



L'EDITORIALE

VENEZIA, VERGOGNA!

di **Cesare Feiffer**

cesarefeiffer@studiofeiffer.com

L'avevamo detto e scritto 13 anni fa (diciamo trediciannifa ...) che far coincidere finanziatore, progettista, esecutore, collaudatore e controllore all'interno di una figura unica è eticamente immorale!

Ma l'etica, l'onestà, la correttezza, sembrano valori svaniti e privi di riferimento nel mondo attuale e quando se ne accenna si viene intesi addirittura come astratti idealisti, come persone ... che non sanno come funziona il mondo....

I recenti fatti accaduti generano un profondo senso di sconforto e di vergogna in tutti; ci vergognamo noi veneziani, ci vergognamo noi italiani ad essere rappresentati, ancora una volta, da questa indegna classe politica.

Di seguito alcuni stralci tratti da editoriali che ci avevano "consigliato" di non pubblicare e che, purtroppo, sono più che mai attuali.

I veneziani sono gente molto fortunata, sia perché abitano in una città straordinaria sia perché possono permettersi il lusso di non pensare più alla loro amata Laguna: sono sollevati dalle angosce che pone la tutela dell'ambiente, della sua gestione e della sua manutenzione. Infatti, qualche anno fa, con una legge dello Stato è stato istituito una sorta di "buon papà" che da quel giorno ha cominciato a farsi carico dei problemi, anzi di tutti i problemi, inerenti la Laguna.

Questo Ente, che vigila sul bene più caro dei veneziani, la loro Laguna, possiede fondi pressoché inesauribili perché finanziato con una legge speciale; per operare ha messo a punto un meccanismo così perfetto, così ... legale, che non potrà mai incepparsi e consentirà ai veneziani di dormire sempre sogni tranquilli perché il loro papà li sta in ogni momento tutelando.

Dal giorno in cui il buon papà ha incominciato a vigilare su di loro, i veneziani sono finalmente felici, perché da allora possono non interessarsi più di quali opere devono venire realizzate in Laguna, sono sollevati dal conoscere i noiosi studi sull'idrodinamica lagunare e sui progetti in corso, possono evitare di capire quante centinaia di miliardi di lire vengono spesi ogni anno per opere invisibili perché realizzate sotto l'acqua, sono esonerati dal dibattito, dalla presa di coscienza dei problemi, ecc.; in pratica i veneziani, beati loro, possono vivere nell'ignoranza più totale di tutto ciò che viene studiato, progettato, finanziato, realizzato e collaudato in Laguna ... tanto ci pensa il buon papà.

Questo papà, che per problemi burocratici si è dovuto attribuire un nome - Consorzio Venezia Nuova - è molto amato dai veneziani perché tutti sanno che lavora esclusivamente per il loro bene e solo per un disinteressato miglioramento della laguna e del suo ambiente.

Dal 1989 il Consorzio Venezia Nuova ha realizzato opere idrauliche in mare lungo tutti i litorali e all'interno della Laguna, opere fuori terra e subacquee, scavo dei canali interni e interrimento di barene, arginamenti, ecc.. Per avere un'idea della grandiosità dei lavori realizzati in assoluto silenzio (cioè senza renderli noti al pubblico tramite pubblicazioni, convegni, dibattiti, ecc.) sono stati movimentati milioni di metri cubi di pietra per rinforzare le difese a mare, sono stati realizzati chilometri di moli foranei, sono state costruite nuove dighe, nuovi fari, sono stati scavati nuovi canali asportando migliaia di tonnellate di fanghi, sono stati piantati centinaia di migliaia di pali in legno per rifare le barene distrutte dal drenaggio provocato dalla velocità della corrente che è aumentata in seguito all'approfondimento dei canali, sono stati cementati centinaia di chilometri di argini, infisse migliaia di paratie in ferro su rive, bordi di isole, velme, ecc..

