



Se Venezia muore

Conferenza tenuta del **prof. Salvatore Settis** (Scuola superiore di Pisa) il giorno giovedì 29 novembre 2012 nell'aula magna dell'Ateneo Veneto nell'ambito del convegno

“Su terreno incerto” –

Decadenza e morte nella Venezia dell'epoca moderna

organizzato dal Centro Tedesco di Studi Veneziani, del Internationales Kolleg Morphomata dell'Università di Colonia, dell'Institut für Medizin und Ethik dell'Università di Colonia con il contributo del Fritz Thyssen Stiftung für Wissenschaftsförderung.

- 1• In tre modi muoiono le città: quando le distrugge un nemico spietato (come Cartagine, rasa al suolo da Roma nel 146 a.C.);
- 2• quando un popolo straniero vi si insedia con la forza, scacciando gli autoctoni e i loro dèi (come Tenochtitlán, la capitale degli Aztechi che i *conquistadores* spagnoli annientarono nel 1521 per costruire sulle sue rovine Città del Messico); o, infine, quando gli abitanti perdono la memoria di se stessi, e senza nemmeno accorgersene diventano stranieri per se stessi, nemici di se stessi.
- 3• Questo fu il caso di Atene, che dopo la gloria della *polis* classica, dopo i marmi del Partenone, le sculture di Fidia e le vicende della cultura e della storia segnate da nomi come Eschilo, Sofocle, Euripide, Pericle, Demostene, Prassitele, perse prima l'indipendenza politica (sotto i Macedoni e poi sotto i Romani) e più tardi l'autonomia culturale, ma finì col perdere anche ogni memoria di se stessa. Noi spesso, travolti da un facile classicismo di scuola, la pensiamo immobile per secoli nel biancore dei suoi marmi e rifiorita a nuovo splendore con l'indipendenza politica della Grecia nel 1827.
- 4• Ma non è così: quando verso la fine del XII secolo il dottissimo Michele Choniate, che veniva da Costantinopoli, divenne vescovo di Atene, restò sbalordito davanti alla terribile ignoranza degli Ateniesi, che non sapevano più nulla delle glorie antiche della propria città, non sapevano più dire ai forestieri che cosa fossero i templi ancora intatti, né sapevano più indicare dove avessero insegnato Socrate, Platone, Aristotele.
- 5• Il Partenone era allora una chiesa, con le pareti coperte da icone, e vi aleggiavano canti liturgici e profumo d'incenso. Fu più tardi cattedrale latina, ripetutamente spogliata da veneziani e fiorentini, senza che gli abitanti alzassero mai un dito a difenderla. Quando Atene fu occupata dai Turchi nel 1456 (e il Partenone fu trasformato in moschea), della città si era perso perfino il nome. Quel che restava era un villaggio miserevole con qualche rovina qua e là, e gli abitanti (ridotti a poche migliaia) lo chiamavano *Satiné*, *Satines*, con una storpiatura che (per esempio) il nome di Roma non subì mai.
- 6• Ma l'oblio di se stessi degli Ateniesi era cominciato molto prima: già verso il 430 dopo Cristo il filosofo neoplatonico Proclo, che abitava proprio vicino all'Acropoli, racconta di aver visto in sogno Atena, la dea del Partenone, che, scacciata dalla sua sede, gli chiedeva ospitalità nella sua casa. Questo sogno nostalgico esprime molto bene non solo la fine di una religione e dei suoi monumenti, ma il tramonto di una cultura e della sua auto-consapevolezza. Come accade agli individui afflitti dal morbo di Alzheimer anche le città, quando smarriscono la propria memoria collettiva, tendono a dimenticare anche la propria dignità. Se qualcosa resta del loro spirito antico, deve cercar casa altrove (per esempio a Costantinopoli o nell'umanesimo

italiano). Noi, oggi, abbiamo dimenticato che perfino Atene giunse a dimenticare se stessa; ma forse è bene richiamare alla nostra mente il buio di quella smemoratezza, se non vogliamo che lo stesso morbo colpisca anche noi.

•7• Se mai Venezia dovesse morire, non sarà per invasioni nemiche né per l'irruzione di un nuovo popolo. Sarà soprattutto per oblio di se stessa. Oblio di sé, per una comunità del nostro tempo, non vuol dire soltanto dimenticanza della propria storia e delle glorie e sconfitte del passato. Vuol dire anche la mancata consapevolezza di qualcosa che è sempre più evidente e necessario: il ruolo specifico di ogni città rispetto alle altre, la sua unicità e diversità, virtù che nessuna città al mondo possiede quanto Venezia. Sono virtù non solo preziose, ma necessarie in un mondo in cui l'antica dimensione urbana è stata non solo amplificata a dismisura ma stravolta dalla crescita di enormi megalopoli, formicai umani dove in nome della produttività vengono ammassate decine di milioni di uomini, spesso condannati a condizioni e ritmi di vita che nulla hanno a che fare con il senso e lo spirito della città, massima creazione culturale del genere umano, quale venne formandosi attraverso millenni di storia.

