

Una città non è un insieme di edifici, ma è data dalle relazioni che si sono stratificate nei secoli tra lo spazio urbano e i suoi cittadini, i quali hanno elaborato saperi che sono al tempo stesso costitutivi della forma urbis, degli edifici e della cultura della cittadinanza.

Pompei non è una città, ma un monumento archeologico perché non ha abitanti e i turisti che quotidianamente la visitano non per questo le danno vita, non possedendo alcuno dei saperi che l'hanno creata. La percorrono e ne traggono piacere e sapere, ma non possono cambiarla perché oggi il destino di Pompei è di essere conservata al meglio così come è emersa dalle lave del Vesuvio. Non ha futuro, non ha più Storia. In altre parole, una città è tale perché ha un'anima che ne permea e ne informa la vita quotidiana, venendone a sua volta plasmata: tutto ciò è soprattutto vero per Venezia, le cui caratteristiche del tutto peculiari sono per l'appunto il frutto dei saperi della sua cittadinanza, che nei secoli ha costruito una specifica cultura in rapporto all'ambiente affatto particolare nel quale si è trovata ad operare e che pure ha modellato per sopravvivere: la laguna. Ciò significa che non solo da un punto di vista fisico, ma soprattutto da un punto di vista culturale, ambientale, reciprocamente costitutivo Venezia e la sua laguna sono un unicum inscindibile.

Questo unicum è oggi fortemente sofferente per diverse criticità che affliggono sia la città che la laguna, frutto, soprattutto negli spazi urbani, di un turismo invasivo e incontrollato che ha avuto come primo risultato l'espulsione dei cittadini residenti dalla Venezia insulare, passati dal picco di 174.808 nel 1951 a 55.777 oggi (14 Novembre 2015). Il crocerismo, col passaggio di navi incompatibili davanti a San Marco e con tutte le criticità che comporta (rischio di incidenti, danni alle fondazioni, erosione di fondali lagunari, inquinamento), è la manifestazione più estrema di un turismo ingovernato.

La perdita di cittadinanza è frutto della progressiva trasformazione degli spazi residenziali a spazi ricettivi, regolare e abusiva, con relativa espulsione di abitanti, a cui si collega l'altrettanto progressiva trasformazione dell'offerta commerciale e di servizi destinata alla residenza a offerta destinata al turismo. Tale fenomeno non è mai stato sufficientemente contrastato dalle amministrazioni comunali succedutesi negli anni alla guida della città: il 5 Novembre 2015 il consiglio comunale ha approvato il cambio di destinazione d'uso da residenziale a ricettivo per sei appartamenti: uno ai piedi del Ponte delle Guglie a Cannaregio, a favore dell'Hotel Biasin, cinque in Calle delle Rasse, a Castello, a favore dell'Hotel Danieli. Vivere a Venezia diventa sempre più costoso e faticoso, soprattutto per i giovani. Venezia è una città di vecchi.

La città è oggi mèta di circa 30 milioni di turisti all'anno: una media di 80 mila visitatori al giorno a fronte di 55 mila residenti: per movimentare una tale massa di persone e per garantire loro approvvigionamenti e servizi è necessario un enorme volume di traffico acqueo, del tutto incontrollato, che provoca quel fenomeno che a Venezia va sotto il nome di moto ondoso. Un continuo maremoto scuote fondazioni di palazzi, rive, fondamenta, martoria la laguna: il tessuto edilizio è sotto stress, i

fondali della laguna sono frullati da migliaia di eliche che distruggono ogni forma di vita bentonica e mettono in sospensione migliaia di metri cubi di sedimenti che poi con le maree si perdono in mare.

