



E D I T O R I A L E

VENEZIA IN-COMPATIBILE

di Cesare Feiffer

Poco tempo fa, mentre attraversavo il bacino di San Marco a Venezia a bordo di una bellissima gondola di un amico, mi è sfilato a poppa un mostro d'acciaio di quasi trecento metri di lunghezza e di non so quanti piani di altezza. Era una nave da crociera, che come tante ogni giorno di tutti i giorni dell'anno entrano dal mare nella laguna e, per gratificare i propri passeggeri assiepati sui ponti alti, lambisce Piazza San

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 devastata, 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.

La colpa è di quegli interventi *incompatibili* che sono stati prima proposti ai politici, ai dirigenti e ai vari gruppi di potere e poi da questi imposti alla collettività e subito dalla Città materiale e sociale. Ciò ha prodotto la grande gioia dei tour operator, 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 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.

Lo scempio dell'ambiente e della Città condotto a Venezia è oggi ancor più grave in considerazione di quella crescita culturale che è avvenuta in ogni campo nei confronti di uno sviluppo *sostenibile* - si dice -, e che in realtà nel campo del restauro, o comunque di quell'attività che si rivolge al patrimonio esistente, sarebbe più corretto definire *compatibile*.

Di cosa si tratta? Ecco alcuni incredibili esempi.

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" ramificati in 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 in 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 (voluta-

SONO STATE SCARDINATE PINETE E DUNE SABBIOSE DI CENTINAIA DI ANNI, MASSACRATI I MOLI LAPIDEI DELL'800, VERRANNO 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

Marco con il suo Palazzo Ducale, la Basilica e quell'insieme straordinario di monumenti, passa vicinissima all'isola di San Giorgio con Andrea Palladio che si rivolta ad ogni passaggio nella sua tomba, sfiora la Punta della Dogana e la Chiesa della Salute e naviga, strusciando sul basso fondale, lungo il Canale della Giudecca fino alla Marittima, dove ormeggia.

Sconvolti, attoniti e ammutoliti da quella visione da film di fantascienza, da quell'oggetto fuori scala rispetto agli spazi minuti e fragili della "città più bella del mondo", abbiamo continuato a remare per poche centinaia di metri fino ad acque più sicure dove, posati i remi, ci siamo seduti a commentare l'evento ...

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

mente) non calcolato e con essa 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 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 si è marcito perché nell'acqua salsa dura da 2 a 4 anni, di ripermetrarle con sacchi di inerte a mo' di 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 di intervenire 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, inquinato, che non è quello originale delle barene e sul quale non cresce né crescerà mai un filo d'erba. Il risultato visto dall'alto (e purtroppo anche dal basso) sono enormi isole di fango durissimo 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. Legato 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 comporta la pesante modifica dell'am-

biente lagunare dov'è inserito. La **compatibilità** è anche l'uso dell'ambiente ma questi sono fatti storici che risalgono alla sconsiderata politica degli anni '70 e prima, 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 rettificare quello dei Petroli per eliminare l'unica curva (un massacro vero e proprio), il dislocamento dei fanghi tossici scavati dai canali della zona industriale 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, vista la potenza politico-istituzionale che possiede, ho perfino un po' di paura a parlarne ... in quanto "tengo famiglia". Per dare un'idea della forza del congegno *Consorzio*, si pensi che questo finanzia da decenni le opere con fondi pressoché infiniti ottenuti dallo Stato Italiano, progetta le opere a livello definitivo ed esecutivo, ese-

gue 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 se non fosse assolutamente sicura di agire all'interno di un sistema blindato senza nessun 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

SONO CENTINAIA QUESTI "PESCATORI" CHE GIORNO E NOTTE SI DEDICANO A QUESTA LUCROSA ATTIVITÀ MASSACRANDO I FONDALI NEI QUALI NON VIVRÀ PIÙ NESSUN PESCE, NON TROVERANNO ALIMENTO LE CATENE DI VITA CHE, CIÒ NONOSTANTE, PROLIFICANO RICCHISSIME NELL'ECOSISTEMA DELLA LAGUNA

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, il *Mose* 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 verranno 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 è ridotto...