•8• Una città per l'uomo, o "a misura d'uomo", come si disse e stancamente ancora si dice, ha ceduto il passo a una città pensata come macchina produttiva di merci e di consumi, in cui ogni essere umano è minima rotella di un giganteggio ingranaggio: è questo il caso della città di Chongqing in Cina, che nel 1930 aveva 600.000 abitanti e oggi ne ha 32 milioni (quasi 3 milioni di crescita solo negli ultimi 3 anni). La forma-città, che fu focolaio di pensiero e di civiltà, laboratorio di socialità e di cultura, tende a diventare l'involucro, spesso informe, di conurbazioni apparentemente inevitabili e spontanee, in realtà governate dall'oppressione dell'uomo sull'uomo, con piccole minoranze che determinano questo processo per proprio vantaggio, e intanto cercano ristoro nel lusso di dimore extraurbane mentre la gran parte dei cittadini sono murati entro squallidi condominii seriali.

•9• Questo sviluppo, per nostra fortuna, sta avvenendo a velocità diseguale nelle varie parti del mondo, e consente ancora al nostro sguardo di percepire, come accade spesso ma non sempre in Europa, la differenza fra l'antica *forma urbis* e i termitai operosi e infelici che oggi la vanno soppiantando. In Italia, luogo di antichissima civiltà urbana, questa tensione fra l'antica città degli uomini e la nuova fattoria delle formiche-operaio (che sono, insieme e per obbligo, formiche-consumatori) si esprime nell'aspro contrasto fra i centri storici e le periferie che li assediano. Cresciute disordinatamente e impetuosamente negli ultimi decenni sotto la spinta della speculazione edilizia e della rendita fondiaria, le periferie italiane sono in genere caratterizzate da architetture di pessima qualità estetica e costruttiva, dal cattivo nesso coi relativi centri storici, dalla povertà o assenza degli spazi per la vita sociale. Delle città in collina (come Siena) ancora vediamo la forma da lontano; di quelle in piano (come Firenze) potremmo non sospettare la bellezza, che scopriamo solo dopo aver attraversato enormi e tristi suburbi: eppure Firenze fu fra le città d'Italia che vollero salvaguardare la propria *forma urbis* rendendola visibile da lontano, e perciò stabilendo l'assoluto divieto di edificare in una vasta fascia fuori le mura (1531). In ogni luogo, l'erosione della stessa idea di città, o meglio la sua metastasi in groppi di indecifrabili escrescenze, si consuma soprattutto nella spietata distruzione del suo rapporto con gli spazi circostanti: la secolare armonia città/campagna, che fece dell'Italia «il giardino d'Europa», è morta di morte violenta, e i suoi assassini non sono stati dei barbari invasori, ma gli italiani immemori di sé e irrispettosi delle leggi e della storia.

•10• 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. Ogni società produce il proprio spazio, teatro necessario delle attività economiche, delle gerarchie sociali, del potere, del sapere e dei riti: perciò lo spazio di una civiltà industriale è radicalmente diverso da quello di una cultura contadina. Per questo una città di mare ha

caratteristiche diverse da quelle di terra; per questo Venezia con la sua laguna e con la sua storia unica al mondo ha prodotto nei secoli, da sé e intorno a sé, uno spazio culturale e sociale di una densità e originalità senza pari.

•11• Lo spazio sociale avvolge e determina il corpo dell'individuo, vi genera percezioni e rappresentazioni, un ordine di valori, gli strati della memoria, vi radica le esperienze dell'oggi e le speranze del domani: per converso, percezioni e aspettative individuali si riflettono sullo spazio fisico e sociale, contribuiscono a modellarlo. Eppure l'individuo, anche se tutto della sua vita dipende dalla *sanità* dello spazio che lo circonda, ben di rado riesce a controllarlo; più spesso, ne è sopraffatto. Lo sviluppo delle società moderne e di alcuni valori fondamentali (libertà, democrazia, uguaglianza) si è accompagnato alla creazione collettiva di una sorta di *codice dello spazio*, che è «contemporaneamente architettonico, urbanistico e politico, un linguaggio comune agli abitanti delle campagne e delle città, alle autorità, agli artisti» (Lefebvre). Questo codice orientò al tempo stesso la produzione (collettiva) dello spazio sociale e la capacità (individuale) di «leggerlo», anche inconsapevolmente. Nella città per come fu creata e intesa, lo spazio ordinato secondo un codice riconoscibile e condiviso era carico di senso: perciò offrì per secoli a ciascuno non solo le coordinate fisiche del proprio vissuto, ma una viva immagine della propria appartenenza, l'identità collettiva in cui rispecchiarsi, da cui trarre forza e alimento. Lo spazio di Venezia era, ed è ancora, tutt'uno non solo con la sua storia e con la sua lingua, ma con l'aria che vi si respira, con l'ambiente della sua laguna, con la vita e la memoria dei singoli e delle famiglie, con le sue acque, con la sua vita culturale, artistica, religiosa, economica.

