma il tutto dovrebbe essere giudicato e valutato con un po' più di distacco. Ed invece abbiamo assistito alle solite scene di esaltazione e di celebrazione dell'avvenimento, che allo stato in cui siamo era solo un normalissimo, preliminare, avvenimento tecnico.

Ci mancava solo che non si fosse riusciti nemmeno ad alzare le barriere! E poi ovviamente, come parallelo inevitabile, la crocifissione di chi aveva criticato... Ci vogliono ben altre prove tecniche per mollare la guardia e bisognerebbe anche saper aspettare il collaudo del tempo. Solo dopo ci si potrà abbandonare alle celebrazioni, come tutti speriamo.

Rispetto all'attivazione delle dighe mobili, quali saranno i principali cambiamenti idrodinamici e morfologici che il sollevamento sempre più frequente potrà comportare?

Con le prime manovre alle bocche di porto è venuto al pettine un nodo preannunciato fin dal novembre 2006, nei giorni in cui il Presidente Prodi compì la prodezza di finanziare le opere di controllo delle acque

alte ora in via di ultimazione. In quella occasione, in particolare, fu messa in evidenza la contraddizione tra gli obiettivi che con il progetto [Mose] si intendevano perseguire. Un progetto presentato come omni-salvifico, poiché si prefiggeva di proteggere contemporaneamente i centri storici dalle acque alte, di non penalizzare dal punto di vista ambientale la laguna e di salvaguardare l'attività portuale. Tre obiettivi inconciliabili tra loro, richiedendo provvedimenti assolutamente opposti. In quell'occasione si mise in evidenza il fatto che un fenomeno epocale come l'innalzamento del livello del mare era stato largamente sottovalutato. La prova che il fenomeno si stesse concretizzando era già inoppugnabile. Nel trentennio che va dal 1988 al 2018 si è registrato a Venezia, a Punta della Salute, un innalzamento del livello medio marino di circa 5,6 millimetri all'anno. Se – con un'operazione scientificamente non proprio corretta – si estrapolassero su base centenaria i risultati del periodo di osservazione considerato, si avrebbe un valore di 56 centimetri. Molti di più di quei 22 cm, testardamente giudicati cautelativi – ma anche dei 31,4 cm, a loro volta indicati come assolutamente pessimistici – che furono evidenziati dagli esperti del Consorzio Venezia Nuova nel momento decisivo in cui si ottenne il finanziamento delle opere da parte del governo Prodi.

Nell'occasione non riconoscere che saremmo stati vittime invece di un fenomeno ben più pesante significava ammettere che le cinque, sei, sette volte all'anno di chiusura [delle paratoie del Mose] – dichiarate come necessarie dal progettista per controllare il fenomeno dell'acqua alta a centodieci centimetri – non erano consistenti con la realtà che si sarebbe dovuto affrontare.

Oltretutto il limite di centodieci centimetri [di marea] – sbandierato per molti anni come limite di intervento delle barriere mobili e di tolleranza per la città di Venezia – è stato portato nei mesi della recente sperimentazione a centotrenta, proprio per ridurre di un bel numero di volte la necessità di intervenire.

Probabilmente sono pochi quelli che conoscono la storia dei centodieci centimetri indicati come limite di intervento delle barriere mobili.

Quando si iniziò si parlava di ottanta centimetri, portati poi a novanta (non si sa bene perché), e alla fine ai centodieci. Se ci fossimo cimentati con un livello di salvaguardia a ottanta o novanta, il numero delle volte in cui si, sulla base dei dati correnti, si sarebbe dovuto intervenire sarebbe risultato spaventosamente più elevato, sicuramente non accettabile dall'Autorità portuale e ovviamente dal sistema economico che ruota intorno al Porto.

Realisticamente bisognerebbe già ora prendere atto di un fatto che non si vuole ammettere, ovvero che rispetto agli obiettivi dichiarati inizialmente il progetto è fallito. Non potrà infatti garantire gli obiettivi dichiarati all'inizio. Ciononostante, non si deve concludere categoricamente affermando 'rinunciamo a un'opera che non serve, buttiamo pure via sei miliardi di euro'. Ci si deve piuttosto impegnare a individuare in che modo, attraverso interventi complementari, da associare all'opera realizzata alle bocche, sia possibile porre rimedio alle difficoltà alle quali andrà incontro questa struttura, ovvero frequenza dei sollevamenti e loro durata sensibilmente incrementate oltre i limiti indicati.

Quando, il 3 ottobre 2020, forse presi dalla paura, i responsabili delle manovre hanno chiuso la laguna con la marea in laguna a cinquanta centimetri, non credo lo abbiano fatto per proteggere Piazza San Marco; anche se poi hanno ottenuto anche quel risultato. Hanno preso quella decisione perché probabilmente non erano sicuri di quanto ci avrebbero messo a chiudere le bocche di porto. Compiuta l'operazione hanno tenuto la laguna interclusa per circa sette ore e l'Autorità portuale ha subito protestato per la penalizzazione patita dal porto. Porto che è purtroppo destinato ad entrare in crisi. A causa dell'innalzamento del livello medio del mare, infatti, i periodi di chiusura invece che per qualche ora si protrarranno verosimilmente per più giorni consecutivi. Un assaggio in tal senso si è avuto del resto anche durante l'autunno-inverno appena trascorso, esattamente come avevo evidenziato qualche anno fa in occasione del confronto inutile del novembre 2006...

Servirebbero, alla guida delle operazioni finalizzate alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna, persone preparate e capaci, che prendano coscienza dei problemi da affrontare, con riferimento al numero e alla durata degli interventi di chiusura da attuare per difendersi dalle acque alte, e che stabiliscano in quale direzione muoversi.

Parlando della necessità e urgenza di "progettare la laguna del futuro", si intende riferirsi anche all'individuazione dei provvedimenti che permettano di allungare la vita operativa delle barriere mobili ora in fase di avanzata realizzazione, cercando di eliminare il più grande difetto che queste opere presentano: l'inconciliabilità degli obiettivi che esse avrebbero dovuto consentire di perseguire. Non è ovviamente questo il solo difetto della grande opera, ma è sicuramente il più grande essendo impossibile, come si è detto, garantire nello stesso tempo difesa

dalle acque alte, difesa della portualità e difesa dell'ambiente. Al riguardo sarebbe urgente capire fin da subito in quale misura il famoso Progetto Insule¹, frettolosamente accantonato dal Consorzio Venezia Nuova, può trovare concreta attuazione allo stato attuale, perché se con quel progetto si potesse difendere in modo passivo i centri urbani, la laguna e Venezia in particolare fino a centotrenta-centoquaranta centimetri sarebbe già un bel successo. Sarebbe infatti eliminata tutta una fascia di eventi di marea che pesano moltissimo sulla frequenza delle chiusure e sulla loro durata. Si tratta, a mio avviso, di una soluzione attuabile fin da subito come intervento complementare della grande opera alle bocche, e allontanerebbe le polemiche che covano sotto la cenere per le pesanti penalizzazioni della portualità.

Possiamo, quindi, dire che il Mose è frutto di un atteggiamento di semplificazione del problema. Sembrerebbe essere, infatti, una forzatura pensare che un intervento così puntuale e tecnico – pensato per risolvere un problema specifico, quello delle acque alte – possa rappresentare la panacea per Venezia e la laguna. C'è oggi in atto una tale semplificazione di questo territorio da convincerci addirittura che una sola soluzione possa risolvere i problemi? Ma poi... semplificazione dei problemi significa anche riduzione delle possibili soluzioni?

L'uomo ha oggi a disposizione mezzi molto potenti per operare al meglio. Sono in particolare disponibili strumenti di analisi che nel passato non erano nemmeno lontanamente ipotizzabili. Purtroppo, l'uomo moderno sembra aver perso una qualità che, per chi opera in un ambiente delicato e fragile come sono la laguna e la città di Venezia, è di cruciale importanza: la capacità di osservare la reazione della laguna alle azioni dell'uomo, che è stata fondamentale nei secoli passati e ora sembra essere svanita.

Con una più attenta osservazione ci si sarebbe subito resi conto che negli ultimi trent'anni il livello medio del mare e quindi anche quello della laguna si è alzato di quasi venti centimetri, il che avrebbe portato a riflettere sul fatto che veniva meno la possibilità per il cosiddetto Mose di riuscire a raggiungere tutti gli obiettivi attesi dalla sua realizzazione. Si è persa dunque la capacità di osservare. D'altra parte, che non ci sia più molta passione per l'osservazione è dimostrato anche dalla storia recente. Quando il progetto delle opere alle bocche fu approvato, fu detto che durante la costruzione delle opere stesse sarebbe stato necessario osservare la reazione della laguna.

Sarebbe quindi interessante conoscere quali sono state le osservazioni condotte al riguardo e se queste osservazioni esistono, dato che sono state condotte con soldi pubblici. Il motivo per cui esse non sono state pubblicate e non sono ancora disponibili a tutti coloro che studiano i problemi della laguna è sconosciuto. Sarebbe oltremodo grave se le osservazioni sugli effetti delle opere alle bocche non fossero state condotte in modo adeguato durante la costruzione delle opere stesse. Se tali osservazioni fossero state condotte avremmo la possibilità di rispondere a molte domande, anche alle domande di persone che, pur non avendo competenza specifica, si sono accorte sul campo di certi mutamenti.

D'altra parte, non osservare è da molto tempo la regola sotto i cieli della laguna. Per esempio, quali osservazioni sono state condotte per valutare le conseguenze delle manovre di chiusura effettuate nei mesi passati? A qualcuno è venuta l'idea "folle" di controllare una delle maree verificatesi attraverso un'operazione che prevedeva di chiudere completamente la bocca di Lido nei suoi due varchi assieme a quella di Chioggia, lasciando parzialmente aperta la bocca di Malamocco, con un varco di cento metri dichiarato nell'occasione funzionale alla navigazione. Si è osservato quanto accadeva in laguna? Sarebbe interessante conoscere quali grandezze sono state osservate quel giorno, perché attraverso il varco libero si sono manifestate – secondo i calcoli – velocità della corrente che hanno raggiunto quasi i cinque metri al secondo. La simulazione matematica dell'evento ha evidenziato inoltre la formazione di un getto confinato fra due grandi vortici laterali con conseguenze non proprio benefiche sui fondali. I sedimenti presenti sul fondo, che hanno diametri che vanno dai sessanta ai centocinquanta micron, sono stati verosimilmente spazzati via in grande quantità. Si sono di conseguenza verificati al fondo sforzi tangenziali rilevantissimi, ben al di sopra dei trenta-quaranta pascal, con sollecitazioni inusuali soprattutto nelle zone poste al termine delle strutture di protezione del fondo realizzate a valle delle barriere mobili. Di tutto questo non sappiamo nulla e non si conosce cos'è effettivamente capitato nella bocca di Malamocco. Non si sa nemmeno quali grandezze sono state osservate, se sono state osservate.

Un altro problema – che dovrebbe essere risolto prima di procedere oltre – è quello della eventuale risonanza delle barriere mobili sollecitate dal moto ondoso. L'eventuale fenomeno di risonanza è determinato ovviamente dall'intensità del moto ondoso, ma soprattutto dalla sua frequenza, perché se tale frequenza è pericolosamente

vicina alla frequenza libera di oscillazione delle strutture mobili, si può incorrere in gravi pericoli. Che questi pericoli sussistano è stato dimostrato da studiosi eminenti già alla fine degli anni Novanta. Non sono perciò obiezioni da lasciar perdere, come sembra che accada, ma da affrontare e risolvere. Gli effetti di eventuali fenomeni di risonanza non siamo in grado di determinarli, né dal punto di vista matematico né dal punto di vista sperimentale. Sta di fatto che se il problema si manifestasse, l'oscillazione delle paratoie progressivamente si amplificherebbe sollecitando pericolosamente i vincoli che dovrebbero mantenere ancorate al fondo le barriere mobili con la possibilità concreta che esse vengano strappate dal loro ancoraggio. Si pongono quindi gravi interrogativi. Non si sono dimensionate le strutture per sopportare questo tipo di sollecitazione, che trasmettono ai vincoli azioni sconosciute, non determinabili né per via teorica né per via sperimentale.

In verità, per via sperimentale le potremmo anche determinare, ma solo sul prototipo in scala uno a uno. Troppo tardi, perché mentre lo si fa le paratoie potrebbero essere già in giro per la laguna a galleggiare in direzione di Piazza San Marco...

Volendo progettare la laguna del futuro, in conclusione, credo sia fondamentale accompagnare questo progetto tanto magnificato [il Mose] con l'osservazione attenta e consapevole del suo comportamento. Era del resto quello che fecero gli antichi idraulici veneziani quando, dopo molti fallimenti, arrivarono finalmente a risolvere la questione dell'interramento della laguna, prima deviando a Conche e poi portando fuori dalla laguna a Brondolo il Brenta e il Bacchiglione.

Non crede, però, che rispetto ai nostri contemporanei siamo troppo severi? In fondo, sappiamo bene che per deviare i fiumi dalla laguna ci sono voluti oltre due secoli, e ci sono stati anche tanti interventi falliti. Forse c'è bisogno di un tempo più lungo per "osservare" e per comprendere bene i cambiamenti che gli ultimi interventi infrastrutturali possono provocare dal punto di vista idrodinamico e morfologico...

È una giusta osservazione. Il sistema laguna risponde spesso con tempi lunghi che mal si conciliano con i nostri. Oggi tuttavia abbiamo la capacità, oltre che di osservare, di mettere in campo strumenti di valutazione teorica che aiutano a esaminare le possibili conseguenze delle nostre azioni in tempi molto più rapidi. Attraverso questi strumenti si potrebbe proiettare in avanti tutto

quello che può capitare. Pensando per esempio ai processi erosivi, si potrebbe, una volta osservata bene la situazione conseguente a un determinato provvedimento, esaminare cosa potrebbe capitare se quel provvedimento persistesse su di un più lungo periodo.

Nel passato, quando sentivo parlare di Cristoforo Sabbadino pensavo 'ma cosa poteva fare quest'uomo tanto celebrato vissuto in un'epoca in cui la scienza idraulica era agli albori e si stava appena incominciando a capire il principio della continuità nei fenomeni della fisica?'. Poi però, studiando i suoi scritti, ho dovuto pentirmi delle mie prime valutazioni... dettate forse, almeno in parte, dal momento in cui vivevo, dominato dal tecnicismo. Leggendo e studiando ho scoperto, infatti, che quest'uomo doveva essere un incredibile osservatore della realtà e poi, soprattutto, che aveva avuto delle intuizioni straordinarie. Non c'è solo al riguardo quella famosa frase che gli viene attribuita 'il Brenta dal punto di vista del regime della laguna di Venezia, paragonato all'azione del mare, conta come una pulce a confronto di un elefante'. Egli ha scritto fra l'altro anche alcune pagine sul perché i veneziani non riuscivano a realizzare opere capaci di garantire i fondali dei passi navigabili. Valeva, sì, il principio 'gran laguna fa gran porto' – anche Sabbadino lo coltivava – ma con riferimento al problema delle bocche egli intuì che non era soltanto lo scambio mare-laguna a essere importante per garantire il mantenimento dei fondali. Non meno importanti, anzi forse più importanti, erano le correnti costiere. Scriveva infatti, il Sabbadino, che i processi che attivano l'officiosità di una foce lagunare non dipendono solo dall'ampiezza del bacino retrostante la bocca, ma dipendono anche e soprattutto dalle correnti litoranee, che trasportano grandi quantità di sedimenti e che, allora, erano la vera causa dell'impossibilità di mantenere officiose le bocche della laguna, in particolare quella di San Nicolò. Ne è la prova il fatto che, nel momento in cui si è avuto la possibilità tecnologica di costruire dei moli che si proiettavano in profondità nel mare antistante, il problema è stato risolto, annullando in pratica l'influenza delle correnti costiere sul mantenimento dei fondali alle bocche. Dobbiamo in conclusione avere tempo per osservare, ma non viviamo al tempo del Sabbadino. Viviamo in un'epoca in cui, se sappiamo osservare, siamo in grado di trarre da quelle informazioni tutti gli elementi per costruire una previsione ragionevole e proiettarla nel futuro.

L'uomo moderno ha in ogni caso una colpa: ha acquisito molto in strumenti di indagine, in capacità di simulare anche matematicamente

processi complessi, di sviscerare i fenomeni fisici come un tempo non si poteva, ma ha perso la voglia di osservare. Osservare costa fatica, più fatica che stare davanti a un calcolatore, stendere un codice di calcolo o, peggio ancora, pigiarne solo i tasti per avviare una simulazione matematica di un processo fisico complesso che in pratica rimane sconosciuto perché non si ha più nemmeno il tempo per studiare.

Rispetto alla necessità di osservare, crede che il Mose, e insieme il dibattito pubblico che ne è seguito, sia stato un modo per cogliere la complessità della laguna e per acquisire la consapevolezza che questa riguarda tante questioni e soprattutto quella ambientale? Oppure è l'ennesima prova che "l'uomo moderno" tende a demandare le urgenze del cambiamento climatico e dell'innalzamento del livello del mare a soluzioni tecnologiche?