Altro elemento devastante, per la Laguna di Venezia, e fortemente *incompatibile*, è la famosa "pesca" dei capparozzoli, molluschi appetitosi e graditi da tutti i palati. La pesca, abusivissima fino a pochi anni fa, è stata regolarizzata da politici in cerca di voti con tipiche sanatorie italiane, cioè consentendo a tutti di fare tutto; la "pesca" avviene in un modo che, anche questo, in qualsiasi paese civile sarebbe bandito. Potenti motori fuoribordo arano con l'elica i fondali e, procedendo al minimo, filtrano con una grande rete metallica i fanghi alzati fermando i molluschi. Altre barche

e provocato soprattutto dai taxi che si dividono la ricca torta del trasporto dei turisti che, ignari, ci salgono a bordo.

E' un classico esempio di trasporto urbano *poco-compatibile* perché produce elevati danni fisici ma anch'esso, *politically protect*, è progressivamente in crescita visto l'aumento dei visitatori. Solo il canale che dall'aeroporto porta a Venezia è solcato ogni ora da centinaia di motoscafi che sfrecciano formando onde altissime; per che cosa? per far sì che il turista possa arrivare in soli 15 minuti nel centro storico per poi... fermarsi e acquisire un altro tempo, il tempo della città dove si cammina a piedi. Oppure perché chi parte da Venezia possa arrivare in breve tempo all'aeroporto per poi fermarsi per due ore per il check-in... Ma che senso ha devastare l'ambiente per ridurre i tempi di pochi minuti quando poi ci si ferma ore a bighellonare per l'imbarco all'aeroporto, oppure interi pomeriggi per percorrere le calli?

A ciò si aggiunga la "tratta" dei turisti che, a bordo dei cosiddetti "lancioni", viene condotta ogni giorno da lesolo, da Chioggia e da tutto il litorale sud e nord. Migliaia di persone vengono trasportate su

croceristi per attraversare il Bacino di San Marco.

Ma probabilmente l'elemento meno *compatibile* con la città di Venezia è stata quella scellerata politica urbanistica degli ultimi decenni grazie alla quale la città ha perso come non mai migliaia di abitanti residenti. Grazie ad un piano regolatore che ha consentito di realizzare attività ricettive e alberghi in qualsiasi edificio, il centro storico Venezia si è letteralmente riempito di alberghi, pensioni, bed and breakfast, affittacamere, di ogni genere e in ogni luogo. Quindi i residenti, a suon di "buonuscite", hanno liberato palazzi, edifici minori, archeologie industriali, laboratori artigiani, magazzini, ecc. con una "pulizia etnica" capillare. Venezia è stata trasformata, fisicamente con il cambio d'uso degli edifici storici e socialmente con l'espulsione degli abitanti. Il tutto grazie ad una politica urbanistica anni '60, pre-convegni ANCSA, quando per la prima volta ci si poneva il problema dell'abitare nei centri storici, delle strategie necessarie per conservare anche i residenti quale linfa vitale per la conservazione della città storica. Grazie a questa sconsiderata gestione della Città i primi ad andarsene sono stati i lavoratori dipendenti, sia perché viverci costava moltissimo, sia perché invogliati da "buonuscite" consistenti; poi gli artigiani e un certo tipo di commercianti legati alla vita del residente non alle chincaglierie per turisti; infine tutte le attività produttive, i professionisti che attualmente sono scomparsi dalla Città.

Venezia sarebbe stata il luogo ideale, *compatibile*, com'è sempre stato nella storia, per farvi produrre e quindi risiedere categorie professionali di ogni genere, artigiani di tutti i tipi, commerci intelligenti di varia natura e con loro tutta la filiera dei collaboratori. Invece, in molte zone la sostituzione è stata totale e non si trovano più negozi di alimentari, pane e verdure, che sono l'indice dell'abitare, ma si trovano comitive di turisti, anonimi ristoranti, negozi di specialità veneziane-cinesi, bar-cinesi, ecc.