•12• Centinaia di milioni di esseri umani abitano oggi in mostruosi agglomerati affollati da decine di milioni di abitanti, costruiti per spremere il tempo e il sangue di uomini e donne onde intensificare la produzione di merci (per tutti) e accrescere indefinitamente i profitti (di pochi), e questo processo di concentrazione in giganteschi alveari sembra destinato a crescere nel futuro. Nessuno può credere che chi abita in tali città viva meglio e sia più felice di chi ancora ha la fortuna di vivere la propria vita in città più piccole, il cui spazio riflette tuttavia una più ricca, articolata e varia cultura urbana. Eppure le super-città che ci attraggono e ci spaventano come forme abitative di un altro pianeta sono diventate un'icona ineludibile del nostro tempo. Tendiamo a identificarle con l'idea stessa di «modernità», siamo inclini a pensare che quello e non altro è il futuro del pianeta: crescita indefinita della popolazione, consumo indefinito delle risorse naturali e degli spazi abitativi, crescente concentrazione degli abitanti entro il perimetro di illimitate metropoli in continua espansione.

•13• Non ci fermiamo a **pensare**, e perciò non ci accorgiamo che questo modello di sviluppo è figlio del dominio, che oggi pare incontrastato, di una cultura neoliberista che identifica nelle «leggi del mercato» il solo ordine di valori che abbia corso universale. Questo modello viene convenzionalmente chiamato «sviluppo» (oggi in Italia, ad esempio, lo fanno i ministri del governo «tecnico»), anche se palesemente produce recessione, un'estesa disoccupazione giovanile e una vera decrescita infelice. Ma può esserci vero sviluppo se si restringe l'orizzonte dei diritti? Se persino quelli garantiti dalla Costituzione (come il diritto alla salute e al lavoro, il diritto alla cultura, la tutela dell'ambiente, del paesaggio e del patrimonio artistico) vengono progressivamente accantonati come oggetti d'antiquariato? Presi nella tenaglia di una cieca obbedienza alle parole d'ordine di chi manipola la finanza e l'economia non fuori, ma contro ogni principio democratico, non ci accorgiamo che questo falso sviluppo sta, anche, scardinando le coordinate del nostro pensare noi stessi nelle nostre città. Ci fa sentire più poveri *nelle nostre città* dove in verità siamo più ricchi, e ci convince di qualcosa che è verificabilmente falso, e cioè che se le nostre città si popolassero di grattacieli saremmo tutti più ricchi e più lieti. Forse è per questo che in un progetto presentato alla Biennale di qualche anno fa (2010) si è proposto di salvare Venezia dall'acqua alta circondandola di una «corolla di grattacieli costruiti sopra isole artificiali, che circondi la città, la protegga dalle maree, la ripopoli di veneziani». Il testo che accompagna sul Web questo progetto dello studio JDS (Julien De Smedt) è questo :

When looking at a not so distant future, we have a few certainties: sea level will raise and global warming will affect climate. **Aqualta 2060** is an attempt to describe this scenario: how to protect the city from the sea? What if we consider to build a new edge, a linear city emerging from the water around Venice: a new frame, and a new perspective toward Venice to preserve and enjoy the historical city. How does this city look like? It is a long waterfront stretching in front of Venice: and if the weather is warmer, why not thinking of it as the Italian Copacabana, a long beach submerged by tropical vegetation. A vision of a vision: the old Venice overlooking over the bay of Ipanema; from the new town beaches and houses will have the glorious backdrop of an unseen Venice!

Di questo testo, quali che ne siano state le intenzioni, vorrei sottolineare due punti importanti: da un lato Venezia viene proiettata verso altre latitudini, vista (per quanto giocosamente) come una specie di periferia di Rio de Janeiro, dall'altro essa diventa non una città da vivere, ma da guardare da lontano. Per «godere la vista della città storica», infatti, è bene pensarla come un «glorioso fondale» per chi vivrà nei grattacieli. In una visione come questa, i veneziani che dovessero restare nella città storica sarebbero pesci d'acquario.

•14• Un'idea non molto diversa è stata lanciata nel giugno 2010 dal sindaco di un'altra città italiana: Roma. Secondo Alemanno, per «fermare la crescita a macchia d'olio» occorre «rompere i tabù», abolire l'antico vincolo per cui nulla nel territorio comunale può superare l'altezza della cupola di San Pietro. «Densificare la periferia», costruendo grattacieli «come l'Eurosky dell'EUR, che sarà l'edificio residenziale più alto d'Italia». Anzi, «demolire le periferie e ricostruirle», «densificando»: una Roma di grattacieli «accanto al centro storico più importante al mondo». Ma a che cosa somiglierebbero i grattacieli proposti da Alemanno? In che cosa si distinguerebbero dalle architetture, in genere scellerate, che infestano quello che fu l'agro romano? Saprebbero tracciare una nuova forma urbana, o sarebbero una corona di spine che assedia, o crocifigge, il centro storico «più importante al mondo»? Rimedierebbero all'incessante espansione delle periferie ai danni dell'ambiente naturale e storico, o lo dissolverebbero nella confusione di una disordinata megalopoli?