Penso che il dibattito che è girato intorno al Mose sia stato all'inizio un dibattito molto fiavole, ma bisogna riconoscere che con il tempo la coscienza intorno ai problemi riguardanti Venezia e la sua laguna è enormemente cresciuta, anche come conseguenza delle polemiche che sono sorte intorno all'opera. Credo che una parte importante dell'opinione pubblica abbia preso coscienza dei problemi esistenti e credo anche che in molti si rendano conto che alcuni di questi problemi, quelli di carattere ambientale e biologico, siano molto più complessi di quelli che si affrontano e risolvono con il provvedimento tecnicistico o tecnologico di intercludere la laguna rispetto al mare. Proprio per affrontare al meglio quei problemi, diventa fondamentale l'osservazione. Forse bisogna distinguere tra i problemi che si possono risolvere con ragionamenti ingegneristici e problemi più complessi che coinvolgono la vita della flora e della fauna. In questo caso, ci si può rendere conto di quello che capita solo attraverso l'osservazione. Se nell'osservazione la morfodinamica e l'idraulica sono solo in parte trascurate, la biologia e l'evoluzione ambientale non solo sono trascurate, ma anche neglette e da qualcuno perfino negate. Questo non è degno di uomini che hanno coscienza dei problemi. Si sono realizzate le opere alle bocche e si spera di essere in grado di eliminare tutti i difetti che si sono riscontrati e ancora si riscontrano. Guardare però solo ai problemi della difesa dalle acque alte equivale a limitare di molto lo sguardo sulla laguna, sguardo che invece bisognerebbe saper proiettare lontano e in tutte le direzioni. Sarebbe inoltre necessario che ci fosse maggiore coscienza della necessità, da una parte di risolvere i problemi dell'acqua alta, dall'altra di capire in

quale modo essi si possano eventualmente conciliare con la portualità e con altri aspetti economici, e anche e soprattutto con il mantenimento della qualità dell'ambiente lagunare.

La questione della portualità si può risolvere in un modo molto semplice, ancora tecnicistico, portando il porto fuori dalla laguna.

Un porto dentro a una laguna, che ha necessità di essere controllata, non può vivere, non ha prospettive di sviluppo. Oggi l'Autorità portuale si comporta come se non convivesse con i problemi che ci sono – conclamati, dichiarati e riconosciuti – ma come se ci si fosse fermati a cento anni fa, quando fu deciso che bisognava realizzare una zona industriale ai bordi della laguna e costruire Porto Marghera, collegandolo con la Marittima, divenuta da poco il nuovo porto di Venezia che un tempo era davanti a San Marco. L'impressione è che, anche da questo punto di vista, si abbia la capacità di guardare solo a soluzioni che si ispirano al passato, di non grande prospettiva. Si adottano soluzioni che sono già superate in partenza e non si ha il coraggio di prendere una decisione diversa, anche guardando a quanto si è fatto nel resto del mondo. Il nuovo porto di Rotterdam, ad esempio, sta sul Mare del Nord mentre il vecchio porto ha assunto un ruolo secondario. Si potrebbe dire esagerando che “lo si tenga in vita per i visitatori”. Il problema che avrebbe avuto il porto di Rotterdam con la realizzazione delle opere del Progetto Delta non è diverso da quello che hanno oggi i porti della laguna. Come l'hanno risolto gli olandesi? Hanno semplicemente portato fuori il porto, direttamente in mare. Le manovre di chiusura che si eseguono sul canale navigabile di Rotterdam, che porta dal mare al vecchio porto, non sono quindi più un problema per la portualità importante. Gli olandesi hanno agito in funzione di un obiettivo che era fondamentale per loro, difendersi cioè dalle alte maree del Mare del Nord senza contemporaneamente penalizzare la portualità. E a Venezia si dovrebbe agire nello stesso modo.

Molto più complesso invece è poter conciliare la difesa dalle acque alte con gli aspetti ambientali. Potremmo mitigare le conseguenze negative dell'approccio tecnicistico della chiusura delle bocche di porto per la salvaguardia dei centri storici, associando alle barriere mobili un provvedimento di innalzamento delle quote di difesa passiva. Vale la pena, in particolare, provare a investire qualche centinaio di migliaia di euro in questa direzione, approfondendo gli studi sulla possibilità di sollevare il suolo a Venezia con iniezioni di fluidi (acqua) a grandissima profondità, a sette-ottocento metri. Naturalmente non si può condurre un tale esperimento a Venezia, si potrebbe però prendere un pezzo di

laguna e provare a sollevarla, sapendo che, se anche si sbagliasse, non succederebbe niente di irreparabile.

Nel momento in cui ci fossimo resi conto della fattibilità dell'intervento, avremmo sicuramente compiuto un grande passo avanti. Potremmo, secondo valutazioni preliminari, ottenere sollevamenti del suolo di trenta-trentacinque centimetri. Si potrebbe, poi, continuare a sviluppare il Progetto Insule, che aggiungerebbe a sua volta circa trenta-trentacinque centimetri al limite attuale delle difese passive. Complessivamente con i due provvedimenti insieme si riuscirebbe a incrementare il livello di salvaguardia dagli attuali centodieci centimetri ai centosettanta-ottanta.

A quel punto il Mose quando entrerebbe in funzione? Solo quando si verificasse una marea con colmo superiore a centosettanta centimetri. Quante volte è capitato nella storia recente? Due volte. Una volta nel Sessantasei e l'altra volta due anni fa.

Ci ha descritto la laguna come uno spazio dinamico, mutevole, in continua evoluzione. Se guardiamo in dietro, il destino della laguna è stato incerto per lunghi periodi, anche durante il governo della Serenissima. Non crede che oggi siamo di fronte alla necessità di accettare che lo stato delle cose possa essere incerto o addirittura cambiare?

Dobbiamo cambiare il nostro comportamento. Bisogna accettare nella vita di tutti i giorni la possibilità che dieci o venti centimetri d'acqua arrivino in città. E questo fa parte del vivere nel presente, perché la vera soluzione del "problema Venezia", dal punto di vista ingegneristico, è quella di riuscire a sollevare il suolo. Fintantoché non saremo in grado di farlo, il problema della coesistenza della nostra vita con fenomeni di acqua alta, che adesso hanno assunto un'intensità e una frequenza insopportabili, deve essere tenuto presente. Dobbiamo essere consapevoli di questo fatto.

Forse gli ingegneri sono malvagi, sicuramente non tutti! È facile farsi prendere la mano quando si agisce in un campo in cui la tecnica sembra essere in grado di offrire tutte le soluzioni. Offre tutte le soluzioni perché non si ha la capacità di comprendere che, del problema che si sta affrontando, si risolve solo una parte. A fianco magari c'è qualcos'altro che ci sfugge e non si considera.

Se si riesce a rendersi conto che non si è onnipotenti, forse si può fare qualche passo avanti, ma il cammino prima o poi si interromperà. È il pericolo che incombe sull'uomo moderno, perché la disponibilità di

strumenti avanzatissimi, di una tecnologia sempre più raffinata porta a illudersi che basti per risolvere tutto; invece non è così.

Il progresso delle conoscenze aiuta ad affrontare alcuni aspetti dei problemi che ci si trova di fronte. Ma sarebbe grave se ignorassimo che esistono altri aspetti che magari sul momento non si è in grado di cogliere o di affrontare. È fondamentale in ogni caso avere coscienza che tali aspetti esistono ed essere stimolati ad approfondire le nostre conoscenze per affrontare nel futuro quello che al momento sembra irrisolvibile o, per ignoranza, si ritiene addirittura che non esista.

Note:

¹ Insula è una società pubblica che programma, progetta e coordina con il Comune di Venezia gli interventi di manutenzione urbana per la città.

Simply amazing lagoon

Introduzione

La nozione di patrimonio è da tempo usata all'interno delle retoriche di city marketing riguardanti Venezia, che ne promuovono il valore in relazione al dato storico, e che sostengono investimenti e consumi legati all'esperienza della tipicità (Settis, 2014). La stessa nozione è contemporaneamente adottata per supportare operazioni di salvaguardia e protezione, nella consapevolezza della fragilità che caratterizza la città e il contesto lagunare di cui fa parte. A tale proposito, concetti come quelli di museificazione, spettacolarizzazione, e marketizzazione sono stati ampiamente indagati in letteratura per parlare del modo in cui il patrimonio viene sfruttato sostenendo pratiche di consumo estetico e legate alla riconoscibilità (Augé, 2004). Questa tendenza è dovuta soprattutto a un mutato uso delle nozioni di memoria, patrimonio, tipicità consolidatosi alla fine del XXI secolo, e sempre più legato allo sfruttamento della città come risorsa (Sassen, 2017). Il patrimonio, in particolare, è diventato un concetto di successo in grado di promuovere l'economia della città attraverso alcuni "pezzi" di valore. L'inasprimento di questa tendenza è stato recentemente riportato all'attenzione globale (Bauman, 2017), rivelando come i processi di valorizzazione del territorio, scoprono la crisi degli strumenti culturali e amministrativi che nel tempo hanno contribuito alla sua trasformazione. L'osservazione del territorio lagunare offre, a questo proposito, uno spazio di indagine privilegiato in cui le descrizioni codificano e mitizzano il paesaggio. Ancor più, spostare l'attenzione da Venezia città storica alla laguna, permette di esaminare il mutare delle tendenze legate alla patrimonializzazione dei luoghi e con questi la speculazione (narrativa e finanziaria) a cui essi sono sottoposti. Questo tipo di lettura mette in evidenza due tendenze in particolare: la prima associa la costruzione di una visione futura alla promozione del passato, sfruttandone i caratteri stabilizzanti; la seconda assoggetta la restituzione del territorio lagunare alla sua privatizzazione.

La promozione del passato

Secondo Bauman (2017) la crisi generale della politica e dei suoi mezzi sarebbe uno dei motivi che ha visto, in tempi recenti, il recupero del

passato come elemento stabilizzante (Huysen, 2003). Lo scopo sarebbe quello di ridefinire l'identità delle istituzioni attraverso l'autenticità dei luoghi. "Una volta privata del potere di plasmare il futuro, la politica tende a muoversi verso lo spazio della memoria collettiva: uno spazio che è infinitamente più malleabile e gestibile" (Bauman, 2017: 55). La narrazione della memoria capovolge, in questo senso, il rapporto tra passato e futuro: normalmente il futuro è associato a nuove possibilità e flessibilità, mentre il passato con eventi immutati e solidità. Ora il passato diventa malleabile, il suo carattere incompleto e soggetto all'interpretazione rende estremamente facile selezionare e trasformare la realtà secondo le esigenze della politica (Graham e Howard, 2008).

Per Venezia questa tendenza non è nuova e non vogliamo qui soffermarci sulla trattazione, già abbondante, che ritrae Venezia come città senza tempo (Cosgrove, 1998), atmosferica, unica. È necessario, tuttavia, accennare all'idea di una Venezia immobile, prigioniera del passato, nata nel drammatico stallo di fine Ottocento quando la città perde il suo ruolo politico ed economico. L'idea di una "meravigliosa agonia" (Zucconi, 2018: 1107) è stata forse la rappresentazione più fortunata di Venezia nella sua percezione collettiva dal Romanticismo in poi, tanto che questo ritratto resisterà nel tempo, indifferente alle variazioni demografiche, alle riprese economiche, anche al rilancio produttivo di inizio Novecento (Zucconi, 2018). Imprigionata tra il nostalgico e il pittoresco, l'immagine di Venezia logorata dalla sua stessa storia influenzerà la produzione artistica così come la progettualità insulare, rendendosi presto disponibile al consumo turistico, nella forma di ultimo saluto riservato a quelle rarità che sono destinate alla scomparsa. Nella seconda metà del Novecento questa narrazione si arricchisce di nuove osservazioni. Attingendo alla vasta letteratura che, da Ruskin a Settis, aveva descritto il declino della città storica, si consolida, per esempio, il mito della fragilità veneziana. Il racconto è stato supportato in anni recenti da un pensiero ambientalista esteso a tutta la laguna che ha nella grande alluvione del 1966 un punto di svolta. I movimenti di sensibilizzazione ecologista si allineano, d'altra parte, alle ambizioni di salvaguardia e protezione sostenute da grandi player internazionali, intenti a promuovere proprio in quegli anni alcuni grandi progetti di patrimonializzazione.

Nell'era delle grandi pacificazioni, i patrimoni un tempo legati a specifiche geografie, vengono riconfigurati in quanto siti e pratiche di rilevanza globale. È così che il concetto di "patrimonio mondiale" ha cominciato a essere promosso dagli organismi internazionali come

Simply amazing lagoon

l'Unesco. Le inevitabili pratiche di museificazione e consumo turistico che sono seguite furono in gran parte criticate come effetti di queste stesse politiche. È del 1987 l'iscrizione del sito Venezia e la sua laguna nelle liste dell'Unesco come patrimonio mondiale. Tuttavia, l'effetto più riconoscibile è sicuramente il riconoscimento condiviso del valore dei luoghi: se da un lato questo ha permesso di sensibilizzare il grande pubblico sul valore dei luoghi, dall'altro ha preparato il terreno per lo sfruttamento del patrimonio da parte di soggetti più aggressivi, in grado di promuovere il patrimonio locale e nazionale in termini anche finanziari. Il patrimonio è diventato, in definitiva, una delle fonti di valore riconosciute a livello internazionale. Allo stesso modo, le identità locali hanno cominciato ad essere definite a livello transnazionale più che dalle pratiche e da processi legati al diritto di cittadinanza (Appiah, 2006), e ciò ha cambiato il modo di pensare al passato. Il patrimonio è stato progressivamente inteso come "memoria" senza confini piuttosto che come "storia nazionale" all'interno di alcuni precisi confini (Hussey, 2003: 4). Questo a sua volta ha portato alla promozione di riferimenti storici sempre più semplificati, a vantaggio del marketing della tipicità.

Salvaguardia e privatizzazione

All'interno di un contesto di pregio come quello lagunare, il problema della salvaguardia si combina a quello della gestione. Il rapporto che lega le due è un dilemma ricorrente nelle pratiche di amministrazione e promozione territoriale a scala nazionale (Montanari, 2015), soprattutto quando il settore pubblico è chiamato a sostenere i costi per la gestione del patrimonio. L'impossibilità di fronteggiare le spese manutentive spesso porta le amministrazioni a scegliere la privatizzazione dei beni, confidando sulla maggior capacità degli enti privati di assicurare la riprogettazione dei manufatti e dei terreni, e di sollevarli dal declino. L'idea, spesso fallace, è che lo stesso pezzo di territorio che è stato venduto possa essere restituito al pubblico, anche solo simbolicamente, o perlomeno salvato. Nella realtà dei fatti, i beni privatizzati vengono perlopiù destinati ad attività esclusive. Se da una parte, dunque, si tutela il territorio con ambizioni di restituzione, dall'altra lo si privatizza diminuendone l'accesso. Nella laguna di Venezia, questo fenomeno è visibile nella cessione progressiva di alcuni pezzi della città storica ma anche nella vendita di alcune parti del paesaggio lagunare e dei suoi manufatti. Questa tendenza abbraccia, da un lato, un'accresciuta sensibilità globale nei confronti delle ecologie e dell'ambiente e delle sue

fragilità, anche a fronte dei cambiamenti climatici, dall'altro le ingenti possibilità di investimento dormienti in un paesaggio "secondario", se pur incredibilmente vicino al centro storico.