Questo ciclopico operare, il cui costo non è dato sapere, è stato possibile grazie a un meccanismo formidabile che è sicuramente l'uovo di Colombo: operare senza interferenze esterne. Se ci si pensa, visto che lo spirito del Consorzio è lavorare per i veneziani e farli felici, come potrebbe un padre di famiglia lavorare e mantenere i suoi cari se avesse continuamente intralci sulle procedure, se avesse delle critiche ai procedimenti e ai progetti che intende eseguire? Così il buon papà ha dovuto mettere a punto un meccanismo che gli consentisse di non incepparsi come succede purtroppo assai spesso nei lavori pubblici, quando il direttore dei lavori e l'appaltatore controllano in contraddittorio la contabilità, oppure quando si suggerisce che deontologicamente non è molto corretto che la figura del progettista, quella del direttore lavori o quella del collaudatore appartengano allo stesso gruppo che poi

materialmente realizza e finanzia le opere, ecc.

Superati questi “fastidi”, il Consorzio ha studiato i problemi, ha progettato le opere necessarie, le ha approvate, le ha quantificate economicamente, ha chiesto e ottenuto gli stanziamenti, ha eseguito i lavori, li ha diretti, li ha contabilizzati, li ha collaudati e li ha pagati.

Posto che non si deve mai parlare male dei genitori, evito di approfondire sia sul metodo, sia sulla reale necessità di molte opere, sia sulla qualità che, per chi ne è al corrente, si commenta da sé, chi non ne sa può ben immaginare.

Ciò che lascia più di qualche timore è che il Consorzio, non sazio di divorare le opere idrauliche della Laguna, sta aggredendo con i suoi ingegneri l'ambiente costruito, le isole, l'edilizia e, da qualche tempo, anche il patrimonio architettonico storico.

Con la splendida incoscienza degli ingegneri idraulici, da non molto, il Consorzio sta affrontando il restauro di monumenti storici di una delle città tra le più complesse e delicate di tutto il mondo. Tecnici pur bravissimi e con elevata specializzazione in altri campi del sapere si cimentano con discipline a loro sconosciute, quali il rilievo dei monumenti, l'analisi delle murature storiche, la diagnostica non distruttiva, la stratigrafia dell'elevato, la chimica del restauro, le tecniche di conservazione, ecc. Ma non essendo il restauro o la conservazione discipline solo tecniche, ma che necessitano di una riflessione ben più profonda, dovranno dare una risposta a quesiti ancor più complessi, quali i rapporti tra storia e restauro, quale storia per quale restauro, ecc. e poi con quale metodo, con quale cultura, con quale finalità teoriche e critiche si deve intervenire? Mah.

Cosa ne risulterà? Semplice, che con le metodologie dell'idrodinamica delle grandi masse si studieranno le malte e gli intonaci, con gli schemi della scienza dei fluidi s'interverrà sui laterizi e sulle pietre seicentesche e con l'ottica dei grandi lavori si imposteranno gli artigiani che restaureranno il cotto o i carpentieri che interverranno sulle capriate storiche. Ma tutto ciò s'intende... per il bene dei veneziani!

La strada sembra spianata e nemmeno la fragile Soprintendenza locale, pur dotata di bravi tecnici e di grandi conoscitori dell'architettura e dell'ambiente lagunare, sembra avere la forza di ostacolare il grande mastodonte che interverrà sul patrimonio storico, come il decennio scorso intervenivano gli ingegneri idraulici (sì! ancora loro) del Magistrato alle Acque. Negli allegri anni ottanta-novanta molte centinaia di interventi di restauro monumentale sono stati progettati, finanziati e diretti dagli ingegneri del Nucleo Operativo del Magistrato alle Acque (Genio Civile), che notoriamente è istituzione dotata di profonda specializzazione nelle nostre discipline e, soprattutto, di disegnatori, rilevatori, esperti di “conoscenza”, tecnici della fotogrammetria, specialisti di capitolati per le opere di conservazione, ecc.. Gli esiti di quel devastante decennio sono, purtroppo, ancora visibili in città.

Chi è che ci rimette in questi casi? Solo “... la virtù di testimonianza della cosa. Certo, soltanto questa; ma ciò che così prende a vacillare è precisamente l'autorità della cosa stessa” [W. Benjamin, L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica”, Einaudi Editore, Torino 2000].