•15• Grattacieli a Roma, grattacieli a Venezia. Grattacieli in costruzione a Milano, un grattacielo in progetto anche a Torino. La *party line*, sempre più diffusa, recita così: in Italia negli ultimi decenni ci sono state troppo poche architetture di qualità; è dunque ora di recuperare il tempo perduto, perché «all'estero» si costruisce di più e meglio. Questa smania di «aggiornamento» è un'ossessione provinciale, tipicamente italiana; ma in suo nome tutto sembra ormai lecito, anzi il grattacielo diventa il simbolo e l'incarnazione di una modernità senza mezzi termini, di una sfida che anche l'Italia può vincere. Dimentichiamo che i grattacieli-simbolo, quelli che hanno definito lo *skyline* di New York e di Chicago, cominciarono a sorgere alla fine dell'Ottocento. Costruire grattacieli oggi in Italia significa dunque «aggiornarsi» a un secolo fa, o meglio imitare non New York, ma semmai Chongqin, Singapore o Dubai. Dimentichiamo, anche, che in questi stessi decenni si è costruito anche troppo, in Italia: le squallide periferie che ci assediano solo il frutto di un terribile degrado del gusto non solo di architetti e ingegneri, ma dei cittadini di un'Italia che in altre età il gusto di costruire seppe non solo elaborarlo, ma esportarlo in tutta Europa.

•16• L'orrido *urban sprawl* che assedia non solo Roma, ma tutte le nostre città, va oggi contrastato non con l'intrusione di grattacieli nei centri storici o sul loro limitare, bensì mediante nuove politiche dell'abitare, con una gestione del paesaggio conforme alla tradizione (e alla Costituzione), abbattendo quanto si può degli orrori che ci soffocano e riqualficando quel che si può salvare. Una nuova poetica del riuso dovrebbe essere, nel contesto italiano, la vera e la prima meta di un'architettura di qualità. Sarebbe, questa, una vera rivoluzione. Essa non può compirsi in una notte, ma presuppone il diffondersi di una cultura urbanistica e architettonica meno sgangherata di quella che sta divorando un Bel Paese sempre meno meritevole di tal nome. Esige architetti culturalmente meglio attrezzati, sindaci e assessori meno pronti al volere d'ogni palazzinaro, cittadini capaci d'indignarsi; ma esige soprattutto una nuova

consapevolezza, da crearsi agendo nelle scuole, ponendo questi temi al centro della discussione politica.

•17• Nessuna città al mondo quanto Venezia contraddice oggi un modello di sviluppo urbano basato sull'indefinito addensarsi degli abitanti e sulla progressiva verticalizzazione dell'architettura. Protetta dalla sua laguna in una simbiosi millenaria, questa città sembra immune da ogni attacco e incapace di invecchiare: un'isola felice in un mondo afflitto da incontrollate metamorfosi. Tutti sappiamo bene che non è così. Il senso di acuta felicità che prova ogni forestiero che venga a Venezia, catturato all'istante dalla dimensione supremamente urbana eppure di piena immersione in un ambiente naturale di eccezionale qualità, cede presto il passo ad altri **pensieri**. Basta fermarsi qualche ora a Venezia, infatti, per essere minacciati, pistola alla tempia, dai cupi fantasmi di una "modernità" senza futuro. Le navi-grattacielo ci ricordano senza sosta che questa città non è perpetuamente giovane e meravigliosamente in sé conclusa come sembra (per esempio) a me, ma anzi è vecchia, moribonda, povera, bisognosa di tendere la mano a chiedere l'elemosina dei turisti. Ad ogni costo.

•18• Templi del consumismo, le super-navi che spudoratamente invadono questa città annientandone lo *skyline* somigliano più a uno dei colossali alberghi di Las Vegas che a una nave. Come a Las Vegas, navi con migliaia di posti-letto vengono spacciate per lusso "esclusivo", ma sono macchine per vacanze, che macinano i piaceri standardizzati di una finta opulenza. Vendono illusioni, spacciando per altamente personalizzato il più banale e commercializzato turismo di massa. Dare l'illusione del lusso tenendo bassi i costi: di qui la corsa al personale non specializzato, di qui disastri come quello che tutti ricordiamo all'Isola del Giglio.

•19• Queste navi, santuari effimeri di un rito salutista, fanno di tutto per somigliare a una città, anzi a una neo-città addensata in un grattacielo, con dentro shopping centers e ristoranti, discoteche e cinema, negozi, palestre, teatri, casinò, piste di pattinaggio su ghiaccio, percorsi jogging, campi sportivi. Nulla, insomma, di più innaturale. Forse per questo il momento di gloria di queste navi-*monstre* è quando possono esibire la loro pomposa arroganza di città-artificio violando il bacino di San Marco, sfidando con la loro mole pacchiana la millenaria basilica, i cavalli di bronzo strappati dai dogi a Bisanzio, il Palazzo Ducale. Anzi, allineandosi su campi e calli, e dando ai passeggeri l'insulso piacere di guardare Venezia dall'alto in basso. *E le chiamano navi*, così s'intitola un pamphlet di Silvio Testa della serie *bemenerita* "Occhi aperti su Venezia".

•20• Alte fino a 60 metri e oltre, molto di più dei nobili palazzi del Canal Grande, le navi penetrano nel cuore di Venezia per osservarne la bellezza, ma la oscurano e la offendono, alterandone la percezione anche per chi di noi è a terra, o in gondola, o su un vaporetto di linea. Per esempio, la *Voyager of the seas* è alta 63 metri, lunga 311, larga 47, con 47 ponti; la *Costa Favolosa*, di poco più piccola, gareggia apertamente con Las Vegas proponendo repliche del palazzo imperiale di Pechino, del Circo Massimo di Roma, di Versailles. Intanto si alterano secolari equilibri portando la profondità delle bocche di porto da 9 a 17 metri (Malamocco), da 7 a 12 metri (Lido).