La laguna esclusiva

La privatizzazione delle isole della laguna rappresenta forse la più recente dimostrazione dei fenomeni sopra descritti, che uniscono salvaguardia e privatizzazione, promozione delle caratteristiche ambientali e del dato storico come prova di valore e autenticità. Ne sono un esempio le piccole barene con forti pubblicizzate nei siti di *real estate*, o isole dall'estensione maggiore come San'Antonio, Poveglia, Santa Cristina sottoposte nel tempo a processi di vendita, affitto o messa all'asta. Tra queste, l'isola di Santa Cristina, rappresenta un caso tipico di marketing territoriale basato su elementi di tipicità, ripristinati a fini esclusivi. Non è l'unica isola a promuovere esperienze di privatizzazione tramite nozioni di memoria, identità e tradizione, ma è certamente un buon esempio in cui questi aspetti vengono associati a narrazioni sulla naturalità lagunari e il loro valore paesistico. Il linguaggio a cui si appoggiano le retoriche utilizzate è immediato, pieno di allusioni, iperboli e metafore, che sono ovviamente progettate per servire uno scopo commerciale, e devono essere perciò considerate in questi termini. Tuttavia, è interessante analizzare brevemente alcuni dei temi più ricorrenti per evidenziare come questi si appoggino a meccanismi internazionali fin troppo noti per sfruttare il territorio come risorsa economica (Sassen, 2017). Tra questi: la rilevanza globale e contemporaneamente locale dei luoghi; l'esclusività della disconnessione e contemporaneamente il facile accesso alle comodità centrali; l'alta qualità di un'offerta su misura, iconica; l'originalità degli elementi storici e identitari dell'esperienza; il carattere avventuroso e pionieristico attribuito alle classi dominanti nella scoperta di luoghi ricchi di valore; l'accesso a viste privilegiate sulla città; la natura artistica e innovativa dello stile di vita (Chandler e Pace, 2019). La prima cosa a colpire nella presentazione è il posizionamento dell'isola. "The island of Venice can be reached in about twenty minutes by private boat: a luxurious ride past Torcello, Burano, and Murano, across open lagoon waters and wild marshland, straight into the arms of one of Europe's most cultured and international cities", recita il sito veniceprivateisland.com¹. Questa condizione simultanea, tra connessione e sconnessione, è ricorrente nella presentazione di luoghi esclusivi in tutto il mondo. Santa Cristina può essere "exclusive and connected", "simple and

Simply amazing lagoon

amazing”, offrire “unadulterated space and urban refinement combined”. La combinazione di elementi normalmente opposti è conosciuta nella semiotica come tecnica dei termini complessi. I termini complessi, come sintesi ideale di due contrari (Greimas, 1966), dissimulano le opposizioni (Marin, 1983) grazie all’uso di una retorica complessiva (Barthes, 1957). Nel marketing dell’architettura, questa tecnica è usata per implicare che tutto può coesistere: esclusione e inclusione; approccio conservativo e approccio imprenditoriale; benefici privati e pubblici. Nel caso di Santa Cristina, è interessante notare come questa tecnica sfrutti una caratteristica normalmente considerata sconveniente come quelle dell’isolamento, trasformandola in desiderio di privacy. Nella realtà dei fatti, la marginalità geografica che caratterizza alcuni luoghi in laguna è legata alla mancata infrastrutturazione del territorio e alla difficoltà di assicurare l’accesso ai servizi agli abitanti, condizioni che nel tempo hanno portato allo spopolamento delle parti meno connesse, penalizzazioni tuttora registrate all’interno di recenti percorsi di capacitazione territoriale². Assumere come *asset* le stesse caratteristiche che svantaggerebbero abitanti stabili permette di riconciliare termini apparentemente contraddittori e farne qualità capaci di favorire esperienze eccezionali. La promozione di un accesso esclusivo si affianca generalmente alla descrizione dell’unicità dei luoghi. La prima pagina annuncia infatti un ambiente “privato, ricercato, naturale, dall’impareggiabile bellezza”, un “rifugio naturale in cui si concretano la tranquillità e la ricercatezza della laguna veneziana”. A prova del fatto vengono forniti alcuni elementi che caratterizzano la laguna e che fanno dell’isola un’oasi naturale in miniatura: “una varietà di fauna selvatica, in particolare alcune famiglie di pavoni selvatici, terreni coltivati con dedizione e destinati a orto e frutteto biologico, un allevamento ittico [...]” e che riportano alla mente la tradizionale vocazione delle isole veneziane, un tempo dedite all’agricoltura. Santa Cristina – continua – “è una sorta di valle da pesca in miniatura, localizzata però non nei pressi della gronda, ma in mezzo alla laguna stessa. Questo, combinato al buon grado di preservazione ambientale che mostra, ne fa un sistema di elevato interesse naturalistico”. Qui si può “lasciar spaziare la vista sulla natura” dagli ambienti di lusso della villa ristrutturata che rispondono ad una “ricerca di identità” legata alla “preservazione delle ricchezze vernacolari”. L’isolamento offerto dall’esperienza isolana si combina ad una serie di opportunità: ritiri di yoga che “ben si adattano alla filosofia organica” dell’isola, un “nirvana naturale [...] fatto per la contemplazione”; percorsi di ricerca artistica per esplorare “la bellezza della laguna e l’eredità culturale di Venezia”; escursioni nelle isole più vicine e le loro tipicità.

In particolare, è interessante osservare come il progetto di privatizzazione venga posto in continuità con il passato tramite la valorizzazione di alcuni elementi ascrivibili alla storia del luogo. Certamente, la continuità è un elemento chiave nel processo di creazione di valore attraverso la retorica culturale, perché il legame con il passato aiuta a dare un senso di stabilità e legittima il cambiamento. Tuttavia, la continuità è principalmente una questione di rappresentazione e poco ha a che fare con un processo stratificato proveniente dal passato. Piuttosto, essa stabilisce una connessione con la storia attraverso immagini scelte (Harvey, 1990) appositamente per escludere qualsiasi eredità problematica. La promozione di una qualsivoglia continuità con il passato mira a generare un riconoscimento emotivo e simbolico, e la stabilità può essere facilmente richiamata perché le scelte del presente sembrano radicate nel passato. Questo accade perché la memoria è usata come una semplice rappresentazione, staccata dalla storia e resa disponibile in forma semplificata. Come osserva Huyssen (2003: 17), il paradosso dei discorsi sul patrimonio è che “essi stessi partecipano ai processi di de-temporalizzazione che caratterizzano una cultura del consumo e dell’obsolescenza”. Questo è l’atteggiamento di molti progetti di rigenerazione che si definiscono “definitivi” e “senza tempo”. La discontinuità è nascosta, e l’unica cosa che conta è il modo in cui il patrimonio contribuisce alle possibilità del presente. In questo modo, il presente può essere costruito come qualcosa di significativo per il qui e ora, e non come parte di un processo radicato nel passato (Waterton e Watson, 2011) e caratterizzato da conflittualità.

Conclusioni

Il crescente impiego di nozioni legate al patrimonio nelle retoriche di marketing urbano ci spinge ad interrogarci sull’accelerazione che ha assunto il processo di valorizzazione territoriale. Sempre più, infatti, il patrimonio diventa una caratteristica capace di promuovere l’esperienza dei luoghi. Ancor più che negli anni Ottanta e Novanta, questo processo si lega alla finanziarizzazione del territorio e allo sfruttamento dello spazio come risorsa. La ricerca di tipicità, in particolar modo, si allarga al di fuori delle più ovvie polarità urbane per includere territori solitamente considerati marginali o dormienti. Ne è un esempio il crescente interesse degli investitori per il territorio lagunare, oltre il centro storico di Venezia. Il caso delle isole in vendita e in affitto ricalca alcuni temi ricorrenti nelle retoriche di marketing territoriale a livello globale e parla di una più ampia tendenza alla finanziarizzazione del patrimonio, non solo

costruito, ma anche naturalistico. Se da un lato, tuttavia, l'interesse per gli ecosistemi si appoggia a una crescente sensibilità ambientale, dall'altro la loro protezione genera operazioni esclusive come unica soluzione alla patrimonializzazione. La salvaguardia della laguna attraverso la privatizzazione di alcune sue parti, mette in evidenza come questa sfrutti una più ampia crisi legata alla difesa di interessi collettivi, alla salvaguardia delle pratiche che nel territorio si sono depositate e dell'inclusione della cittadinanza come depositaria di memoria e custode dei luoghi, in definitiva, rivela l'incapacità della politica di affrontare le responsabilità legate alla tutela conciliandole con occasioni di investimento locale e promozione territoriale.

Note:

¹ Tutte le citazioni in questo paragrafo, dove non diversamente indicato, si riferiscono al sito Isola Santa Cristina, 2021; queste sono riportate all'interno del testo senza riferimento per motivi di leggibilità.

² Il recente progetto europeo "Interreg Crew" che ha come *lead partner* l'Università Iuav di Venezia si occupa della costruzione di un contratto di area umida per la laguna nord di Venezia tramite percorsi di capacitazione territoriale. I soggetti coinvolti segnalano la scarsa infrastrutturazione del territorio, e la mancanza di una rete tra soggetti, iniziative e luoghi come difficoltà determinanti per ripensare l'abitabilità lagunare (Contratto di area umida per la laguna di Venezia, 2021).

Riferimenti:

- Appiah K., 2006, *Cosmopolitanism. Ethics in a world of strangers*, W.W. Norton, New York;
- Augé M., 2004, *Rovine e macerie*, Bollati e Boringhieri, Torino;
- Barthes R., 1957, *Mythologies*, Seuil, Paris;
- Bauman Z., 2017, *Retrotopia*, Laterza, Bari;
- Chandler A., Pace M., 2019, *The production of heritage. The politicization of architectural conservation*, Routledge, London;
- Contratto di area umida per la laguna nord di Venezia, 2021. [online] www.contrattolagunavenezia.it [febbraio 2021];
- Cosgrove D.E., 1998, *Social formation and symbolic landscape*, University of Wisconsin Press, Madison Wisconsin;
- Graham B.J., Howards P., a cura di, 2008, *The Ashgate research companion to heritage and identity*, Ashgate Publishing, Franham;
- Greimas J., 1966, *Sémantique structurale. Recherche de méthode*, Presses Universitaires de France, Paris;

- Harvey D., 1990, *The condition of Postmodernity*, Blackwell, Basil;
- Huysen A., 2003, *Present pasts. Urban palimpsests and the politics of memory*, Stanford University Press, Palo Alto;
- Isola Santa Cristina, 2021. [online] www.veniceprivateisland.com [febbraio 2021];
- Marin L., 1983, “Disneyland. A degenerate utopia”, in Weber S. e Sussman H., a cura di, *Glyph One*, pp.50-66, John Hopkins University Press, Baltimore, Maryland;
- Montanari T., 2015, *Privati del patrimonio*, Einaudi, Torino;
- Sassen S., 2017, “Predatory formations dressed in Wall Street suits and algorithmic math”, in *Science, Technology & Society*, 22.1, pp.1–15, Sage Publication, Los Angeles;
- Settis S., 2014, *Se Venezia muore*, Einaudi, Torino;
- Waterton E., Watson S., a cura di, 2011, *Heritage and community engagement*, Routledge, London;
- Zucconi G., 2018, “Da Ruskin a Settis. La persistenza del mito funebre di Venezia”, in *Ananke*, 85, pp.2105-2110, Altralea, Firenze.

Paesaggi reciproci dell'energia

LA ZONA PEDEMONTANA, DALL'ADIGE ALL'ISONZO, SI PRESENTA RICCA DI FORZE MOTRICI IDRAULICHE, COMODE E PROSSIME AI MAGGIORI CENTRI ABITATI [...]. LA ZONA DI PIANURA, DERIVATA INVECE, PER LA MASSIMA PARTE, DA BONIFICHE PIÙ O MENO RECENTI, È PRIVA DI FORZE MOTRICI NATURALI; MA SI PRESENTA INCONTESTABILMENTE RICCA DEI PRODOTTI DEL SUOLO FERTILISSIMO, STRAPPATO ALLA MALARIA ED AL DOMINIO DELLE ACQUE STAGNANTI ATTRAVERSO SECOLI DI PERSEVERANTE LAVORO [...]. DAL PUNTO DI VISTA DELL'ELETTRIFICAZIONE, LE DUE ZONE SONO EVIDENTEMENTE INTERDIPENDENTI: COME NON POTREMMO OGGI CONCEPIRE LA RICCHEZZA DELLA PIANURA SENZA IL BENEFICIO ARRECATO DALLE FORZE IDRAULICHE DELLA ZONA ALPINA, COSÌ NON POTREMMO CONCEPIRE LA RICCHEZZA E LO SVILUPPO INDUSTRIALE DI QUESTA, SENZA IL SUSSIDIO INTEGRATIVO DELLE GRANDI CENTRALI, IL CUI PRESUPPOSTO DI VITA È TUTTAVIA IL MERCATO DELLA PIANURA (Ministero dell'Economia Nazionale, 1924: 521-522).

La montagna come riserva di energia

Tra i legami possibili tra la Laguna di Venezia e le valli delle Dolomiti – entrambe contraddistinte da un millenario equilibrismo tra opera dell'uomo e processi naturali, entrambe siti Unesco, entrambe soggette a picchi di *overtourism* e di abbandono, entrambe icone globali – potrebbe passare inosservato un rapporto molto stretto eppure poco evidente: quello legato alla produzione e al trasporto dell'energia elettrica¹. Si tratta di una relazione per lo più asimmetrica tra la pianura subalpina industrializzata e urbanizzata e la montagna che cede le sue risorse per lo più senza adeguato compenso (Fiori, Franzin e Reolon, 2009). Vista dalla pianura, la montagna è una “riserva” di energia, di acqua, di natura, di manodopera, di spazi per il tempo libero.

L'idea della montagna come riserva di energia per le pianure industriali nasce tra Ottocento e Novecento con l'avvento dello sfruttamento idroelettrico dei fiumi alpini. Il cosiddetto “carbone bianco” – soprannome che sottolinea la transizione rispetto al ciclo storico del carbone inaugurato alla fine del Settecento con la prima Rivoluzione industriale, e che andava allora a chiudersi – sembra in un primo tempo offrire alla montagna un futuro radioso, ma finisce presto per inquadrarsi nel più ampio processo di marginalizzazione sociale e politica che interessa la montagna nel corso del Novecento (Varotto, 2017). A fronte delle industrie e degli agglomerati urbani in pianura, maggiori

beneficiari delle risorse idriche della montagna veneta, l'energia elettrica prodotta in territorio bellunese portava benefici pressoché nulli alle zone di produzione montane e vallive (De Bon e Petri, 2013).

Ci sono molti modi per entrare nelle complessità dei rapporti di forza tra montagna e pianura e per esplorare le relazioni dissimmetriche che le legano. In questo breve scritto proveremo ad adottare l'approccio dei *landscape studies*, mobilitando alcuni concetti che si inquadrano in un'idea di paesaggio come "strumento" di analisi, interpretazione e costruzione di una visione strategica delle trasformazioni territoriali (Scaramellini, 2012).

Paesaggi dell'energia

Una decina di anni fa veniva introdotto il concetto di *energy landscape* (Nadai e van Der Horst, 2010) per visualizzare le relazioni socio-tecniche tra paesaggio ed energia e promuoverne una ricomposizione nel quadro della transizione verso le energie rinnovabili. Possiamo distinguere due forme di relazione tra la questione energetica e le trasformazioni del paesaggio. Una prima relazione, di tipo diretto, concerne le infrastrutture connesse allo sfruttamento energetico di un determinato territorio. Nel caso dell'energia idroelettrica, ad esempio, lo sfruttamento di un bacino fluviale prevede la costruzione di numerosi oggetti, spesso molto vistosi (dighe di trattenuta, prese, torri piezometriche, condotte forzate, ma anche strade, ferrovie, teleferiche e poi centrali, tralicci, linee ad alta tensione, ecc.) che tendono ad imporsi come oggetti superbamente estranei al contesto secondo un'estetica industriale e macchinista che non ha perso del tutto il suo *appeal* con il passare del tempo, nonostante risalga ad un momento storico in cui la fiducia nel progresso tecnologico era certamente più intensa rispetto ad oggi. È questo a cui si è per lo più fatto riferimento in passato con l'espressione "paesaggi elettrici" (Pavia, 1998).

Tuttavia, il paesaggio dell'energia non può essere osservato solo dal punto di vista dell'infrastruttura e del suo impatto diretto: un sistema energetico non si impone mai senza accompagnarsi ad altri cambiamenti che non riguardano solo il luogo dove le infrastrutture sono state costruite. La comparsa e l'affermazione di un nuovo sistema energetico è insieme causa e conseguenza di altri cambiamenti dell'ambiente, del territorio e del rapporto tra la popolazione e le risorse in generale e dunque della formazione di nuovi paesaggi (Briffaud e Ferrario, 2015).

Paesaggi reciproci

Per descrivere le relazioni dissimmetriche tra montagna e pianura ci viene in aiuto il concetto di “reciprocal landscapes” (Hutton, 2019). Con questa espressione sono stati indicati quei luoghi, anche molto lontani tra loro, legati da “reciprocal relationships of production and consumption in terms of material displacement, ecological change and labour” (Hutton, 2013). Il concetto è stato proposto in primo luogo nel campo della *landscape architecture* per indicare le relazioni che legano i paesaggi urbani con i luoghi di provenienza dei materiali da costruzione, ma ha un contenuto eminentemente geografico e si presta particolarmente bene ad essere impiegato per descrivere le relazioni a distanza che si stabiliscono tra le zone di produzione di energia e quelle dove l’energia viene consumata. Tra i paesaggi plasmati dalla produzione energetica e i paesaggi dove l’energia viene consumata è possibile riconoscere un legame che a prima vista rimane invisibile: ragionare sui paesaggi reciproci consente di descriverlo, visualizzandolo concretamente (Ferrario e Castiglioni, 2015).

Nel caso del bacino idroelettrico del Piave, che comprende un’ampia parte dell’area delle Dolomiti, si possono individuare diversi paesaggi reciproci, storicamente documentati e geograficamente determinabili. Nei prossimi paragrafi, dopo aver tracciato brevissimamente la vicenda dello sfruttamento idroelettrico del Piave, descriveremo tre di queste relazioni di reciprocità.