[da “IL BUON PAPÀ DEI VENEZIANI” in **recuperoconservazione 42_2001**]

Venezia negli ultimi vent'anni è stata devastata e trasformata irreversibilmente nel suo ambiente naturale, nel suo tessuto edilizio e sociale con una violenza e una forza tale che il mutamento l'ha stesa al suolo. La Città ha incassato questo colpo tremendo, è diventata quello che i grandi operatori politico-economico-turistici hanno voluto e si è persa (o si sta perdendo ma è questione di mesi) quella Venezia autentica e compatibile che per oltre mille anni ha vissuto con i suoi abitanti e, soprattutto, nel suo ambiente naturale.

Oggi, dopo essere stata irresponsabilmente sconvolta, viene spremuta, giorno dopo giorno, come una spugna, e viene sfruttata da coloro che l'hanno modificata senza alcun rispetto, senza sensibilità, senza ... pietà. Così, mentre da un lato le sue valenze monumentali, paesaggistiche e storiche sono state messe in vetrina e quotidianamente milioni di turisti le ammirano e le fotografano, dall'altro lato Venezia e la sua laguna hanno irrimediabilmente perso il loro carattere e la loro autenticità fisica e, quindi, la loro natura.

Ciò ha prodotto la grande gioia degli operatori turistici, dei grandi gruppi industriali e del porto, della categoria albergatori, dei taxisti, degli speculatori immobiliari, di tutti coloro che hanno trasformato una città viva con i suoi abitanti e i suoi ceti produttivi in un unico grande albergo e un parco per turisti, una laguna straordinaria in un'autostrada per navi da carico e da crociera.

Il problema, gravissimo, è quello della compatibilità urbanistica, della compatibilità ambientale e di quella per così dire sociale. La compatibilità ricorre nel nostro mestiere, nelle nostre ricerche, nella nostra didattica e credo sia importante dedicarle un approfondimento che il tristissimo caso di Venezia, purtroppo, ben rappresenta in negativo.

Se pochi anni fa si sorvolava quello straordinario ambiente naturale formato dalla Laguna veneta, dalle sue piccole isolette che emergevano e venivano sommerse dall'alternarsi ritmico delle maree, dove tra centinaia di barene e di velme passavano canali e ghebi a mille piccoli "rami", ciò che emergeva forte in primo piano era l'omogeneità del sito ambientale della laguna a sud e a nord della Città. Oggi tale omogeneità è scomparsa perché devastanti interventi di "ripristino ambientale" e di "approfondimento dei canali" hanno alterato irrimediabilmente le terre emerse, i fondali e le acque.

Quasi tutte le isole comprese tra Chioggia, le valli da pesca lungo la via Romea fino al canale cosiddetto dei Petroli, sono scomparse o erose o ancor peggio rifatte. La causa risale a trent'anni fa e trova origine nello scavo del grande canale, indispensabile - si diceva - per far arrivare le petroliere dentro la città, che ha portato la profondità del fondale dai 2-3 metri medi dei canali lagunari ai 18 necessari. La portata d'acqua del canale è aumentata in modo (volutamente) non calcolato e con questa, la corrente che, in pochi decenni, ha letteralmente divorato le isolette drenandone il terreno verso il mare aperto e verso il canale, il quale va progressivamente reinterrandosi.

L'intervento attualmente condotto, progettato, realizzato e pagato dal Consorzio Venezia Nuova (il cui nome la dice lunga sulle attenzioni ad una conservazione compatibile), ha previsto prima di perimetrare con pali in legno i tracciati delle vecchie isolette e poi, visto che il legno è marcito perché nell'acqua salsa dura da 2 a 4 anni, di riperimetrarle con sacchi di inerte come ad argine di fiume; il che sarà pure più duraturo ma la compatibilità non abita lì. Ciò che è

stato maggiormente devastante per l'ambiente non è stato tanto il fatto di trascurare l'intervento sulle cause del fenomeno (cioè sulla profondità anomala di un canale assurdo) ma quello di rimpinguare (così dicono) il terreno mangiato dalla corrente con i fanghi ricavati dai nuovi scavi del canale dei Petroli e, quindi, con un terreno colore grigio-cemento estremamente inquinato. Il risultato, visto dall'alto (e purtroppo anche dal basso), sono oggi enormi isole di fango con gli argini costituiti da sacchi di ghiaia al posto di quelle isolette che si coloravano di piante diverse in ogni periodo dell'anno, dove nidificavano uccelli di ogni specie e dove con la marea crescente si nutrivano centinaia di altri animali.