•21• Invano si susseguono gli appelli; invano l'Istituto Veneto ha premiato un duro articolo su questo tema di Fiona Ehlers sullo *Spiegel* (21 febbraio 2011). Invano Italia Nostra, in un appello poi accolto dall'Unesco, ha protestato contro queste degenerazioni che annientano la forma caratteristica della città e la sua vita civile. Anzi, il decreto ministeriale arrivato dopo il disastro della *Concordia Costa* all'isola del Giglio (lo scorso marzo), un decreto che vieta "inchini" e passaggi a meno di due miglia nautiche dalla costa (quasi quattro chilometri), contempla una sola eccezione: Venezia, dove enormi navi continuano a sfiorare ogni giorno Palazzo Ducale, incombono sulla città, inquinano la laguna, oltraggiano lo skyline di Venezia e i suoi cittadini. Venezia dunque "fa eccezione" nel decreto del governo, ma non perché è più protetta, come il mondo si aspetta, bensì perché non lo è affatto (tutti ricordiamo quel che accadde al Giglio, ma tendiamo a dimenticare che un simile incidente fu sfiorato a Venezia il 23

giugno 2011, quando la nave tedesca *Mona Lisa*, lunga “solo” 200 metri, per un errore di manovra si incagliò a pochi metri dalla Riva degli Schiavoni).

•22• Ministri e sindaci, assessori ed autorità portuali non possono non vedere tanto scempio, ma lo tollerano (cioè di fatto lo incoraggiano e lo promuovono) in nome di un solo valore: il denaro. Così continua la chiassosa sarabanda di navi “magnifiche” e “favolose”, ma nocive alla più preziosa e fragile città del mondo. Un milione e mezzo di turisti l’anno, dopo aver gettato su Venezia un distratto sguardo dall’alto, scendono e si aggirano comprando qualcosa sulle bancarelle, pagando una qualche tassa d’accesso. Di fronte a tanto beneficio, pazienza se Venezia muore. Il denaro prima di tutto, in luogo di tutto. All’orribile impatto visivo si unisce intanto un significativo incremento della torbidità delle acque, ma anche il rischio di collisioni e di sversamento di idrocarburi nel cuore della città, un rischio che cresce col numero delle meganavi che vi sono ammesse (2000 transiti nel 2011). Nessuno al Ministero dell’ambiente o a Palazzo Chigi ha calcolato gli effetti della pressione di migliaia di tonnellate d’acqua sulle fragili rive di Venezia. Nessuno ha offerto dati sull’inquinamento da polveri sottili (500 tonnellate scaricate dalle navi a Venezia nel 2010); o sulla presenza in laguna di benzopirene, altamente tossico. Nessuno sa dire se l’incidenza di malattie tumorali che potrebbero avere questa causa sta crescendo in questi anni, anche se il *Registro dei tumori* segnala a Venezia un «eccesso significativo di neoplasia del polmone».

•23• La *forma urbis* di Venezia sembra contraddire irreparabilmente il modello di “modernità” che identifica la propria icona nei grattacieli, alveari umani di un’esasperata produttività a spese della salute e della cultura. Le “grandi navi” portano nel cuore di Venezia, umiliandola e umiliandoci, una forma effimera e arrogante di questa fatua poetica dei grattacieli: ma questo può accadere solo perché non sappiamo misurare la gravità dell’offesa, né capire abbastanza quanto l’antica e sempre giovane poetica della Venezia lagunare e ducale sia più ricca e promettente non solo come eredità del passato, ma come promessa per il futuro.

Parlando a Venezia, non ho certo bisogno di ricordare dati sul calo della popolazione residente e su una serie di scelte amministrative a livello comunale, provinciale, regionale e statale che procedendo a zig-zag hanno talvolta difeso le caratteristiche della città, ma sempre più spesso cedono alla retorica di una Venezia “in ritardo” rispetto al mondo, e dunque da “migliorare” e “completare” per renderla degna del XXI secolo.

•24• Vale forse la pena, invece, di riflettere su due questioni di principio: la fragilità di Venezia e la sua antichità. La fragilità di Venezia, nel suo rapporto con la laguna che la protegge, può innescare progetti come il MOSE o immaginazioni come la cintura di grattacieli che abbiamo visto. Ma si rivela a ogni passo anche su scala minore. Chiamare un famoso architetto per costruire un nuovo ponte poteva forse essere una buona idea; ma, oggi lo sappiamo bene, il grande architetto ha calato sul Canal Grande un ponte pensato senza alcun rapporto, né stilistico né statico, con le caratteristiche del luogo: un *signature bridge* che potrebbe stare a Brasilia o a Shanghai. Ma Venezia non è una città qualsiasi: bello o brutto che sia, il ponte è inadatto alla città, al punto che la Corte dei Conti ha chiesto ai responsabili del progetto 3,4 milioni di danni «in quanto l’opera è affetta da una patologia cronica caratterizzata dalla necessità di un costante monitoraggio e dal continuo ricorso a interventi non riconducibili alla ordinaria manutenzione».