Lo sfruttamento idroelettrico del bacino del Piave

Il Piave è uno dei fiumi più artificializzati d’Europa. Lo sfruttamento idroelettrico del suo bacino si struttura in una serie di sistemi complessi che sfruttano nel loro insieme un salto di più di mille metri di dislivello, dalle Dolomiti alla pianura veneta. Questi sistemi impiegano le acque del Piave, del Cordevole e dei loro affluenti e funzionano in cascata tra loro, per cui le acque che escono da un impianto entrano in quello successivo. Solo pochi impianti nelle parti terminali delle valli più periferiche lavorano in modo isolato. L’acqua viene derivata da numerose prese sui torrenti minori o raccolta in serbatoi situati per lo più nei fondivalle, spesso in prossimità dei centri abitati (Alleghe, Auronzo, Pieve, Pontesei, Santa Croce), solo in alcuni casi in valli disabitate (Comelico, Gallina). Nella sola eccezione del lago di Fedaiia si utilizza l’acqua di un ghiacciaio, quello della Marmolada. L’acqua viene dirottata in lunghe

gallerie sotterranee, non solo fuori dal letto del fiume o del torrente, ma addirittura in altri bacini idrografici: basti pensare che l'acqua del Piave, derivata a Soverzene e immessa nel lago di Santa Croce, viene restituita in parte nel Meschio, in parte nel Livenza e in parte nello stesso Piave, ma a oltre cinquanta chilometri più a valle, a Nervesa.

Questo complesso sistema, che tuttora contribuisce significativamente al bilancio energetico regionale, si è profondamente stratificato nel tempo (Ferrario e Maris, 2014). Il rapporto tra configurazione fisica del territorio e sistema di sfruttamento energetico cambia infatti al cambiare dei paradigmi energetici. Al momento in cui appare l'idroelettricità, essa è fortemente condizionata dalla struttura del rilievo e dalle caratteristiche idrologiche dei fiumi. L'energia non può essere trasportata su una lunga distanza e la condotta forzata non è ancora molto usata: il nuovo assetto del territorio per la produzione dell'energia idroelettrica è pensato al massimo alla scala della valle e spesso a una scala molto più piccola, e genera benefici diretti per la montagna stessa: i paesi montani e le stazioni turistiche del Cadore sono i primi a beneficiare dell'illuminazione, che viene reclamizzata sulle guide turistiche (Feruglio, 1910). Alla vigilia della Prima guerra mondiale, invece, l'elettricità comincia ad essere trasportata sulla lunga distanza. Da questo momento la "sistemazione energetica" della montagna viene concepita soprattutto per soddisfare i bisogni della pianura.

Dopo la Grande Guerra lo sviluppo idroelettrico si libera dei limiti dati dalla configurazione naturale del sistema idrografico: è quello che avviene con la costruzione del sistema Piave-Santa Croce: a partire dal 1919, sulla base di un progetto che risale agli ultimi anni dell'Ottocento, l'acqua del Piave viene convogliata nel lago naturale di Santa Croce, trasformandolo in un vaso regolatore grazie ad una lunga diga in terra. Le acque sottratte al Piave vengono incanalate lungo la valle del Meschio e dopo essere state turbinate più volte nelle centrali elettriche prealpine e pedemontane, vengono rilasciate parte nella rete di irrigazione dell'alta pianura trevigiana e parte nel bacino della Livenza. Si giustifica l'ardita operazione sottolineando, accanto al vantaggio tecnico, il carattere in fondo "naturale" dello spostamento delle acque del Piave in un altro bacino idrografico.

"La colossale spaccatura di Fadalto e della Valle del Meschio che divide l'altopiano del Cansiglio dalle Prealpi Bellunesi (catena del Col Visentin) sede nell'epoca glaciale di uno dei rami del Grande Ghiacciaio del Piave offre la via più naturale e tecnicamente più vantaggiosa per condurre alla pianura le acque provenienti dal Piave" (Semenza 1923).

Negli anni Trenta del Novecento può dirsi completato il processo di concentrazione industriale delle numerose imprese idroelettriche italiane, che aveva condotto ad una spartizione regionale del mercato della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica. Sul versante sud delle Alpi orientali la Società Adriatica di Elettricità (Sade), fondata nel 1905 a Venezia, giunge ad acquisire una posizione di quasi monopolio su tutta la regione adriatica, dalla Romagna all'Istria. In questa fase l'energia elettrica prodotta dalle centrali del Piave entra in una rete di trasmissione che scende nella pianura padana, la attraversa e risale a collegarsi con gli impianti della Sade collocati sull'Appennino.

La arcinota vicenda del Vajont diventa il simbolo della natura che si ribella agli eccessi umani e contribuisce a cambiare la percezione del paesaggio idroelettrico, mettendone in luce la terribile ambiguità. L'idea stessa del progresso tecnico comincia ad essere messa in discussione: il caso del Vajont è per eccellenza quello della natura offesa che punisce l'*hybris* dei tecnici. Con il Vajont si può dire che in Italia la stagione del grande idroelettrico subisce una battuta di arresto. Già prima del 1963 l'energia idroelettrica doveva affrontare la concorrenza sui costi della produzione termoelettrica. Ma con un'opinione pubblica, assolutamente contraria alle nuove installazioni, Enel decide di abbandonare i progetti non realizzati. Tra il 1963 e il 1969 il progetto di sfruttamento integrale del Piave viene drasticamente ridimensionato. I progetti di grandi dighe alpine non ancora ultimati (Cortina, Comelico, Sappada, Romotòi) vengono abbandonati e il sistema viene rielaborato al suo interno, sostituendo alcune centrali con altre costruite in caverna ed efficientando il sistema senza trasformazioni vistose. Ad esempio, in Val Lapisina si sfruttano le vecchie condotte abbandonate per ripompare l'acqua nei bacini superiori – di notte, quando l'energia necessaria per alimentare le pompe costa meno – per turbinarla nuovamente di giorno (Ferrario e Maris, 2014).

Il paesaggio reciproco della Prima zona industriale di Porto Marghera

I paesaggi idroelettrici del Piave stanno in una relazione di reciprocità, in primo luogo, con la zona industriale di Porto Marghera, le cui industrie elettrochimiche erano alimentate largamente dall'energia prodotta e trasportata dalla montagna veneto-friulana fino alla laguna Veneta. Porto Marghera era una creatura di Giuseppe Volpi, che insieme a Vittorio Cini e Achille Gaggia governava il cosiddetto “gruppo veneziano”, un sodalizio d'affari che controllava un gruppo di imprese collegate tra cui Sade, Ciga

(Compagnia Italiani Grandi Alberghi), Officine Galileo, Società Veneta (Reberschak, 2004). L'interconnessione tra porto, industria ed energia elettrica colloca Marghera al centro delle strategie del gruppo veneziano, al cui servizio viene posto il progetto di sfruttamento idroelettrico del sistema Piave-Santa Croce, e poi del Grande Vajont, e in una reciprocità anche funzionale la centrale idroelettrica di Soverzene, lungo la valle del Piave, entrata in esercizio nel 1951, e la centrale termoelettrica di Marghera, progettata nel 1926 in laguna. Questa relazione spaziale e funzionale viene rappresentata esplicitamente in due grandi mappe realizzate a mosaico da artisti famosi, collocate rispettivamente nello stabilimento lagunare e in quello montano, in una sorta di corrispondenza ideale. Questa retorica, comunicata con le parole e con le immagini nelle pubblicazioni di propaganda, mirava a dare una rappresentazione della Sade come erede della Serenissima e del suo per molti versi mitico dominio della Terraferma attraverso il controllo delle acque; salvo che le acque “erano ora sostituite da dighe, bacini, condotte, centrali, stazioni, cavi, piloni, fabbriche, ciminiera” (Reberschak, 2004: 269).

Il paesaggio reciproco dell'irrigazione dell'alta pianura

Lo sfruttamento idroelettrico integrale del Piave elaborato tra le due guerre dalla Sade prevedeva anche la valorizzazione dell'interfaccia sud, verso la pianura, collegando direttamente la produzione idroelettrica al fabbisogno idrico degli usi agricoli, essenziali per le politiche autarchiche del Regime. La Sade sottoscrive una convenzione per la restituzione di parte dell'acqua del Piave a Vittorio Veneto per l'irrigazione della pianura asciutta tra Piave e Livenza. Negli anni Cinquanta la Sade costruisce il canale del Castelletto, quasi interamente sotterraneo, per restituire le acque turbinate nelle sue centrali al Piave di Nervesa per irrigare i territori ad ovest del Piave.

Questa che a prima vista sembra una soluzione *win-win* è al contrario al centro di una contesa tra i diversi usi dell'acqua, che arriva fino ai nostri giorni e che vede opporsi gli interessi della pianura e quelli della montagna. Il conflitto si manifesta in molti modi, ma quello più evidente per le sue conseguenze paesaggistiche ed economiche è lo svuotamento dei grandi invasi montani in periodo di magra, per soddisfare i diritti di prelievo dei consorzi irrigui di pianura. L'immagine delle rive fangose esposte per il drastico calo del livello dell'acqua diventa il simbolo di uno sfruttamento unilaterale delle risorse della montagna (Vecellio, 1953).

Il paesaggio reciproco delle bonifiche del Veneto orientale

Anche il paesaggio delle bonifiche del Veneto orientale – un’area situata interamente sotto il livello del mare, oggetto di una delle maggiori operazioni di bonifica integrale del Ventennio – fu possibile solo grazie alla disponibilità di abbondante energia elettrica proveniente dagli impianti del Bellunese (Ferrario e Maris, 2014). Nel 1922, a San Donà di Piave, si tenne il Congresso nazionale della Bonifica, dal quale emerse l’idea che per essere efficace il risanamento dei territori paludosi in vista della loro messa a coltura doveva essere gestito in consorzio e coordinato dalle autorità pubbliche.

Per drenare terreni umidi posti sotto il livello del mare, come sono quelli del Veneto Orientale poste a nord della laguna di Venezia, è necessario fare uso di pompe idrauliche di grande potenza e le pompe richiedono energia. Fin dagli anni Venti la Sade vede il vantaggio economico e politico nel fornire energia elettrica per questa operazione: anche se i consorzi non sono i migliori clienti possibili di un produttore di energia elettrica, perché la impiegano tutti contemporaneamente e in coincidenza con i periodi di magra (Sade, 1924; Fassetta, 1977), vendere loro energia a buon mercato significa aiutare l’espansione dell’agricoltura e quindi aiutare la Patria a raggiungere l’autosufficienza alimentare allora perseguita dal Regime. Nel 1934 l’unione dei Consorzi Riuniti del Basso Piave stipula con la Sade un vantaggioso contratto per la fornitura di energia elettrica a basso costo (Fassetta, 1977), stabilendo così una reciprocità per nulla ovvia tra i paesaggi scoscesi delle Dolomiti e quelli piatti e uniformi del Veneto Orientale.

Qualche considerazione conclusiva

Le relazioni di reciprocità sviluppatasi a partire dalla transizione tra il carbone e il “carbone bianco” restano per lo più nascoste. Svelarle permette di rendere più trasparente quella interdipendenza tra energia e territorio che per i tecnici, per i decisori e per i cittadini resta ancora troppo spesso invisibile e pertanto incapace di orientare le scelte nella direzione di una maggior sostenibilità. Lo dimostra l’esempio delle bonifiche del Veneto Orientale, dove oggi i cambiamenti climatici, con l’aumento delle precipitazioni intense e delle alte maree eccezionali, rendono estremamente dispendioso in termini energetici mantenere asciutti i terreni per coltivarli: una riflessione sulla loro sostenibilità dovrebbe essere condotta a una scala che comprenda le Alpi Orientali e che esca dalle normali logiche

settoriali adottate nei progetti infrastrutturali e agricoli. Allo stesso modo uno sguardo interscalare attento alle reciprocità e ai rapporti di forza tra territori mette in luce il paradosso per cui i grandi black-out elettrici, che si sono ripetuti negli ultimi anni, hanno colpito le zone di produzione dell'energia elettrica molto più di quelle dove si collocano i maggiori consumi.

Una transizione energetica verso le rinnovabili, giusta oltre che sostenibile, dovrebbe tenere in considerazione questi aspetti ed essere occasione per riequilibrare i rapporti sbilanciati verso i territori più forti. In questa direzione avrebbe dovuto andare, ad esempio, il sovracanone introdotto dalla Legge 959 del 1953, destinato ai bacini imbriferi montani per la realizzazione di opere necessarie a rimediare all'alterazione del corso naturale delle acque causata dalla loro regimazione artificiale (De Bon e Petri, 2013).

Ci si chiede se la prossima scadenza delle grandi derivazioni ad uso idroelettrico, oggetto di alcuni provvedimenti legislativi regionali e nazionali nel corso del 2020, possa preludere ad una nuova e più giusta transizione energetica verso le rinnovabili, radicata nei suoi aspetti territoriali, di cui la nozione di paesaggi reciproci dell'energia possa in qualche modo contribuire a tracciare la direzione.

Note:

¹ Questo scritto nasce in seguito all'invito al "iv Laguna Cine Team – Dintorni", curato da Marta De Marchi e Luca Iuorio nell'ambito del Cluster di ricerca City Lab, Università Iuav di Venezia, 8 giugno 2020.

Sono qui, inoltre, raccolte e rielaborate alcune riflessioni condotte nel quadro della ricerca internazionale "Ressources paysagères et ressources énergétiques dans les montagnes sud-européennes. Histoire, comparaison, expérimentation", che ha indagato i rapporti tra lo sviluppo degli impianti idroelettrici e le trasformazioni del paesaggio montano. Il progetto si è svolto nel quadro di un programma nazionale di ricerca del Ministero Francese della Cultura, coinvolgendo ricercatori di quattro paesi (Italia, Francia, Spagna, Svizzera), appartenenti a quattro università europee: l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (Ensapb), l'Ecole de Paysage de Genève (Hepia), l'Universidad de Granada, l'Università Iuav di Venezia. Chi scrive ha coordinato l'equipe italiana che si è concentrata sul bacino idroelettrico del Piave.

Riferimenti:

- De Bon L., Petri V., 2013, “La linea del Piave. Pianura e montagna venete orientali in un secolo di contenziosi attorno all’uso dell’acqua”, in *Venetica*, 28, pp.97-140, Cierre Edizioni, Verona;
- Fassetta L., 1977, *La bonifica nel Basso Piave. Vita e vicende dei consorzi di bonifica riuniti di San Dona di Piave nella trasformazione del territorio fra Sile e Livenza*, Unione provinciale degli agricoltori di Venezia, Venezia;
- Ferrario V., Briffaud S., 2015, “Ricoleggere energia e territorio. Il paesaggio come intermediario. Alcune riflessioni a partire dai risultati del progetto Ressources”, in Castiglioni B., Parascandolo F., Tanca M., a cura di, *Landscape as mediator. Landscape as commons*, pp.83-100, Cleup, Padova;
- Ferrario V., Castiglioni B., 2015, “Hydropower exploitation in the Piave river basin, Italian Eastern Alps. A critical reading through landscape”, in Frolova M., Prados M.J., Nadaï A., a cura di, *Renewable energies and European landscapes. Lessons from the southern European cases*, pp.155-172, Springer, Berlin;
- Ferrario V., Maris A., 2014, “A la redécouverte d’un paysage hydroélectrique «stratifié», entre montagne et plaine. Le cas du système Piave-Santa Croce-Val Lapisina dans le Nord-est de l’Italie”, in *Projet de Paysage*, 10, École Nationale Supérieure de Paysage, Versailles;
- Feruglio G., 1910, *Guida turistica del Cadore, Zoldano ed Agordino*, Ciani Editore, Tolmezzo, Udine;
- Fiori M., Franzin R., Reolon S., 2009, *Il conflitto dell’acqua. Il caso Piave. Atto secondo*, Cierre Edizioni, Verona;
- Hutton J., 2019, *Reciprocal Landscapes. Stories of Material Movements*, Routledge, London;
- Hutton J., 2013, “Reciprocal landscapes. Material portraits in New York City and elsewhere”, in *Journal of Landscape Architecture*, 8.1, Taylor&Francis, London;
- Ministero dell’Economia Nazionale, 1924, “L’impiego dell’energia elettrica nelle piccole industrie rurali”, Relazione dell’apposita Commissione, in *Nuovi Annali dell’Agricoltura*, Libreria dello Stato, Roma;
- Nadaï A., Van Der Horst D., 2010, “Introduction. Landscapes of Energies”, in *Landscape research*, 35, pp.235–257, Taylor&Francis, London;
- Pavia R., 1998, “Introduzione”, in Pavia R., a cura di, *Paesaggi elettrici. Territori, architetture, culture*, pp. 11-19, Marsilio, Venezia;
- Reberschak M., 2004 “Dai monti al mare. La Sade e la regione veneto-adriatica”, in Bonoldi A., Leonardi A., a cura di, *Energia e sviluppo in area alpina: secoli XIX, XX*, Atti della VII sessione del Seminario Permanente sulla Storia dell’Economia e dell’Imprenditorialità nelle Alpi in Età Moderna e Contemporanea, pp.259-275, Franco Angeli, Milano;

- Scaramellini G., 2012, “Il paesaggio nella geografia contemporanea. Origine e percorsi evolutivi di un concetto teorico, oggetto e strumento di ricerca”, in Dal Borgo A.G., Gavinelli D., a cura di, *Il paesaggio nelle scienze umane. Approcci, prospettive e casi di studio*, Mimesis, Milano;
- Semenza C., 1923, “Impianti idroelettrici Piave-Santa Croce”, in *L'Elettrotecnica*, x.26, p.589, Stabilimento Grafico Scotti, Milano;
- Varotto M., 2017, *Montagne del Novecento. Il volto della modernità nelle Alpi e Prealpi venete*, Cierre Edizioni, Verona;
- Vecellio P., 1953, *Prospettive per la montagna. Contributo allo studio dei problemi delle vallate alpine con particolare riguardo al Cadore ed alle valli bellunesi*, Pais, Roma.