Legati a questo aspetto sono sia quella processione di petroliere o navi con altri e pericolosissimi carichi le quali, prive di doppio fondale, arrivano a pochi chilometri dalla Città (cosa impensabile in un qualsiasi paese civile) sia lo sviluppo di un porto che ha comportato la pesante modifica dell'ambiente lagunare dov'è inserito. La compatibilità è anche l'uso dell'ambiente e questi sono fatti storici che risalgono alla sconsiderata politica degli anni '70 e precedenti, oggi la sensibilità dovrebbe essere diversa eppure...

Gli interventi di prossima attuazione saranno micidiali, il colpo finale per l'ambiente: l'ulteriore scavo dei canali per lo sviluppo del porto (si parla di milioni di metri cubi oltre agli otto già scavati pochi anni fa!), il dislocamento dei fanghi tossici scavati dai canali della zona industriale (quelli che nessuno vuole, visto che Marghera non è il parco dell'Uccellina) in apposite isole create vicino alla Città e, soprattutto, l'ingresso delle super navi da crociera, quelle oltre i 350 m per capirsi, nelle viscere della Città.

Connesse a tutto ciò sono le modifiche ambientali e l'impatto sconvolgente sul contesto dell'acqua e dei litorali che sta producendo il Mose, e le opere ad esso connesse, che procede inarrestabile con ogni governo e con ogni giunta comunale. Il Consorzio Venezia Nuova (concessionario dello Stato delle opere di salvaguardia della laguna, il Mose appunto) ha assoluto potere decisionale e gestionale, e sempre il consorzio finanzia da decenni le opere con fondi pressoché infiniti ottenuti dallo Stato Italiano, progetta le opere a livello definitivo ed esecutivo, esegue le opere, dirige e controlla le opere, collauda le opere e paga le opere. Ma quale istituzione potrebbe far coincidere le figure del progettista, dell'esecutore, del controllore e del pagatore senza alcun controllo dall'esterno? Quale amministrazione consegnerebbe la borsa dei denari all'impresa appaltatrice dicendole: "faccia lei ma... mi raccomando, faccia bene!"?

Il Mose procede dritto come un rullo compressore e tutto ciò che si frammette è maciullato, travolto; non esistono alternative né opposizioni né dibattito, semplicemente perché nel campo politico, delle imprese esecutrici e dei tecnici studiosi e progettisti, tutti sono stati coinvolti da destra a sinistra e dall'alto al basso, e quindi, come sempre, tutti hanno il loro utile.

Il Mose, tutti lo sanno, è un progetto vecchio di trent'anni, che avrebbe potuto avere alternative molto più raffinate ed evolute, meno impattanti e più a misura del delicato sito della Laguna veneta ed è un inserimento devastante ed irreversibile per tutto l'ambiente. Il Mose non sono opere mobili, quelle mobili sono una piccola porzione, sono dighe

fisse che chiudono definitivamente i tre canali dai quali entra e esce ogni sei ore la marea. Il solo accantieramento per la realizzazione di queste opere ha comportato interventi di devastazione ambientale oltre l'immaginabile. Sono state scardinate pinete e dune sabbiose di centinaia di anni, rasi al suolo oasi e siti dove nidificavano uccelli e crescevano delicatissime piante, massacrati i moli lapidei ottocenteschi, interrati chilometri di laguna e di mare, realizzate isole e penisole su fondali di 15-18 metri, e saranno costruiti condomini in zone di parco vincolate per alloggiare i quattrocento operai manutentori, e molte altre opere ancora, il tutto in un ambiente vincolato e sotto tutela. Ma è stato assicurato che l'impatto ambientale sarà ridotto...

[da "VENEZIA IN-COMPATIBILE" in **recuperoconservazione 82_2008**]