Come questo esempio mostra, la fragilità di Venezia è un’arma a doppio taglio: può essere considerata una fastidiosa palla al piede, e dunque ignorata in nome di una veloce “modernizzazione”; ma in tal caso il prezzo è altissimo, e comporta la creazione di nuovi problemi: non solo un “ponte di debole Costituzione” (come lo ha definito Nelli-Elena Vanzan Marchini), ma anche lo strascico imprevisto di ‘diritti di edificazione’ di un qualche alberghetto ai piedi del ponte.

•25• In nome della fragilità di Venezia, nascono e nasceranno mille progetti, in apparenza tesi a ridurre la sua distanza dalla “modernità” (cioè da un modello di sviluppo urbano che a Venezia è impensabile): ma questi progetti, dovremmo averlo capito noi cittadini e più ancora chi amministra questa città, non faranno che aggravare la fragilità di Venezia se non

saranno commisurati alla delicatissima rete di equilibri che ne ha retto la vita per secoli, e che non si limita alle architetture, ma deve necessariamente estendersi alla laguna e a tutte le forme di vita che essa ancora accoglie. Costruire il futuro di Venezia senza conoscere e rispettare questi equilibri vuol dire ucciderla, come già sta lentamente avvenendo.

Ma la più grave arma contro Venezia, la sua più nascosta e rischiosa fragilità, è la ricorrente accusa di essere “vecchia”, inadatta al mondo moderno, “in ritardo” rispetto alle altre città, bisognosa di interventi per “aggiornarsi”.

•26• Questo “aggiornamento” prende varie forme: per esempio, nel progetto di un altro grande architetto, Koolhaas, sul Fondaco dei Tedeschi in versione Benetton, “modernizzando” un famoso palazzo storico con l’inserimento violento di scale mobili, indispensabili (così si è detto) al suo uso commerciale. La discussione su questo tema continua: ma se non vogliamo nasconderci dietro un dito dobbiamo sapere da subito che, se mai un tal progetto venisse attuato nella generale indifferenza, vedremmo presto simili scale installarsi anche a Palazzo Ducale. Significativa una dichiarazione di Koolhaas, seguita al parere negativo della Soprintendenza: «faremo il progetto, al diavolo il contesto, è quello che paralizza la nuova architettura». Profanare un edificio storico è dunque parte del “forte impatto simbolico” che Benetton gli aveva commissionato.

•27• Agire sui trasporti, per «salvare Venezia dall’isolamento»: ecco un altro tema. Il futuristi pensavano di interrare e asfaltare il Canal Grande, i loro eredi di oggi progettano una metropolitana Venezia-Padova-Treviso, per fare delle tre città un’unica megalopoli. Secondo la versione ufficiale, che si può leggere sul sito web, «L’integrazione del centro storico di Venezia nella rete dei trasporti metropolitani veneti, mediante opportune linee sub lagunari, consentirebbe il superamento di limiti propri del trasporto acquatico, la riduzione del moto ondoso, un servizio di trasporto efficiente anche con avverse condizioni meteorologiche, ma soprattutto di evitare l’isolamento fisico di Venezia che porterebbe al depauperamento delle attività economiche e quindi al degrado del tessuto sociale nell’area insulare». Poiché i fautori di questa “riduzione del moto ondoso” sono in buona parte gli stessi che propugnano la crescita del traffico delle Grandi Navi, lo scenario che si delinea è il seguente: i veneziani in metropolitana sotto la laguna, i turisti in Canal Grande sopra le loro navi-grattacielo. Uno scenario che ricorda *La guerra dei mondi* di H. G. Wells, con le sue due umanità, quella dei sotterranei e quella che vede il sole.

•28• Insomma, a quel che pare, Venezia com’è non basta più. Ci vuole Tessera City (naturalmente in inglese), o Veneto City: vasti agglomerati urbani, dove si immagina che la vita “vera” (quella della produzione e del consumo di merci) si svolga nelle aree di nuova costruzione (secondo il modello Chongquin), mentre la Venezia storica può essere una divertente periferia in riva al mare, dove recarsi, naturalmente, con metropolitane superveloci.

•29• Una specie di Disneyland insomma, secondo un processo ormai in atto in molti centri storici, eredità preziosa ma fragile che tende oggi a perdersi entro le periferie che li assediano, capovolgendo ogni gerarchia. Piazze medievali, cattedrali e palazzi comunali tendono a diventare una sorta di quartiere dei giochi o di *shopping center* artificiale, più simile alle evocazioni di cartapesta di Las Vegas che alle città di Dante e di Palladio. Questo processo di disneyficazione era annunciato da molto tempo, ma ora è venuto a maturazione: parve strano a molti, nel 1981, un articolo della rivista *Urbanistica* secondo cui «la trasformazione di Venezia in una *disneyland* potrebbe segnare il passaggio a un modo di vivere più creativo, più allegro, più festoso», ma la nomina del suo autore, Marco Romano, a membro del Consiglio Superiore dei Beni Culturali (2009) indica che il *trend* è ormai vittorioso.