La vertigine dell'uomo

Gli archivi on-line costituiscono sempre più una risorsa enorme, densa di possibilità creative e, per quello che riguarda l'audiovisivo, mai come ora sono da considerarsi "pura potenzialità": la crescita esponenziale di enti, istituzioni, privati che hanno messo a disposizione i loro materiali offre al pubblico e ai creativi di oggi spunti anche inaspettati di riflessione e realizzazione. È il caso dei documentari che verranno analizzati in questo saggio¹, tutti disponibili per la visione on-line, individuabili con semplice ricerca sul web.

Parallelamente, una delle necessità di oggi, quando si affrontano documenti filmici d'archivio, è anche quella di tornare a riflettere sull'estetica implicata dalla pellicola. Siamo infatti ormai abituati a pensare che con la tecnologia digitale si possono girare ore di riprese senza preoccuparsi troppo della quantità di dati immagazzinati o di eventuali difetti, correggibili appunto con ciak aggiuntivi o postproduzione digitale. Questo implica una logica di pensiero più distante dalle forti scelte, necessariamente preventive, caratterizzanti il cinema documentario girato in pellicola. Allora, nonostante le usuali differenze profonde fra riprese di fiction e documentali, il continuo sforzo a contenere costi e far quadrare conteggi delle produzioni portava a far sì che la delicata e materialmente fragile, costosa pellicola obbligasse a scelte più meditate e organizzate, per certi versi anche, dunque, più profondamente autoriali perché improntate alla consapevolezza. Questo è palese in qualche modo nei documentari, seppur brevi, di cui andremo a occuparci. Essi risultano profondamente differenti sia per epoca di produzione, sia per committenza, sia per esiti finali che raggiungono dal punto di vista della qualità o dell'efficacia in relazione al messaggio. Eppure, risultano accomunati dall'essere importanti testimonianze della sopravvivenza di opere (il polo petrolchimico di Marghera, la diga del Vajont, l'idrovia veneta) che hanno profondamente condizionato e caratterizzato il territorio direttamente o indirettamente legato a Venezia, alla fascia lagunare, al litorale. Documenti nei quali il ruolo dell'uomo viene mostrato spesso anche in eccesso, quasi a voler umanizzare operazioni di sviluppo produttivo, industriale, logistico, energetico, che in pochissimo tempo hanno invece dimostrato le loro fallacie e la loro paradossale disconnessione, nonché nocività, nei confronti di quello stesso "uomo" che le ha pensate, palesando la loro "disumanità".

Il primo di questi testi filmici si intitola *L'inaugurazione di un nuovo stabilimento chimico a Porto Marghera*, documentario di Arnaldo Ricotti, sviluppato come elemento di cinegiornale (distribuito nelle sale d'Italia, per essere proiettato prima dei lungometraggi), prodotto dall'Istituto Luce nell'ottobre del 1938. Si tratta di un chiaro esempio di documentario di propaganda che racconta in pochissimo tempo (supera di poco i due minuti) come le innovazioni sviluppate all'interno dei nuovi stabilimenti chimici di Porto Marghera siano da salutare come innovazioni profondamente rivoluzionarie per la produzione industriale italiana, ma soprattutto per gli esiti che possono avere a livello sociale. Il butano Liquigas viene presentato come un prodotto dalle caratteristiche d'eccezione, in particolare perché "silenzioso" e sicuro. Ovviamente – considerati i fini dell'opera – sono espunti tutti gli elementi che possano far apparire Marghera e la sua produzione estremamente industrializzata come un possibile elemento nocivo nei confronti dell'essere umano. Certo fa sorridere oggi – amaramente, visti gli esiti che il sistema Marghera, anche se non per il butano, ha avuto su molti suoi dipendenti – vedere gli operai aprire alcune valvole legate alla produzione del gas, rimanendo a "gustarsi" la nuvola di vapori fuoriuscita...

Il documento filmico è caratterizzato dalla centralità del testo, che sovrasta letteralmente le immagini. Gli stabilimenti vengono mostrati in maniera molto limitata. La *voice over* non è di Guido Notari – notissimo speaker, "voce nazionale" della propaganda Luce – ma l'impostazione del tono della voce, della scelta delle parole, sono pienamente aderenti allo stilema di divulgazione fascista. Porto Marghera rimane in ombra alle spalle degli esseri umani che la popolano, che la vivono come centro di produzione. Appaiono diversi significativi contrasti: il documentario dal punto di vista stilistico è improntato a una visione in piena luce dell'affascinante e irrisolto groviglio di tubi, con panoramiche pronunciate che mostrano la grandezza e l'efficienza dello stabilimento dominante lo spazio alle porte della laguna, incastrato tra terraferma e acqua; esso però non si mostra mai nella sua completa natura, che rimane negata, irrisolta, seppur percepibile: la sua enorme presenza – opera dell'uomo per gli uomini – non è pienamente comprensibile. Se dunque pare risaltare come priva di umanità, ecco la tecnologia trasmutarsi in forza quotidiana, conseguenza domestica per tutti: vediamo una donna provare ad accendere l'illuminazione a butano, utilizzarla per la cucina domestica. È come se ci trovassimo in un contesto fieristico: abbiamo l'immediata sensazione dell'utilità di questa invenzione, ma ne rimaniamo distanti, incuriositi ma scettici. Riappare una delle

La vertigine dell'uomo

dimensioni più ricorrenti in tutte le narrazioni di Porto Marghera, nave spaziale piena di promesse sul futuro, ma con conseguenze molto ordinarie e drammatiche, che rin-nega sé stessa, nel suo essere – e voler apparire – dis-umanizzata.

L'uomo rimane uno degli elementi chiave ad accomunare i vari documentari analizzati all'interno di questo saggio. Lo spazio antropico della laguna, non visto in questi film, vive, respira, nell'ampio territorio di retroterra, in un rapporto osmotico che nutre e supporta. Con l'uomo, con il territorio abitato, il sistema produttivo costruisce relazioni. Costruito sulla fatica del singolo e del collettivo, dovrebbe produrre per l'essere umano, per quelle stesse persone che sono, fra le altre, anche i protagonisti di *Uomini sul Vajont* (1959). Luciano Ricci – autore anche de *Senza sole né luna* (1963), fiction ambientata nel contesto dei lavori del traforo del Monte Bianco – è il regista di questo film, col quale vincerà la medaglia d'oro alla Mostra del Cinema di Venezia del 1960. Seppur prodotto dalla indipendente Europa Film, è chiaro sia stato sviluppato dalla commissione diretta – o comunque con la contribuzione sostanziale –, non citata, della Sade, costruttrice e amministratrice diretta della diga del Vajont, prima di essere assorbita da Montedison. L'opera appare essere in continuità, seppur forzata per ragioni di distanza temporale, con quella precedentemente analizzata dedicata a Marghera, in particolare per gli accenti retorici che le accomunano. Risulta realizzata con gusto e ricercatezza dal punto di vista formale: le inquadrature si susseguono con scelte di stile fortemente caratterizzate, come le molte dissolvenze dal nero o verso il nero, realizzate con le riprese e non in montaggio, dunque lavorando con piani lunghi che portano lo sguardo dal chiuso delle gallerie alla luce dalle impattanti pareti di cemento, con gli operai “nobilitati” in pieno sole. Non un caso, perché nota di bordone soggiacente a tutto il documentario, è la lettura umana dell'opera, che viene ricondotta sempre, pur nell'essere così mastodontica, al pensiero e all'azione dell'uomo. Anche in questo filmato il testo appare a tratti soverchiante le immagini, seppur spesso strutturato su dialoghi e discorso diretto. Il doppiaggio, che risulta spesso meccanico, suona forzato per le orecchie dello spettatore moderno in alcune frasi: “non cadono più rocce come proiettili [...] vengono realizzate opere per tenere salda la montagna”; si ribadisce poi come certi tecnici conoscano perfettamente la montagna: ovviamente, visti gli esiti e la modalità della nota tragedia, queste parole oggi sembrano ancora più stridenti.

Elemento cardine del lavoro di Luciano Ricci è lo sviluppo di un'estetica della verticalità che spesso si fa vertigine. È un tratto estremamente

interessante e ricorrente: già nel lavoro dedicato a Porto Marghera le panoramiche verticali ci mostravano la necessità di salire, crescere – anche metaforicamente – da un territorio pianeggiante, con la conquista dell’altezza improntata alla verticalità che è uno dei tipici elementi della cultura industriale. La diga appare e viene raccontata come una sfida autentica verso la natura e il territorio. L’inquadratura che sottolinea la forza di questa opera è proprio quella di chiusura: come in un volo di drone – ormai abusatissimo sistema di chiusura o apertura di molti documentari di oggi – ci viene mostrata, ovviamente con l’aiuto di un sollevatore o di un elicottero, la verticalità eccezionale, vertiginosa, della diga del Vajont. Questo sguardo umanamente impossibile, superomistico, che oggi appare spesso stridere per abuso e non necessità, per assenza di significanza, qui è assolutamente motivato dalla natura dell’opera che supera i confini delle mani umane che la vogliono realizzare, facendola diventare sfida azzardata, proprio ricordando ancora una volta quale sarà l’esito del confronto con la natura. S’inserisce poi un altro elemento chiave: la connessione, la relazione di questo spazio lontano fisicamente dalla laguna, ma a essa innervato. Le immagini dei canali, delle gallerie, delle condotte, il racconto della produzione di energia che vive di fili e centraline, collegamenti con il mondo industriale situato alle spalle di Mestre e delle grandi città della cintura litoranea veneta, ci dicono come la forza di questa relazione sia spesso anche quella di non essere sempre percepibile, ma nascosta, sotterranea o aerea, immateriale.

Il film emoziona nel ricostruire il legame degli operai provenienti da differenti luoghi d’Italia, ricordando come spesso lo sviluppo di grandi opere o nuclei urbanistici industriali sia stato possibile grazie a un lavoro coeso da parte di maestranze, professionalità, creatività, originarie di vari luoghi d’Italia, se non dall’estero. Un pensiero non secondario, da ricordare oggi con maggiore forza e riconoscenza, in un tempo in cui ci sembra che i territori debbano vivere con confini chiusi quasi circoscritti all’ambito più prossimo. Visto oggi, in certi punti suscita commozione, pensando all’esito di morte e distruzione che un’opera così ardita ha causato. In questo senso suona particolarmente fastidioso vedere oggi la forzata allegria, che è anche del racconto testuale, che viene calata sulla realizzazione dell’opera. Questo senza voler ricordare direttamente la tragedia del Vajont – perdonando al film il fatto che sia stato girato forse quando nessuno prevedeva le nefaste conseguenze – ma perché stride che si possa glissare sulla tragedia che è stato allora il cantiere per gli operai: “ci viviamo, qui sulla diga”, sentiamo in una battuta del film impressa sulla bocca dei muratori, mentre in realtà è dato storico delle

La vertigine dell’uomo

lavorazioni edili l'aver annoverato diversi lutti, testimoniando un'aura funerea foriera di tristi presagi.

Il terzo documentario è un film del 1980 di Antonio Bido, intitolato *L'Idrovia Padova-Venezia, strada del 2000*. Si tratta di un prodotto squisitamente informativo, ma votato anche alla veicolazione di una certa propaganda a favore dell'ultimazione dell'idrovia. L'opera rimane fra i famosi incompiuti italiani, divenuto ormai e ahi-noi uno "stile" che ci ha reso noti in tutto il mondo, tanto da portare il regista francese Benoit Felici a realizzare un documentario di assoluto interesse significativamente intitolato *Unfinished Italy* (2010). Il dato più drammatico del documentario di Bido è che ricorda, nell'attualità di allora, come nel 1980 l'idrovia venisse presentata in sviluppo da molti anni, con davanti un orizzonte di soli quattro-cinque anni per essere terminata. È notizia dell'estate 2020 che alcuni parlamentari abbiano chiesto di riprendere quell'opera invece mai finita, che avrebbe dovuto sostituire – chimera autentica in un paese dominato dalla Fiat – il trasporto su gomma con lo spostamento su acqua in un'area vasta, legando il territorio interno al mare sul modello dello spostamento fluviale o delle idrovie utilizzate nel nord Europa. Progetto per Venezia e Padova già ideato e sognato in epoca medioevale. Colpisce che la richiesta parlamentare di oggi non sia volta a migliorare la circolazione di merci e mezzi, ma data da semplici ragioni di sicurezza, per migliorare il deflusso delle acque in caso di alluvioni (anche queste figlie dell'azione eccessiva dell'uomo sull'ambiente). Ancor più, ed è un ulteriore elemento di continuità fra i vari documentari, appare lampante oggi che questo tipo di opera, pensata per alleggerire il traffico impressionante della parte meridionale del Veneto, rimanga come un autentico "resto": così Marghera e il suo polo petrolchimico, così la diga del Vajont, così dunque l'idrovia veneta, rappresentano dei fallimenti dell'uomo nei confronti del territorio visivamente palesi. Armato dal disperato – ma verrebbe anche da dire dissennato – tentativo di far lievitare la capacità produttiva di un territorio delicatamente in equilibrio, l'uomo ne sancisce per sempre una modificazione drammatica e imperitura. Quello che rimane, raccontato quando ancora era in vita da questi documentari, appare essere l'esito di un'accelerazione costante, di una vorace velocità, di una necessità di crescere nella produttività, per la ricchezza, armata da una mancanza di conoscenza delle possibili conseguenze di queste opere. Il prodotto squisitamente televisivo dedicato all'idrovia è poi fortemente condizionato dalla musica di commento, che come nella moda degli anni Ottanta – periodo sicuramente non fra i più felici del Novecento

per la produzione di commenti musicali – è assolutamente invasiva e “sfavillante” di suoni elettronici: la visione oggi risulta particolarmente difficile o non piacevole. Questo al contrario dei documentari precedentemente citati, dove, ricordando anche la riflessione iniziale su una certa necessità di ripresa/racconto e di strumenti propri del documentario, la parte sonora è sempre consona: qui, appare esserlo solo quando viene utilizzata la presa diretta dei suoni naturali e d’ambiente. È in questi pochi momenti che il documentario guadagna in respiro, capacità di racconto e piacevolezza. Anche in questo film, le parole in certi momenti suonano ironiche se riferite all’oggi: sentire l’entusiasmo dell’ingegnere Arengi (direttore del Consorzio Zona Industriale e Porto fluviale di Padova), protagonista del piano di sviluppo, cozza con l’esito incompiuto, fa indignare al pensiero del tempo passato e della spesa pubblica sostenuta a partire dal 1964, anno di inizio della progettazione. In questo senso, il documentario non manca di essere già critico rispetto alle lungaggini burocratiche.

Cosa più rimane di questi tre documentari? Sicuramente la percezione di un territorio in profonda continuità con la laguna, che ha storicamente sempre avuto bisogno di una connessione stretta fra i suoi vari organi vitali e con le sue varie funzioni. La terra ferma ci appare essere come un polmone, alimentante un sistema imperniato sull’acqua, e dunque avente naturale sbocco nel mondo meridionale aperto sul mare. Ma proprio interpretando questa metafora legata all’organo del respiro, quando alcuni alveoli cominciano a non funzionare o addirittura alcune parti bronchiali sono ammalate drammaticamente o danneggiate, scollegate, ci sovviene la percezione netta che sia in atto una necrosi per il territorio più ampio. La *voice over* prometeica che “copre” le immagini di tutti questi lavori ci dà l’idea anche di un sogno squisitamente umano, fallito proprio perché, come quella voce, ha voluto essere eccessivo e impositivo, decisivo ma non previdente, drammaticamente incosciente della realtà. Il territorio oggi vive una impossibilità di modificare alcuni di questi “resti” creati da progettazione errata. Certo non si può dimenticare (e dunque, bisogna vedere e far vedere questi documentari), anche perché è un obbligo ripensare e rinegoziare ciò che rimane, ma è meglio farlo affidandosi alle immagini nude, mostrative per statuto. “L’uomo con la macchina da presa”, il documentarista, fa sempre il suo servizio, magari inconsciamente o per natura intrinseca del mezzo, anche quando la committenza – al contrario spesso ellittica e censoria – cerca di “limitarne” la capacità di veduta. Lo sguardo documentario porta sempre con sé un dato umano, un punto di vista interpretabile e

fortunatamente sempre liberamente giudicabile dagli spettatori. Così, infatti, quella voce prometeica suona per noi retorica e dolorosa: “gli operai piangeranno”, si ricorda in *Uomini sul Vajont*, facendo riferimento all’addio fra di loro a fine cantiere, alle strade che si fanno divise dopo l’incontro fra italianità molto diverse; la battuta non può invece che farci pensare a una profezia e a un monito molto forte, che risuona quando risaliamo la valle del Piave e a destra sopra Longarone rivediamo il mostro cementizio della diga. Un elemento così drammaticamente inserito nell’immaginario italiano da sembrare irrealista quando visto dal vivo, ed eppure invece così presente e concreto nei dettagli e nelle panoramiche ravvicinate delle immagini documentarie. Non si può non ricordare la ricostruzione di fiction molto discutibile della vicenda e dei luoghi fatta da Renzo Martinelli nel suo *Vajont – La diga del disonore* (2001), che, vista la grande eco mediatica in particolare televisiva ricevuta, ha rischiato di diventare l’unico strumento di racconto audiovisivo dell’accaduto. Lo strumento del film d’archivio è dunque fondamentale per la memoria, sempre con necessità di contesto e attualizzazione. In questo senso, per quel che riguarda Marghera, la visione dei documentari di Andrea Segre *Marghera canale nord* (2003), *Il pianeta in mare* (2019) e *Molecole* (2020) completa la riflessione, facendoci comprendere come la laguna rimanga fortemente collegata al territorio immediatamente retrostante la città di Venezia e che ci sia assoluta necessità di recuperare la “visione” e la lettura reciproca dei due spazi, per sviluppare un rapporto costruttivo fra di essi – per quanto possibile, visti gli enormi danni prodotti – e che questo stesso rapporto sia negoziato con l’essere umano che da sempre lo anima.

