

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>

**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, Altraleina, Firenze.

■ ■ 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