•30• Tutte queste tendenze trovano la loro (per ora) massima espressione nel progetto di un *Palais Lumière* dovuto a Pierre Cardin o meglio ad alcuni architetti fra cui, leggo sui giornali, un suo nipote appena laureato. Pierre Cardin, memore delle sue origini venete, a 90 anni vuol lasciare un segno in Laguna,

•31• costruendo a Marghera un Palais Lumière da un miliardo e mezzo, alto 250 metri, superficie totale 175.000 metri quadrati. Tre torri intrecciate, 60 piani abitabili, un'università della moda e poi uffici, negozi, alberghi, centri congressi, ristoranti, megastore, impianti sportivi. Una città verticale, un'occasione unica per il recupero di un'area industriale in degrado. Ma la Torre di Babele targata Cardin, coi suoi 250 metri di altezza, sarebbe alta 140 metri in più del campanile di San Marco, e svettando su Marghera segnerebbe duramente lo skyline di Venezia, in barba a tutte le norme urbanistiche: impossibile non vederla da piazza San Marco, anzi da tutta la città.

•32-33• Specialmente di notte, perché il mastodonte, illuminatissimo, meriti il nome di Palais Lumière. Non solo: sarebbe sulla rotta degli aerei, e violerebbe di ben 110 metri i limiti di altezza imposti dall'Enac (Ente nazionale aviazione civile). Ma se l'Enac dovesse rispondere picche, Cardin non demorde: o un sì integrale al progetto, o il suo palazzo emigrerà in Cina. Minacci davvero eloquente, che da sola indica con quanta attenzione a Venezia sia stato concepito il progetto, se può indifferentemente stare anche in Cina. Per il franco-veneto Cardin, dunque, Venezia è già identica a Chong-qin. Stando a notizie di stampa, inoltre, vi sarebbero stati interventi in favore del progetto non solo di amministratori locali, ma persino di alcuni ministri e di altre altissime autorità dello Stato.

•34• A quel che pare, un ex sindaco di Venezia a cui un giornalista aveva chiesto un'opinione sul progetto Cardin avrebbe risposto «Orribile, ma a caval donato non si guarda in bocca». E' dunque possibile anche a un veneziano, anche a un uomo di cultura, anche a chi ha amministrato la città, vedere questa suprema violenza come un'opportunità o come un dono. Quanto questo dono sia disinteressato lo mostra l'annuncio apparso in Francia, anche nelle vetrine dei negozi, che offre in vendita gli appartamenti del Palazzo Cardin: la macchia scura che si vede sul fondo è Venezia, ormai ridotta, fra gli applausi, a una veduta da lontano la cui principale funzione è di far lievitare il prezzo degli appartamenti.

Che cos'hanno in comune episodi come quello del Fondaco, delle Grandi Navi, del palazzo Cardin? Sono, si dice spesso, tre occasioni per Venezia. Ma perché, se vogliamo portare turisti a Venezia per mare, va fatto con mega-navi superinquinanti che s'insinuano in città come altrettanti grattacieli? Perché, se vogliamo recuperare all'uso commerciale il Fondaco dei Tedeschi, dobbiamo violarne l'architettura? Perché Cardin non può, nei 250.000 metri quadrati del parco che avrebbe a disposizione, edificare due, tre, cinque torri più basse, con la stessa superficie totale? C'è una sola risposta possibile: in tutti questi casi, oltraggiare Venezia non è una conseguenza non voluta, bensì il cuore stesso del progetto. E' essenziale profanare questa città gloriosa che infastidisce i sacerdoti della modernità quanto una vergine restia può irritare un dongiovanni che si crede irresistibile. La profanazione, anzi la visibilità della profanazione, ha una forte carica simbolica, è uno *statement* di iper-modernità rampante e volgare, che si vuol prendere la rivincita sul passato, umiliare Venezia guardandola dall'alto di una mega-nave o di una super-terrazza a piombo su Rialto, o di un grattacielo a Marghera. Pazienza se (come ha scritto Italia Nostra) l'Unesco dovesse cancellare Venezia dalle sue liste, come è successo a Dresda, dopo la costruzione di un ponte visibile dalla città barocca.

•35• La gara alla costruzione di grattacieli si è intensificata negli ultimi anni: si è passati così dai 32 progetti di edifici oltre i 200 metri del 2005 agli 88 del 2011. Questi nuovi grattacieli appartengono però a due tipologie molto diverse. A volte si aggiungono allo skyline di città già fortemente caratterizzate dalla presenza di grattacieli "storici", come New York o Chicago, oppure di città, da Chongquin a Dubai, il cui sviluppo in anni recenti è stato tutto all'insegna del grattacielo. Altre volte, invece, un isolato grattacielo irrompe nel tessuto storico di una città o sulla sua soglia:

•36• questo è il caso delle torri di Cesar Pelli progettate o in costruzione per Siviglia e per Santiago del Cile. In ambo i casi, la neo-torre di Pelli è stata spesso definita come un gigantesco simbolo fallico, che si installa nel mezzo di una città trasformandone per sempre l'aspetto, poiché è visibile da ogni luogo. L'architettura come stupro: questa dunque potrebbe

essere una nuova frontiera, sulla quale forse si accalcheranno rumoreggiando crescenti orde di barbari.