Più in generale, soggiacente a tutti i titoli analizzati, vi è infatti il rapporto fra uomo e natura: quest’ultima, con la sua forza, lancia moniti costanti e richiede un approccio aggiornato, responsabile, cosciente delle modificazioni causate dall’essere umano, eccessive nei tempi più recenti. Allargando il discorso a livello globale, la natura, risorsa o indomabile vastità, merita di essere osservata grazie a *Behemoth* (2015) di Zaho Liang, uno dei più bei documentari degli ultimi anni, dedicato all’estrazione mineraria in Cina e che riflette proprio sul rapporto fra uomo e territorio, sullo sfruttamento intensivo di quest’ultimo per ragioni energetiche, in funzione di una grande città distante. Premiata alla Mostra del Cinema di Venezia del 2015 per l’approccio ecologico, il film ricorda con lirismo che il legame uomo-natura debba basarsi su rispetto, comprensione, tempi e attenzioni dedicate, soprattutto se innervato e funzionale nel lungo periodo alle necessità di uno spazio fortemente antropico.

In chiusura, *Osterie venete* (1954) di Emilio Marsili, ci ricorda con leggerezza proprio quella presenza umana e anche sociale che caratterizza sempre il territorio. Prodotto da Astra Cinematografica, ricorda molto nella forma alcuni prodotti Rai di quell'epoca o immediatamente successivi, fra gli altri *Viaggio nella valle del Po* di Mario Soldati girato fra il 1957 e 1958, ottimo esempio di racconto ampio e comprensivo di tutti gli aspetti finora citati (paesaggio, cultura, società, industria, sviluppo... ma anche gastronomia), come anche il *Viaggio in Italia* di Guido Piovene, prima radiofonico (1954-1956) per la Rai, poi letterario (1957) ed infine documentaristico (*Questa nostra Italia*, 1968). In continuità con gli altri tre titoli, ancora una volta, l'essere umano in *Osterie venete*, inteso come “popolo”, vive il suo legame trasversale con le terre e l'acqua, con l'osteria luogo di incontro reale, costruttivo, democratico, moderno nel suo essere senza tempo. Gli spazi industriali, produttivi, legati all'energia e al trasporto accelerato, sono spazi fortemente non allineati con i tempi e le necessità dell'essere umano. Vedere qui, in contrasto con gli altri documentari, gli uomini riposarsi a fine giornata lavorativa, nel gioco delle carte, nell'ascoltare la musica, nel mangiare le pietanze tipiche, ci ricorda come il Veneto sia un territorio estremamente ricco e che meriti un racconto in immagini davvero inclusivo dell'umanità più ampia. Il polmone citato più sopra in metafora, è quello di chi respira lo spazio reale del territorio, di chi lo attraversa, lo vive e lo mantiene vivo. Le tradizioni rimangono imm modificabili allo scorrere del tempo: le esigenze dell'uomo – spesso più semplici di quello che il consumismo (che diventa anche consumo di suolo) impone – poco si conciliano con la sfida verticale, vertiginosa, azzardata, accelerata, nei confronti della natura. Sfida che oggi, in era di risorse rinnovabili e di auspicato ritorno di relazioni lente e a raggio corto, forse non è sempre necessaria.

Note:

¹ Questo saggio nasce in seguito alla partecipazione al seminario “IV Laguna Cine Team – Dintorni”, curato da Marta De Marchi e Luca Iuorio nell'ambito dal Cluster di ricerca City Lab, Università Iuav di Venezia, 8 giugno 2020. I quattro documentari analizzati (*L'inaugurazione di un nuovo stabilimento chimico a Porto Marghera; Uomini sul Vajont; L'Idrovia Padova-Venezia, strada del 2000; Osterie venete*) sono stati scelti dagli organizzatori del seminario, proposti in visione ai partecipanti come materiale di discussione.

Riferimenti:

- Behemoth*, 2015. [film] Diretto da Liang Z., 95'. Arte France, Centre National de la Cinématographie, Institut National de l'Audiovisuel, Francia, Svizzera;
- L'Idrovia Padova-Venezia. Strada del 2000*, 1980. [film] Diretto da Bido A., 11'. La Corona Cinematografica, Italia;
- L'inaugurazione di un nuovo stabilimento chimico a Porto Marghera*, 1938. [film] Diretto da Ricotti A., 2'14". Istituto Luce, Italia;
- Marghera canale nord*, 2003. [film] Diretto da Bevilacqua A., Cressati F., Segre A., 78'. Studio Immagine, Toni Corti, Italia;
- Molecole*, 2020. [film] Diretto da Segre A., 68'. ZaLab Film, Rai Cinema, Vulcano, Istituto Luce Cinecittà, Italia;
- Osterie venete*, 1954. [film] Diretto da Marsili E., 8'40". Opus Film, Italia;
- Il pianeta in mare*, 2019. [film] Diretto da Segre A., 93'. Za Lab Film, Rai Cinema, Italia;
- Piovene G., 1957 [2017], *Viaggio in Italia*, Bompiani, Milano, Italia;
- Questa nostra Italia*, 1968. [serie tv] Diretto da Piovene G., 16 puntate. Rai, Italia;
- Senza sole né luna*, 1963. [film] Diretto da Ricci L., 90'. Regionale, Italia;
- Unfinished Italy*, 2010. [film] Diretto da Felici B., 33'. Zelig, Italia;
- Uomini sul Vajont*, 1959. [film] Diretto da Ricci L., 14'. Unieuropa Film, Italia;
- Vajont. La diga del disonore*, 2001. [film] Diretto da Martinelli R., 116'. Istituto Luca, 01 Distribution; Italia, Francia;
- Viaggio in Italia*, 1954-1956. [programma radiofonico] Di Piovene G., in "Programma nazionale". Radio Rai, Italia;
- Viaggio nella valle del Po*, 1957-1958. [serie tv] Diretto da Soldati M., 12 puntate. Rai, Italia.

Rotte nel cinema di laguna

Progetto e destino

Da principio, le cose non dovevano andare così. Vale per la settantasettesima edizione della Mostra internazionale d'arte cinematografica di Venezia come per il film selezionato per la cerimonia di preapertura: *Molecole* (2020) di Andrea Segre. Concepito come una riflessione sulla crisi della città lagunare, ha dovuto fermarsi o deviare il proprio percorso a causa dell'epidemia Covid-19. Lo dice chiaramente il regista in una delle sequenze iniziali: “avevo scritto un progetto per raccontare le due grandi tensioni della Venezia di oggi: il turismo e l'acqua alta. Il 22 Febbraio 2020 ero pronto per partire ma non potevo immaginare che cosa stava per succedere. Tutti noi non potevamo immaginare ciò che stava per succederci”.

Il racconto per immagini ci porta dapprima sulla rotta del progetto originario: vediamo i vaporetto pieni di turisti, la precarietà di una città sottoposta a sfruttamento intensivo e soggetta a variabili astronomiche, atmosferiche e morfologiche che ne minacciano la tenuta. Man mano che la contingenza epidemica si afferma su larga scala e costringe all'isolamento domestico, il racconto del regista lascia affiorare riferimenti autobiografici, soprattutto al padre: un fisico della materia di origini veneziane, prematuramente scomparso lasciando un vuoto difficilmente colmabile e una serie di domande alle quali trovare risposta da soli. Il pubblico e il privato, le immagini d'archivio e quelle del presente si accostano le une alle altre. Ed è proprio in nome di questa continua oscillazione tra la memoria privata, il presente della città e la sua storia, che *Molecole* costituisce un'occasione per riflettere sull'ambiente mediale della laguna, sulla sua capacità di interagire e orientare lo sguardo filmico stesso.

Coerentemente al progetto di partenza, Segre ci fa conoscere i pescatori dell'isola delle Vignole e le loro posizioni sul futuro di Venezia, ironicamente definite “apocalittiche” e “bucoliche”. Andiamo sull'isola di Sant'Erasmus per comprendere il fenomeno della scomparsa delle barene, formazioni di suolo caratteristiche dell'ambiente lagunare. Si tratta di momenti del film nei quali la capacità di descrizione e d'incontro dello sguardo cinematografico si liberano in profondità di campo, richiamando alla memoria un film degli anni Cinquanta

come *Gente della laguna* (1954) di Gian Luigi Polidoro [figura A, pagina 124], girato a Burano e improntato alla descrizione delle forme di vita tradizionale che caratterizzano e tutelano la laguna. Ma, fin dall'inizio, *Molecole* richiama soprattutto l'esperienza di *Robinson in laguna* (1985) di Mario Brenta, un film che alterna immagini del centro storico della città all'indagine minuziosa dei gesti di due pescatori e coltivatori che, ogni giorno, si spingono fino all'isola di Poveglia, più volte adibita, nella sua storia, alle funzioni di lazzaretto.

Se Segre focalizza da subito l'attenzione sulla crisi della Venezia contemporanea, Brenta dedica una lunga sequenza – inquadrata con un teleobiettivo – ai vaporetto stracolmi di pendolari e turisti che si riversano lungo le calli della città, mentre la colonna sonora è costituita da una composizione dei Popol Vuh [figura B, pagina 124]. Ma a differenziare lo sguardo di Segre da quello del Brenta degli anni Ottanta è senza dubbio il diverso approccio al tema ecologista o, meglio, all'imbricazione tra dinamiche sociali, politiche e ambientali: se il primo mira a indagare i processi trasformativi che riguardano un territorio e riflettere sulle criticità implicate nell'azione progettuale, il secondo è attratto dal carattere rituale e a tratti ascetico del quotidiano, facendo dell'inquadratura uno strumento per esibire l'opposizione tra tradizione e modernità; se il primo interpreta il ruolo di regista come intellettuale pubblico, ispirandosi tra gli altri a Cesare Zavattini, il secondo si identifica nell'approccio morale e politico di Ermanno Olmi¹.

È dunque lungo i canali di Venezia che prende corpo uno degli incontri più significativi di *Molecole*. Quello con Elena Almansi, vogatrice, figlia di vogatori, che per continuare a vivere in laguna si è messa a insegnare quegli antichi difficili gesti ai turisti che trascorrono poche ore in città e vogliono andarsene con il ricordo di un'esperienza "autentica". Con lei e con altri gondolieri, impariamo a "leggere i canali" e riflettere sulle trasformazioni in atto: il fatto che molti scalini d'accesso alle abitazioni sono ormai del tutto inutilizzabili poiché progettati in riferimento a escursioni di marea diverse da quelle odierne. Anche in questo caso, il film di Segre attiva possibili percorsi nella storia del cinema lagunare e nei film che hanno indagato il misterioso equilibrio dell'imbarcazione tipica veneziana².

A un certo punto, la voce off di *Molecole* inizia a fare riferimenti più insistenti all'epidemia e all'imminente *lockdown*. Tutte le immagini e tutte le testimonianze di cittadini ed esperti della laguna sentite finora saranno presto chiamate alla prova dell'isolamento, alla visione di una Venezia deserta e silenziosa. Ed è senza dubbio la passeggiata solitaria

in gondola uno dei momenti più affascinanti del film. È qui, di fronte allo spettacolo di una città turisticata senza più turisti, che affiora il carattere spettrale di Venezia³. Inquadrate da dietro le spalle e poi frontalmente mentre si aggirano per i canali irricognoscibili, le vogatrici sembrano, per un attimo, prendersi paura della loro stessa città e di quella condizione tanto agognata: la liberazione da quanti, in massa, ogni giorno, ne abusano frugalmente [figura c, pagina 124]. Tolto il problema – croce e delizia delle città d’arte – che cosa fare dei luoghi amati e quotidianamente abitati, come gestire i propri saperi, a chi proporli, a che cosa accostarli per garantirne l’uso e la manutenzione, per far scoccare l’alchimia della scintilla?

Il titolo di questo paragrafo introduttivo – *Progetto e destino* – è preso in prestito da un celebre libro di Giulio Carlo Argan (1965), nel quale il maestro della storia dell’arte italiana teorizzava la crisi di una concezione puramente razionalistica e metteva in tensione la positività rassicurante del “progetto” e la negatività del “destino” – portatrice di sentimenti inquietanti, ansie e paure – con l’obiettivo di rigenerare il senso di responsabilità e la funzione etica trasversale alle pratiche artistiche e creative. Fallito o bloccatosi il progetto di partenza, che cos’è e che cosa può dunque *Molecole*? Se da subito la voce off ci invitava a guardare le immagini con la consapevolezza di quanto sarebbe accaduto, d’ora in poi l’orientamento dell’inchiesta deve cambiare. Quasi come si trattasse di un film di Nanni Moretti – dove il fallimento del progetto iniziale è quasi sempre condizione necessaria per lo sviluppo del processo creativo e del racconto diegetico stesso⁴ –, la contingenza del Covid-19 costituisce un’impasse per il progetto dedicato ai problemi dell’*overtourism* e all’alta marea, ma lascia affiorare una trama complessa nella quale l’interno e l’esterno, il pubblico e il privato, il non umano e l’umano, il macro e il micro si intrecciano e si incastonano.

Dal molare al molecolare

Per il regista, come per molti spettatori, la condizione di clausura forzata attiva un processo d’introspezione, non tanto inteso come ripiegamento individuale, ma come occasione per ripensare i nessi tra sfera politica, familiare e soggettiva. Essere chiusi in casa a Venezia, così come in qualsiasi altra parte del mondo, costringe a riconsiderare i rapporti tra ciò che riguarda sé stessi o la propria famiglia e quanto di più vasto ha che fare con la vita sociale e biologica. Nei singoli fotogrammi del documentario su Venezia germogliano in questo modo un *home movie* – le

sequenze domestiche, il compleanno su Zoom della figlia del regista – e *found footage* film: la ricerca nell'archivio paterno [figura D, pagina 125]. Rimontando fotografie, filmati e lettere riguardanti il ramo veneziano della famiglia, Andrea Segre prova a raccontare il rapporto con il padre Ulderico, fatto di affetto e parole non dette, un rapporto in qualche modo gravato dalla tacita consapevolezza della malattia cardiaca del genitore.

Il tema di ricerca scientifica del padre finisce dunque per instaurare il piano metaforico fondamentale del film, ciò che tiene insieme i diversi livelli del racconto: la fisica molecolare come modello di riferimento per pensare le possibili connessioni tra la crisi di uno specifico territorio, la diffusione di un virus, la vita di una famiglia e la composizione di nitrato d'argento sulla quale si fonda la memoria cinematografica stessa. Le molecole intese come custodi di segreti al contempo cosmici e familiari, chiave di volta – nel loro continuo assemblarsi e riassemblarsi diversamente – per scongiurare derive essenzializzanti e griglie normative in ambito psicologico, sociale e scientifico (la Famiglia, la Città, la Campagna, la Cultura, la Natura, ...). Certo, in alcuni casi il racconto sembra dare luogo ad analogie tra ambiti distinti e distanti, assumendo toni marcatamente lirici, accentuati dalle composizioni musicali di Teho Teardo. Allo stesso modo – soprattutto per chi non conosce lo stile di scrittura diaristica di Segre⁵ – la voce off può risultare enfatica. Ma la forza estetica del film risiede proprio nel montaggio intermediale di elementi eterogenei, nell'audacia di tenere insieme e superare l'opposizione tra il proprio e il comune.