A questo proposito tutti i bar stanno diventando di proprietà di graziosi cinesini che hanno liquidato gli originali proprietari a suon di contanti, sulla cui provenienza forse è meglio chiudere tutti e due gli occhi vista la vicinanza dei laboratori di scarpe siti nella vicina Riviera del Brenta. Così l'aperitivo tradizionale, lo "spritz", è ormai diventato lo "splitz" e ciò, oltre ad essere assai triste, è una ulteriore spallata alla *compatibilità*.

Ora si sta discutendo della sub-lagunare, ossia della metropolitana che dovrebbe collegare l'aeroporto alla parte nord di Venezia per portare i turisti ancora più velocemente al centro della città. Oppure per portarne di più, visto che i 22 milioni previsti quest'anno pare non siano sufficienti! Una metropolitana realizzata non per facilitare l'operaio che lavora a Marghera e continua ostinatamente e con grandi sacrifici a voler vivere nella città dei suoi padri, non per l'impiegato che spende ore nei trasporti per andare a lavorare in terraferma, non per quei pochi professionisti e imprenditori e per i loro clienti che non riescono ad arrivare in città ma per vomitare direttamente nel centro monumentale migliaia di turisti e per alterare definitivamente spazi architettonici e natura. Ed anche sull'impatto e sulla compatibilità tecnica è meglio sorvolare perché è intuibile cosa significhi scavare un tunnel nel fango lagunare o realizzare delle uscite tra "calli e campielli".

Intanto, mentre "il morbo infuria e il pan ci manca ...", il tema sul quale i salotti colti e molti politici si interrogano è il recente intervento di pulitura degli apparati lapidei delle Procuratie Nuove, quelle dello Scamozzi, perché si è conservato uno scialbo ottocentesco piuttosto che rimuoverlo volendo rispettare una patina stratificata. E' troppo sporco ostrega! E' troppo bianco ciò! E intanto l'ambiente naturale e la città costruita sono stati devastati, distrutti, massacrati, sfruttati per fini commerciali e industriali senza alcun ritegno e senza decenza.

Spremuta, trasformata e sfruttata la Città purtroppo è persa ma ciò nonostante la sua bellezza è ancora proporzionale alla distruzione che se ne sta facendo ... *voga caro amico che portiamo la gondola a casa ...*

ORA SI DISCUTE DELLA SUB-LAGUNARE, METROPOLITANA CHE DOVREBBE COLLEGARE L'AEROPORTO ALLA PARTE NORD DI VENEZIA ... NON PER FACILITARE L'OPERAIO CHE LAVORA A MARGHERA E CONTINUA OSTINATAMENTE E CON GRANDI SACRIFICI A VOLER VIVERE NELLA CITTÀ DEI SUOI PADRI, MA PER VOMITARE DIRETTAMENTE NEL CENTRO MONUMENTALE MIGLIAIA DI TURISTI

risucchiano con enormi pompe fango e pesci, alghe e molluschi poi lo setacciano e tengono i capparozzoli. Sono centinaia questi "pescatori" che giorno e notte si dedicano a questa lucrosa attività (circa da 2 a 4 mila euro a notte di guadagno per barca) scardinando e massacrando i fondali nei quali non vivrà più nessun pesce, non troveranno alimento le catene di vita che, nonostante tutto, proliferano ricchissime nell'ecosistema della Laguna.

Il moto ondoso, che è aumentato ed è oggi incontrollabile, distrugge le rive della città, delle isole abitate e di quelle con argini naturali; è un problema tutt'ora irrisolto

mezzi che hanno conformazione dello scafo assolutamente *incompatibile* che creano onde altissime. *Compatibilità* è anche questo, ad esempio partire mezz'ora prima e arrivare mezz'ora dopo. Cosa cambia? Delle navi da crociera che in continuazione fanno lo slalom tra i monumenti senza il sussidio dei rimorchiatori (forse perché costano e gli armatori sono povera gente) ma con il proprio timone tra le gondole si è detto sopra. *Compatibilità* è anche valutare i rischi e i danni in rapporto ai benefici, ossia la collisione tra una nave e un monumento, cosa non impossibile, in rapporto al sovrapprezzo richiesto ai