•37• A Venezia, questo largo cedimento alla faciloneria di una moda superficiale e senza la minima immaginazione ha preso le vesti del palazzaccio voluto da Cardin. Come per le grandi navi, il ritornello che si ascolta a difesa è sempre lo stesso: senza le mega-navi calano i turisti; per avere la mega-torre di Marghera e la mega-terrazza del Fondaco in versione Koolhaas bisogna ubbidire al committente senza fiatare. Di fronte al ricatto del denaro, anche le istituzioni, pronte ai voleri del dio Mercato, sembrano pronte a tutto. In un Paese dove sopportiamo senza fiatare un'evasione fiscale di oltre 147 miliardi di euro l'anno (dati Confcommercio), le istituzioni pubbliche vengono ridotte alla mendicizia, e vi si rassegnano facilmente, cercando il rimedio nella svendita dei beni pubblici, nel cedimento al profitto privato, nella quotidiana rapina ai danni dell'interesse generale e dell'utilità sociale.

In questo *cupio dissolvi* che infetta cittadini e istituzioni vi è una rassegnazione che ha qualcosa di sacrale, e infatti per descrivere la soggezione ai mercati ricorre a un linguaggio quasi religioso. Viene in mente una pagina di Walter Benjamin (1921), secondo cui l'economia del capitale è «l'inaudito caso di un culto che non conosce redenzione ma genera la colpa, anzi la rende universale martellandola nelle coscienze»; che non dona salvezza, ma disperazione e solitudine. Il mercato è un Dio occulto, «una divinità perennemente incompiuta» che non ha credo né teologia, ma esige il tributo di riti incessanti: le pratiche del mercato e del consumo, della fabbrica e della Borsa. Anche Giorgio Agamben, in pagine assai incisive, ha analizzato la silenziosa transizione dal discorso teologico sull'"oikonomia divina" a un'economia integralmente umana, ma posta ormai al centro della storia; divenuta, anzi, il faro abbagliante che squarcia la notte e segna la strada di tutte le scelte politiche. Quella nascosta matrice sacrale spiega la perpetua genuflessione davanti all'altare dei mercati, le incessanti litanie sull'inesorabile dominio del denaro, la quotidiana abdicazione delle istituzioni per bocca dei politici d'ogni osservanza che dovrebbero rappresentarlo.

•38• Ma fermiamoci a **pensare**. Quel che accade a Venezia non riguarda solo Venezia. Perché questa città, proprio perché preziosa, unica, difficile nel suo singolarissimo rapporto con le acque e con la terraferma, in controtendenza perché "naturalmente" pedonale e senza automobili, è il simbolo massimo, a livello planetario, della misura umana della città antica. Dobbiamo preservare questa esperienza dello spazio, o diluirla assoggettandola al pensiero unico che vorrebbe imporre un solo modello di neo-città identiche in tutto il mondo?

Venezia è oggi il laboratorio e la cartina di tornasole di un processo, nazionale e non solo, di accelerato degrado dei centri storici, sempre più spesso condannati dalla debordante incultura a una condizione residuale. Come altre imprese architettoniche altrove, anche quel che accade a Venezia ha uno scopo inconfessato ma evidente: cancellare la diversità, omogeneizzare le città, sostituendo a spazi creati per la conversazione civile e per una cultura larga e aperta le neo-città come macchine per la produzione e il consumo di merci. Dobbiamo capire questo processo, per giudicare da che parte stiamo.

Icona massima della città "antica", Venezia è, proprio per questo, il massimo bersaglio dei nuovi barbari, felici di porsi al servizio del dio-mercato. Ma per salvarla dalle ripetute offese che la attendono e che possono condurla a morte certa non basta riattivare in noi stessi la memoria del passato, e nemmeno assaporare e descrivere il gusto del presente. Non basta nemmeno indignarsi e protestare. La mossa decisiva è saper fare qualcosa di più: elaborare un progetto per il futuro di questa città che ne preservi l'unicità e che abbia come regola inaggrabile l'assoluta cura del contesto e dell'ambiente. Occorre una lungimiranza bifronte, che armata della sicura memoria (e orgoglio) del passato sappia progettare un futuro degno di questa città e di quello che rappresenta in Italia e nel mondo.

A voi veneziani (non solo a sindaci ed assessori, ma a tutti i cittadini) spetta un compito vitale e una grave responsabilità: mostrare e dimostrare che la diversità e la bellezza non sono una pesante eredità del passato, ma uno straordinario **dono** per vivere il presente e una straordinaria **dote** per costruire e garantire il futuro. Che Venezia, per esistere nel nostro secolo, non deve diventare Chongquin, anzi deve esserne la megazione e l'opposto. Che nel mondo in cui viviamo c'è posto per la diversità di modelli urbani, di culture, di stili di vita; e che quello elaborato da Venezia e dai veneziani ha diritto di cittadinanza, di stare al mondo non solo oggi ma domani. Perché se muore Venezia non sarà solo Venezia a morire: morrà l'idea stessa di città, la forma della città come aperto e vario spazio di vita sociale, come creazione di civiltà.