Come nelle riflessioni di quanti hanno contribuito al rinnovamento del pensiero filosofico e psicanalitico della seconda metà del Novecento, *Molecole* esprime l'esigenza di fare i conti con un trauma personale e familiare concependolo in chiave microfisica e geofilosofica. Per elaborare una vicenda privata è necessario riproiettarla sui territori geografici nei quali essa stessa ambiva a proiettarsi; per affrontare questioni di tipo ecologico occorre riconoscere la loro incidenza sulla vita sociale, familiare e psicologica. Solo attraverso un procedimento di questo tipo è infatti possibile spingersi oltre ogni nominalismo, oltre le iconografie consolidate e scoprire il carattere plurideterminato e sempre parziale, provvisorio, delle identità. Riprendendo esplicitamente le parole di Gilles Deleuze e Félix Guattari, per affrontare la propria storia oppure la storia di una città si può ricorrere a categorie interpretative prestabilite, oppure si può tentare di trascenderle, identificando e valorizzando l'assemblaggio di singolarità, l'incontro di molecole in

continuo divenire: “nel primo caso, si considerano grandi insiemi molari, grandi macchine sociali – il campo economico, politico, ecc. [...] Nel secondo caso, si oltrepassano questi grandi insiemi, ivi compresa la famiglia, verso gli elementi molecolari che formano i pezzi e i congegni di macchine desideranti. Si cerca come queste macchine desideranti funzionino, come investano e subdeterminino le macchine sociali ch’esse costituiscono su grande scala. Si toccano allora le regioni d’un inconscio produttivo, molecolare, micrologico o micropsichico, che non vuol più dir nulla e non rappresenta più nulla” (Deleuze e Guattari, 1975: 205). Spingersi dalla *concezione molare* verso quella *molecolare* significa in altre parole superare la tendenza a essenzializzare il pensiero così come a fondare il ragionamento su rigidi presupposti. Per questa via, mettersi sulle tracce del padre non significa chiudersi nelle private stanze o ricorrere a categorie interpretative prestabilite (come in ambito estetico possono esserlo anche la “finzione”, il “documentario”, il “film di famiglia”, il “ritratto” o il “film biografico”) ma è necessario spalancare porte e finestre, intraprendere un viaggio, dare luogo ad assemblaggi e montaggi tra forme mediali, molecole sparse ed eterogenee.

È così che le due parti del film – la crisi di Venezia e la crisi personale – trovano innesco nel *lockdown*. In che senso un tratto comportamentale, un incontro mancato o la storia di un uomo possono essere interconnesse alla storia e al presente di una città, di una regione e di un territorio? Com’è che il rapporto tra ogni padre e ogni figlio si innesta nella storia e diventa qualcosa di più vasto, un problema collettivo come il confronto intergenerazionale, come il rapporto tra il vecchio e il nuovo, tradizione e modernità? In che senso e a quali condizioni ogni crisi – intesa come momento di incertezza strutturale e accelerazione di una dinamica trasformativa – parla di altre crisi? Di fronte ad accostamenti e assemblaggi tanto liberi come quelli di *Molecole*, qualcuno potrebbe parlare di serendipità, ma è forse più corretto ipotizzare il metodo di una geofilosofia delle relazioni⁶.

Doveva essere un’inchiesta sul fenomeno turistico nelle città d’arte, potrebbe essere una cronaca dei giorni di *lockdown* oppure un racconto familiare. Eppure il film risulta interessante anche laddove non pienamente riuscito. Assomiglia alla pagina di un blocco note piena di immagini provenienti da archivi privati e pubblici al contempo [figura F, pagina 127]; una pagina nella quale il regista ha cercato di fissare un’idea: che oggi più che mai fare un film a tema politico significa assumere consapevolezza della radicalità di tale categoria.

In laguna

Quello tra Venezia e il cinema non è un rapporto semplice. Come ha scritto Giorgio Tinazzi, è come se a partire dagli anni Sessanta il cinema italiano avesse iniziato a patire la presenza di un *padre ingombrante* e di una *madre estroversa*: “[i]l padre è il Po [...]”; ingombrante perché è stato lo sfondo di opere cardine di autori come Visconti, Rossellini e Antonioni [...]. La madre è Venezia, grande scenografia teatrale di un numero enorme di storie; scenario perlopiù “esterno” tanto da incutere la paura [...] di cadere nell’inautentico» (Tinazzi, 2002: 196). In un azzardo teorico, si potrebbe dire che la potenza deterritorializzante incarnata nella città di Venezia – la storia marittima della Serenissima – ha trovato il massimo sfogo cinematografico proprio negli anni Quaranta, pochi chilometri a sud, nell’area del Delta del Po. Bloccata o inibita dalla sua stessa bellezza e da una concezione vedutistica e talvolta pittoresca dei suoi spazi, è come se la Grande deterritorializzatrice dell’Adriatico avesse trasferito la sua energia in un’area geografica limitrofa: negli anonimi canali che si diramano in prossimità della foce del Po e nei quali ha preso forma il neorealismo italiano. Basti pensare a film come *Ossessione* (1943) di Luchino Visconti, *Gente del Po* (1947) di Michelangelo Antonioni, *Caccia tragica* (1947) di Giuseppe De Santis, *Paisà* (1946) di Roberto Rossellini: ancor prima di esplorare le macerie delle città italiane devastate dalla guerra, lo sguardo cinematografico ha potuto sperimentare le condizioni della propria apertura proprio alle foci del grande fiume, in condizioni ambientali che gli hanno consentito di ripensare il rapporto tra uomo e mondo e rinnovare l’idea stessa di azione⁷.

Quantomeno a partire dagli anni Cinquanta, la riscoperta cinematografica di Venezia si è dunque resa possibile, a margine della folgorante bellezza dei suoi palazzi e canali urbani, mediante un recupero dell’altrettanto eccezionale condizione paesaggistica della laguna. È dunque in questo lembo di terra e di mare che si è giocata quella battaglia ideologica tra tradizione e progresso che ha caratterizzato e bloccato la seconda metà del Novecento e che è possibile ritrovare nello sguardo di diversi cineasti: da *Quattro passi per Venezia* (1954) di Francesco De Feo a *Venezia città moderna* (1957), dove lo stesso Olmi esalta l’industrializzazione di Marghera come occasione per “strappare le terre all’inutile indugio del mare” (Bertozzi, 2008: 142), fino a *L’altra faccia di Venezia* (1962) di Emilio Marsili, dove il lavoro artigianale è rappresentato con tonalità fosche, mentre l’arrivo delle navi da crociera alle Zattere è salutato come una

possibile via di salvezza per la città⁸ [figura E, pagina 125]. È dunque in laguna che diventa possibile proseguire o riprendere alcuni percorsi interrotti del cinema italiano, nel tentativo di maturare nuove domande e risposte a problematiche di carattere ambientale, sociale e politico.

Come scriveva Cesare Brandi in occasione del suo *grand tour* lungo la Penisola, “Marghera non è una città, non è un paese, ma un coacervo di fabbriche, di tubi, di ciminiere davanti a una Venezia sgomenta per il mostro partorito: il quale, appunto come mostro, ora minaccia di divorarla” (Brandi, 2006: 170). Ed è affascinante l’immagine di Marghera posta come incipit di *Il pianeta in mare* (2019), il film di Andrea Segre che precede *Molecole* e che indaga l’ambiente di lavoro e di vita attorno al Petrolchimico e allo stabilimento di Fincantieri: affascinante, appunto, come anche un mostro può essere [figura G, pagina 127]. La cosiddetta bellezza – comune al cinema e al paesaggio italiano – sembra del resto coincidere con l’esplicitazione dei rapporti tensivi tra “progetto” e “destino” e dunque delle criticità implicate nel pianificare e nell’abitare, finanche a mostrare al mondo intero le “vergogne”, gli scempi, i cantieri abbandonati o rimasti incompiuti. Contro una concezione cosmetica e commerciale del paesaggio, è proprio nella coscienza della fragilità del territorio, nell’esposizione di forme di vita anacronistiche rispetto a presunti standard di progresso e nell’elaborazione diegetica degli errori commessi e perpetrati, che aree diverse del Paese hanno di volta in volta suscitato, attraverso il cinema, l’attenzione e l’ammirazione internazionale.

Interessarsi a Mestre, a Marghera, a Sant’Erasmus e alle isole tutte della laguna significa oggi spingersi ben oltre l’opposizione tra il vecchio e il nuovo, per indagare in chiave molecolare gli impliciti e i presupposti di ogni processo trasformativo. Tornare a girare a Venezia significa concepirla come un ambiente sensibile nel quale rilanciare la riflessione critica neorealista, oltre l’opposizione tra uomo e mondo. È forse questa la rotta di un cinema di laguna capace di custodire e intrecciare memorie diverse, riconoscendo un ruolo di protagonista agli attori umani e non umani che, più o meno consapevolmente, più o meno rapidamente, caratterizzano e trasformano un territorio; un cinema capace di riconoscere un ruolo finanche agli spettri che – proprio mentre noi siamo bloccati nelle abitazioni private – continuano ad aggirarsi per le calli e i canali, protagonisti indiscussi dello spazio pubblico.

FIGURE DA PAGINA 124

Note:

¹ Per un inquadramento del cinema di Brenta all'interno del contesto di Ipotesi Cinema, vedi Bertozzi, 2008 (pp. 245-250). Sul rapporto tra i progetti di cinema partecipativo organizzati da Segre e l'eredità zavattiniana, vedi Zucconi, 2020 (pp. 42-62).

² Dai film di Francesco Pasinetti a quelli di Gianfranco Pannone e Marco Visalberghi, vedi Ciacci, 2005. Per una riflessione che si spinge oltre il cinema italiano, vedi Brunetta, 2004.

³ Su Venezia in quanto città spettrale, vedi il classico intervento di Agamben, 2009 (pp. 59-65).

⁴ Vedi De Gaetano, 2015.

⁵ Vedi Segre, 2015.

⁶ Per uno sviluppo della teoria molecolare in chiave geofilosofica, vedi Deleuze, Guattari, 2002.

⁷ Per un approfondimento, vedi Zucconi, 2019.

⁸ Per una riflessione sulla controversa dialettica tra tradizione e modernità nel cinema industriale di Olmi, vedi ancora Bertozzi, 2008.

Riferimenti:

Agamben G., 2009, "Dell'utilità e degli inconvenienti del vivere tra gli spettri", in *Nudità*, Nottetempo, Roma;

L'altra faccia di Venezia, 1962. [film] Diretto da Marsili E., 10'10". Opus Film, Italia;

Argan G.C., 1965, *Progetto e destino. Saggi di arte e di letteratura*, il Saggiatore, Milano;

Bertozzi M., 2008, *Storia del documentario italiano. Immagini e culture dell'altro cinema*, Marsilio, Venezia;

Brandi C., 2006, *Terre d'Italia*, Bompiani, Milano;

Brunetta G.P., Faccioli A., a cura di, 2004, *L'immagine di Venezia nel cinema del Novecento*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, Venezia;

Caccia tragica, 1947. [film] Diretto da De Santis G., 90'. Italia;

Ciacci L., 2005, a cura di, *Venezia è una città. Un secolo di interpretazioni del cinema*, Marsilio, Venezia;

Deleuze G., Guattari F., 2002, *Che cos'è la filosofia?*, Einaudi, Torino;

Deleuze G., Guattari F., 1975, *L'anti Edipo. Capitalismo e schizofrenia*, Einaudi, Torino;

De Gaetano R., 2015, *Nanni Moretti. Lo smarrimento del presente*, Pellegrini, Cosenza;

Gente della Laguna, 1954. [Film] Diretto da Polidoro G.L., 9'30". Astra Cinematografica, Archivio Luce, Italia;

Gente del Po, 1947 [1943]. [film] Diretto da Antonioni M., 11'. Artisti Associati, Italia;

Molecole, 2002. [Film] Diretto da Segre A., 68'. ZaLab Film, Rai Cinema, con Vulcano e Istituto Luce Cinecittà, Italia;

Ossessione, 1943. [Film] Diretto da Visconti L., 135'. Industrie Cinematografiche Italiane, Italia;

Paisà, 1946. [film] Diretto da Rossellini R., 124'. Ofi, Ffp, Italia;

Il pianeta in mare, 2019. [film] Diretto da Segre A., 96'. ZaLab Film, Italia;

Quattro passi per Venezia, 1954. [film] Diretto da De Feo F., 10'5". Documento Film, Italia;

Robinson in Laguna, 1985. [Film] Diretto da Brenta M., 24'. IpotesiCinema, Istituto Paolo Valmarana, Rai, Italia.

Segre A., 2015, *FuoriRotta. Diari di viaggio*, Marsilio, Venezia;

TinazziG., 2002, "Il Veneto e la forza dello stereotipo", in Canova G., a cura di, *Storia del cinema italiano xi. 1965/1969*, Collana Edizioni di Bianco e Nero, Marsilio, Venezia-Roma;

Venezia città moderna, 1957. [film] Diretto da Olmi M., 15'. Edisonvolta, Italia;

Zucconi F., 2020, "Abitare il margine. Pratiche ed estetiche del video partecipativo, da Za a ZaLab", in D'Acunto G., Marabello C., a cura di, *Mappe. Architetture, cinema, cartografie, immagini del presente*, Mimesis, Milano;

Zucconi F., 2019, "Quello che il Po ha fatto al cinema italiano", in *Fata Morgana. Quadrimestrale di Cinema e Visioni*, 37, pp.149-166, Pellegrini Editore, Cosenza.

Il documentario mancante

Nel contesto del “v Laguna Cine Team - Venaga Venusia”¹ abbiamo visto *Venise et ses amants* (1948) di Luciano Emmer e Enrico Gras e *Quale Venezia?* (1982) di Turi Consoli. Si tratta di due corti molto diversi.

Il primo è un film-poesia in bianco e nero, onirico ma anche cupo e funereo: musica tortuosa, drammatica, continua; immagini autunnali, penombre, ponti, prigionieri, giardini; una gondola in controluce, una barca mezza affondata. Non si vede la città, solo scorci e riflessi sull’acqua. Non persone ma statue, marionette e *baùte* che sembrano teschi. Chiude il tutto una barca funeraria a remi, la “barca dei morti” caduta in disuso negli anni Settanta. Lungo tutta la pellicola, Jean Cocteau legge un suo testo che guarda indietro, ai modelli letterari romantici: “Byron piange, Venezia piange”; “l’acqua [...] avvelena con le sue febbri le anime del mondo”; “Venezia non si accontenta di consigliare il suicidio, lei stessa si suicida, o fa finta di suicidarsi” (*Venise et ses amants*, 1948). Venezia ammalia, tradisce e fa “cadere” i suoi amanti. In questo corto, la città evapora, non è che un miraggio letterario.

Il film, girato nell’immediato dopoguerra, all’epoca della Ricostruzione, è volutamente anacronistico. Figlio del progettista della città giardino di Marghera, Emmer (1918-2009) ha vissuto la sua infanzia a Venezia. Nel suo libro *Delenda Venetia* (Emmer, 1994: 50) ammette di esser “caduto nella trappola di quel cinico romanticismo che [la] sceglie [...] come lo scenario ideale di tramontate passioni, di funebri lamenti”. Esprime in maniera forte il suo rancore verso coloro che ritiene la profanino: “la gelosia [...] ti fa desiderare di veder morta la persona che ami piuttosto di saperla fra le braccia di un altro”, presentando che l’avrebbe lasciata “tra le braccia di foresti stupratori della sua quiete mortale. Maledetti foresti!” (Emmer, 1994: 69). Accingendosi a girare il corto decide di non farlo con i suoi occhi, ma con quelli degli artisti del passato. “Un modo di evadere dai miei ricordi”, dice. Già allora l’aveva perduta per sempre. La sentiva “lontana ed estranea”. I suoi sentimenti per lei non sarebbero più tornati. In *Venise et ses amants* la ripercorre riprendendo i canali con la macchina da presa capovolta, rendendola “liquida e tremula”. È l’elaborazione di un lutto. Ecco che uno dei temi di questa poesia cinematografica è anche quella di Venezia città perduta, non più riconoscibile da chi ci ha vissuto, se non per malinconici frammenti. È utile acquisire questo dato psicologico nelle nostre indagini urbane. L’ipotesi è che

caratterizzi con molte varianti l'esperienza sentimentale di parte della diaspora veneziana, consolidando il mito della morte.

Quale Venezia? (1982) viaggia su altri registri stilistici. È un documentario di attualità. Consoli è un regista siciliano, trasferitosi a Mestre nel 1974. Il film riflette i tempi in cui viene girato: lo shock del primo referendum sulla separazione Mestre Venezia (1979), la crisi dei sindacati (la “marcia dei quarantamila” è del 1980) e la crescente coscienza ambientale. La voce narrante spiega. La musica e le immagini illustrano, facendo scorrere il tutto. Si parte con Emilio Fede che dà la notizia della vittoria del No al Referendum. Poi si passa a una descrizione non certo originale di Mestre che “non è città e non è quartiere”, ma un'aggregazione di persone stabilitesi in terraferma per motivi di lavoro, caratterizzata da sviluppo caotico e speculazione edilizia. Quindi si parla del centro urbano di Marghera e soprattutto la zona industriale. Qui Consoli alterna rapidamente scene di manifestazioni con operai che gridano slogan a inquadrature di fabbriche abbinata a frammenti di discorsi di sindacalisti: frasi fatte per operai imborghesiti e invecchiati. La critica al sindacato non è certo velata. Viene presentata con questo gioco di immagini e voci. A Venezia si arriva, passando per la laguna inquinata e l'aumento delle maree eccezionali, causate – secondo il narratore – dagli interramenti. Il film mostra liquami neri, il proliferare delle alghe, un gatto morto che galleggia nell'acqua, prima di parlare di come il turismo ormai si distribuisce su tutte le stagioni. Il giudizio sul Carnevale di Maurizio Scaparro e della Biennale è tranchant: male organizzato, il suo “scopo recondito [è] di rivitalizzare la città” in stagioni morte. Infine, ci troviamo alla mostra del cinema del Lido: l'autolesionismo dei veneziani quasi l'ha lasciata morire, dice. E poi: “Venezia, tra i suoi primati, può annoverare quello di essere una delle città a maggior diffusione culturale d'Italia e nello stesso tempo quella in cui dove c'è il massimo dell'apatia da parte dei suoi abitanti verso ogni forma di cultura”.