I motori marini usano gasolio ad altro tenore di zolfo, che emettono grandi quantità di particolato, i motori Euro 5 non si sa neppure cosa siano; da questo punto di vista, Venezia è all'anno zero: ogni città di terraferma ha reti di centraline di rilevamento dell'inquinamento dell'aria che determinano all'occorrenza provvedimenti cautelativi come il blocco del traffico, le targhe alterne, le domeniche ecologiche. Venezia non ha una rete di centraline di controllo, non si sa neppure quale sia il livello di inquinamento in città, ma la solfatazione che trasforma i marmi in gesso è un segnale incontrovertibile.

Il traffico acqueo incontrollato sta provocando una irrefrenabile perdita di cultura marinara. La diffusione di barche in vetroresina, la cui costruzione è vietata all'interno della conterminazione lagunare, e che avrebbe potuto venir disincentivata dalle amministrazioni comunali attraverso una politica mirata delle concessioni di spazi acquei nei rii, ha provocato la crisi della cantieristica tradizionale, così le tecniche costruttive fiorite per un millennio sono quasi scomparse nel giro di un paio di generazioni.

Giustamente, i veneziani non possono mettere alle loro finestre infissi in alluminio anodizzato o in materiali sintetici, ma i rii cittadini, che sono il volto storico di Venezia e la sua caratteristica principale, sono diventati un deposito di barche in plastica.

Se una quota di cantieristica tradizionale resiste, lo si deve a quanti ancora si ostinano a praticare il remo e la vela tradizionali, sempre più in difficoltà nel maremoto imperante. I gondolieri operano in zone relativamente sorvegliate, come il Canal Grande, gli spazi acquei immediatamente prospicienti Piazza San Marco, alcuni rii interni, ma in altre zone della città e nella laguna che immediatamente la circonda la voga in piedi o all'inglese è sostanzialmente impossibile e la vela al terzo, cioè la vela tradizionale altoadriatica, è fortemente in difficoltà e spesso è praticabile solo con le imbarcazioni più grandi.

Il 13 Settembre 2015 si è svolta in Bacino San Marco la regata di vela tradizionale Coppa del Presidente della Repubblica, ma tre imbarcazioni sono affondate e non si sono contate le collisioni a causa delle onde provocate dai taxi e dai Lancioni Gran Turismo che attraversavano il campo di gara nonostante l'ordinanza di divieto della Capitaneria di Porto (la 117/2015), non fatta rispettare da nessuno.

Nel 1996, su iniziativa della Canottieri Giudecca, 19 società di canottaggio, di voga e di vela lagunari avevano costituito Pax in Aqua, un coordinamento per la lotta al moto ondoso, le cui campagne di sensibilizzazione erano arrivate fino a livello nazionale, con la nomina da parte del Governo, nel 2002, di un Commissario Straordinario per il Traffico acqueo nella laguna di Venezia, che assumeva i poteri di tutte le Autorità competenti in materia.

Per tale funzione fu scelto il sindaco di Venezia che, anziché usare in senso tecnico i suoi poteri, li usò in senso politico più per dirimere i conflitti di interessi tra le categorie professionali che per controllare il moto ondoso. L'esperienza

commissariale cessò nel 2007 e oggi si può dire che la situazione sia peggiore di prima dato che nessun provvedimento strutturale è stato preso (Gps a bordo come strumento di controllo remoto, carene adatte alla laguna, limitazione di potenza dei motori) mentre la repressione delle violazioni è totalmente insufficiente rispetto all'estensione del fenomeno. Il 13 Novembre 2015 sulla piattaforma change.org è partita l'ennesima petizione per indurre il sindaco a prendere qualche provvedimento. Sempre meno residenti impossibilitati a vivere secondo la cultura che hanno ereditato significa sempre meno saperi, perdita delle conoscenze artigianali che consentirebbero una conservazione filologica delle caratteristiche fisiche della città, scomparsa di quelle pratiche che costituiscono l'anima di una città. Venezia si sta avviando a diventare quella Disneyland che molti denunciano e che in fondo altro non è che una Pompei dei tempi moderni.

Silvio Testa
(14 Novembre 2015)