Quale venezia? presenta la città come un luogo in crisi e un groviglio di problemi diversificati, riversando lo stile dei film militanti in un quadro quasi tutto negativo. Visivamente si regge anche sul contrasto tra le foto estetizzanti della Venezia storica di Fulvio Reuter, tra le quali i famosi tramonti sull'acqua, mostrate all'inizio e in coda, e le riprese telegiornalistiche di scene di vita, paesaggio urbano e mappe di tutta la “Grande Venezia”, quasi a giustificare la meraviglia – di cui parla il narratore – che si prova a scoprire che Venezia e Mestre sono parte della stessa città. Questo è d'altronde il messaggio finale del corto: Mestre, Marghera, Venezia e Lido, “tutti con differenti problemi, quartieri

della stessa città” (*Quale Venezia?*, 1982). Rientriamo così nell’alveo dell’immagine di unità-nella-diversità. La stessa di cui fa parte anche la versione bipolare (città antica/città moderna) del documentario di Ermanno Olmi *Venezia città moderna* (1958) e la variante policentrica che propone la metafora dell’arcipelago.

Venise et ses amants e *Quale Venezia?* sono riconducibili a topoi culturali nei discorsi su Venezia: da un lato i temi romantici e l’estetizzazione della morte; dall’altro i problemi della città: “il problema Venezia” e versioni successive, la città fragile, invasa dalle acque, colpita dall’inquinamento e/o dal turismo, che deve essere salvata. I toni possono essere più o meno apocalittici. Nella fase odierna molte delle produzioni ruotano attorno alla contrapposizione turisti (o grandi navi) e comunità di residenti. Ma è tutto qua? La città ha attraversato grandi trasformazioni. Si è fatta liquida. È abitata da una popolazione sempre più mobile. Come documentare oggi con una telecamera quello che avviene su questo territorio? Come essere inclusivi? Come riuscire a cogliere soggetti imprevisti? Come fare emergere realtà altrimenti invisibili? Se si volesse fare un film, sarebbe utile circoscrivere il campo d’indagine, far parlare le fonti, evitare parole che offuscano come quelle di “turismo e turisti” che per l’occasione potrebbero venir bandite. L’attuale situazione percepita come distopica potrebbe essere letta come conseguenza della mercificazione e privatizzazione della città, di forme di dominio di uno sull’altro, di riduzione delle funzioni del governo locale. Ma non è sufficiente dire. Bisogna documentare.

Sei Venezia (2010) di Carlo Mazzacurati opera un rovesciamento metodologico rispetto ai film di Emmer-Gras e di Consoli. Per raccontare Venezia, non c’è uno che decanta o parla. Il regista dà parola ai veneziani. Il film consiste in sei interviste. I soggetti raccontano le loro storie di vita davanti alla telecamera, in diverse situazioni. Riprese ravvicinate restituiscono le emozioni. Vedute panoramiche situano il raccontarsi all’interno della morfologia della città allargata che risulta percorribile in tram, a piedi, in vaporetto e in barca. I diversi monologhi sono inframmezzati da scene legate all’acqua.

Irene Bignardi scrive che il film dimentica Venezia, quella conosciuta del cinema e delle polemiche “sui ponti e tramvie, acque alte e translagunari” per far conoscere un’altra città, “quella vera, quella dei sessantamila che continuano a lavorarci o a cercare lavoro” (Bignardi, 2013: 9-10). La Venezia descritta da Mazzacurati è quella che lui ritiene autentica. Gli intervistati sono persone eccezionali e marginali allo stesso tempo: Giovanni, un pensionato di Mestre che fa il volontario

in archivio di stato; Roberta, la cameriera che lavora in un albergo di lusso frequentato dalle star del cinema; Ernesto Canal, l'appassionato archeologo della laguna a lungo non riconosciuto (e che invece ha davvero dato un contributo utile alla storiografia); Carlo, pittore che va ad abitare a Burano; Ramiro, ex-ladro amico del leggendario Kociss; e Massimo, "bambino senza tempo" di Sacca Fisola. I sei sono stati scelti dopo una lunga ricerca. Con loro il regista è riuscito a costruire un rapporto di fiducia. Parlano con grande naturalezza e forza comunicativa. Il film si conclude con il bambino che duetta con vero cantante da gondola: "Pope, oé, Pope, oé, gondola, gondola, oé". Viene fuori l'immagine di una Venezia stereotipata, fané, che non c'è più. Massimo sembra il ragazzino (Gaetano Autiero/Mauro) che accompagna la turista americana (Katharine Hepburn/Jane Hudson) in *Summertime* (1955) di David Lean. L'atmosfera d'altri tempi viene rafforzata dalla scelta di rendere protagonisti cinque maschi e una cameriera. Mazzacurati, in un'intervista, si rivela in parte consapevole di questo, raccontando di aver scelto di mettere nella scena finale il ragazzo per "far passare l'idea di un presente vivissimo" e per "non pensare che [nel film] ci fossero solo segni di estinzione". "La forma di questa città – spiega il regista – evoca anche qualcosa che si sta disfacendo, un disfacimento che è nel suo Dna" (D'Ascenzo, 2013: 45). Da questo, a quanto pare, non si riesce a sfuggire.

Un approccio più fresco è contenuto nel teledocumentario *Venice 24/7* (2012) di Elena Cosentino e Joyce Trozzo, prodotta dalle britanniche Liontv e All3media per Bbc Four. Si tratta di sei episodi che riprendono i servizi di emergenza della città, ognuno nel contesto di un avvenimento clou dell'anno: l'inverno e il maltempo, la neve, la nebbia, l'acqua alta; il Carnevale; la visita di papa Benedetto XVI a Venezia nel maggio 2011; la Biennale; la Vogalonga; il Redentore. Tracciando così una specie di calendario veneziano. La telecamera registra l'azione in presa diretta su ambulanze, barche di polizia e vigili del fuoco, sulle strade e nei luoghi del crimine, dell'incendio o dell'incidente. Quasi una trasposizione del genere reportage di guerra. Vediamo pompieri che spengono incendi o recuperano barche affondate, infermieri che portano anziani in barella, operatori ecologici impegnati a pulire la città dopo un grande evento, piloti che guidano navi da centomila tonnellate dentro la laguna, poliziotti in maschera da carnevale in azione contro i borseggiatori o mobilitati per la protezione del Papa. Viene fuori una Venezia dove chi lavora non esprime necessariamente, come nel film di Mazzacurati, una forte identità locale. Già nel primo episodio incontriamo un capo dei vigili del fuoco che è una donna meridionale e un medico delle ambulanze che è sudafricano.

In tutti gli episodi si dichiara che “Venezia è una delle più stupende città al mondo. Oltre cinquantamila turisti la visitano ogni giorno per il Carnevale, la cultura e i canali. Quello che non vedono è come la città funzioni”. Nonostante il mantra sia “questa è *Venice 24/7* dove l’ordinario diventa straordinario”, l’unicità non è predefinita, ma viene dimostrata nel corso delle azioni, là dove per esempio l’ambulanza in caso di acqua alta non riesce a passare sotto i ponti o i pompieri devono trovare soluzioni alternative là dove non ci sono idranti. Attraverso l’esperienza diretta lo spettatore comprende le conseguenze della morfologia urbana, le sfide poste dai movimenti di marea, dalla composizione demografica degli abitanti, dal sistema di numeri civici. I servizi d’emergenza si adattano in un contesto dove pratiche antiche si combinano con nuove soluzioni. Un addetto alle pompe funebri mostra il nuovo ascensore di cui sono dotate le barche che cala meccanicamente la bara a bordo. La raccolta dei rifiuti inizia con gli “spazzini” che spingono il carretto tra ponti e calli e termina in un moderno impianto che ne trasforma una parte in combustibile.

Anche il film documentario *The Vice Guide to the Venice Biennale* (2013) di Giulio Squillacciotti ricostruisce un sistema. Il film viene girato in occasione della Biennale di Arti Visive “Palazzo Enciclopedico” del 2013, curata da Massimiliano Gioni. È un flusso di testimonianze, collegate le une alle altre come un unico discorso da parte di artisti, curatori, tecnici, trasportatori, residenti coinvolti. Girato in barca o nei luoghi toccati dalla Biennale, ricostruisce il funzionamento dei padiglioni. Parla del rapporto tra questi e le identità nazionali (obsoleto o ancora interessante?); della fame di spazi da parte dei paesi non rappresentati ai Giardini; del costante allestire, smontare e riallestire; dei cancelli chiusi quando non c’è la mostra; delle difficoltà degli artisti (quelli meno famosi devono trovare i finanziamenti); del rapporto tra curatore e artista; dell’uso di stagisti non pagati; della privatizzazione degli spazi e degli introiti (risorse non usate per il bene comune, puntualizza un intervistato); dell’invasione della città da parte del mondo dell’arte; delle botte di vita; dei centri autonomi che contestano il sistema (per un’arte critica, sostenibile, costruita a Venezia); di chi ricicla il materiale degli artisti a fine mostra; della Biennale come occasione per gli studenti delle università cittadine (si tratta pur sempre della “mostra più importante del mondo”); delle spese di restauro dei palazzi affittati scaricate su paesi stranieri; delle opere che coinvolgono pezzi di città. Inizio e conclusione di un residente sull’*overtourism* ma anche sui cinque minuti di contemplazione di luna che Venezia città pedonale ti consente e che

ripaga di tutti i “rompimenti di balle” che si devono sopportare. I film di Emmer-Gras, Consoli e Mazzacurati sono utili per l’indagine urbana, anche come generi di discorso. Quelli di Cosentino-Trozzo e Squillacciotti sono essi stessi forme di indagine urbana. Sono frutto di ricerca e fanno parlare le fonti. Circoscrivono l’ambito di trattazione. Non hanno pretesa di parlare di Venezia, ma di un aspetto della città, focalizzandosi su una delle tante funzioni e centri di relazioni umane che si sviluppano su scale diverse, con una propria geografia. Non partono da un presupposto di identità locale. Non c’è una personificazione della città. Tante simili indagini, su sistemi e soggetti diversi, potrebbero consentire di documentare il cambiamento, l’inaspettato, che si svolge oggi nel territorio. Rinnovando il racconto. Non tanto le cose perdute, quanto le pratiche, i conflitti e le opportunità.

Note:

¹ Il saggio nasce in seguito all’invito al “v Laguna Cine Team - Venaga Venusia”, curato da Marta De Marchi e Luca Iuorio nell’ambito dal Cluster di ricerca City Lab, Università Iuav di Venezia, 15 giugno 2020.

Riferimenti:

Bignardi I., 2013, “Dimenticare Venezia”, prefazione, in Mazzacurati C., *Sei Venezia*, libro e dvd, Marsilio, Venezia;

D’Ascenzo S., 2013, “Conversazione con Carlo Mazzacurati”, intervista, in Mazzacurati C., *Sei Venezia*, libro e dvd, Marsilio, Venezia;

Emmer L., 1994, *Delenda Venetia*, Grafica di Venezia, Venezia.

Quale Venezia?, 1982. [film] Diretto da Consoli T., 22’45”. Fedic Cine Club Venezia, Italia;

Sei Venezia, 2010. [film] Diretto da Mazzacurati C., 95’. Argonauti, Italia;

Summertime, 1955. [film] Diretto da Lean D., 102’. *Tempo d’estate* [versione italiana]. Lopert Film Production, Regno Unito, Stati Uniti;

Venezia città moderna, 1958. [film] Diretto da Olmi E., 15’. Gruppo Montedison, Italia;

Venice 24/7, 2012. [serie tv] Diretta da Cosentino E. e Trozzo J., 6 episodi. Liontv, All3media, Bbc Four, Regno Unito;

Venise et ses amants, 1948. [film] Diretto da Emmer L. e Gras E., 11’09”. Universalia, Italia;

The Vice Guide to the Venice Biennale, 2013. [film] Diretto da Squillacciotti G., 51’72”. Vice Media, Stati Uniti.

AUTORI:

ROBERTA ALBIERO: architetta e professoressa associata in Composizione architettonica e urbana presso l'Università Iuav di Venezia.

MATTEO BASSO: dottore di ricerca in Pianificazione territoriale e politiche pubbliche del territorio, ricercatore presso l'Università Iuav di Venezia e visiting professor alla Venice International University (Viu).

ELISA BRUSEGAN: architetta e dottoressa di ricerca in Composizione architettonica.

CAMILLA CANGIOTTI: architetta e assegnista di ricerca in Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia.

LUDOVICO CENTIS: architetto, dottore di ricerca in Urbanistica e assegnista di ricerca presso l'Università Iuav di Venezia.

LAURA CIPRIANI: architetta del paesaggio e assistant professor presso l'Università tecnica di Delft (Tu Delft).

RICCARDO COSTANTINI: coordinatore scientifico dell'associazione Cinemazero e del festival di documentario Le voci dell'inchiesta.

LUIGI D'ALPAOS: ingegnere idraulico e professore emerito in Ingegneria civile, edile e ambientale dell'Università degli studi di Padova.

MARTA DE MARCHI: architetta, dottoressa di ricerca in Urbanistica, ricercatrice e docente presso l'Università Iuav di Venezia.

LORENZO FABIAN: architetto e professore associato in Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia.

VIVIANA FERRARIO: professoressa associata in Geografia presso l'Università Iuav di Venezia.

ANDREA GRIGOLETTO: avvocato e consigliere nazionale dell'Istituto italiano dei Castelli.

LUCA IUORIO: architetto, dottore di ricerca in Urbanistica e ricercatore post-doc presso l'Università tecnica di Delft (Tu Delft).

GIACOMO MANTELLI: architetto e assegnista di ricerca in Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia.

GIANNANDREA MENCINI: storico, saggista e giornalista pubblicista; si occupa di comunicazione e ambiente presso Thetis Spa.

CORINNA NICOSIA: architetta, dottoressa di ricerca in Urbanistica, ricercatrice presso Fondazione Venezia e docente a contratto presso il Politecnico di Milano e l'Università Iuav di Venezia.

MICHELA PACE: architetta, dottoressa di ricerca in Urbanistica, assegnista di ricerca e docente a contratto presso l'Università Iuav di Venezia.

LUCA PES: storico, docente e vicepresidente della Venice International University .

PAOLO ROSA SALVA: architetto, docente presso l'Accademia delle Belle arti di Venezia ed ex-coordinatore del corso di laurea in Scienze ambientali presso l'Università Ca' Foscari.

DAVIDE TAGLIAPIETRA: biologo, ricercatore presso il Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr).

SILVIO TESTA: scrittore e giornalista professionista.

MARIA CHIARA TOSI: professoressa in Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia.

GEORG UMGIESSER: oceanografo, ricercatore presso l'Istituto di scienze marine di Venezia (Ismar).

LUCA VELO: architetto, dottore di ricerca in Urbanistica, docente a contratto presso l'Università Iuav di Venezia.

FRANCESCO ZUCCONI: ricercatore di Cinema, fotografia e televisione presso l'Università Iuav di Venezia.

GUIDO ZUCCONI: architetto, professore ordinario in Storia dell'Architettura presso l'Università Iuav di Venezia.

■ ■ CityLab
● Cluster

Voci: echi: laguna



dicembre 2021
stampato da Digital Team, Fano

Il *Cluster City Lab* si sviluppa entro una pluralità di campi disciplinari: architettura, urbanistica, pianificazione urbana e dei trasporti, politiche pubbliche, economia e design della comunicazione.

Le linee di lavoro si sviluppano attraverso azioni di ricerca interdisciplinari e convergenti, intrecciando i saperi e le competenze, con l'obiettivo di rispondere alle complesse domande che emergono dai processi di trasformazione del territorio contemporaneo.

Il soggetto principale delle ricerche, delle analisi e delle esplorazioni progettuali è la città e i territori italiani, con uno sguardo specifico sulla città metropolitana di Venezia e il territorio del Nord-Est.

CityLab vede la partecipazione e la collaborazione di diverse università nazionali e internazionali, tra cui Università Iuav di Venezia, Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli, Université Libre de Bruxelles, École nationale supérieure des arts visuels de La Cambre, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville.

ISBN 979-12-5953-012-7



9 791259 530127

20 euro