



Luna Park Venezia

Nel suo romanzo *La seconda mezzanotte* Antonio Scurati ha descritto uno scenario terrificante: alla fine di questo secolo, dopo una spaventosa onda alluvionale che ha sommerso tutto e ha definitivamente sconvolto il clima mondiale, ciò che resta di Venezia è stato comprato e ricostruito da una multinazionale cinese. L'area più celebre e centrale della città lagunare è stata isolata da una cupola climatizzata e Venezia è stata trasformata in un allucinante divertimentificio per stomaci forti: vi è permesso tutto, tutto è disponibile per chi possa pagare, perfino assistere a combattimenti gladiatorî in piazza San Marco. Cos'abbia a che vedere Venezia con il Colosseo non è argomento di discussione: per il business globalizzato e per le masse turistiche la distinzione è troppo sottile e nessuno conosce più la differenza fra culture che, viste da lontano, paiono coincidere. Come oggi pizza mafia e gondole sono accomunate dall'ignoranza del consumo, così nel 2092 gladiatori, basiliche, prostituzione, laguna, alcol e droga fanno parte di un immaginario turistico da consumarsi nel più breve tempo possibile. La domanda se il mondo futuro descritto da Scurati sia davvero in procinto di avverarsi appare meramente accademica.

Venezia è nei guai anche nel presente: è un luogo comune ma anche la verità. Tutti i centri storici lo sono, ma le città di terraferma si sono potute espandere in periferie (spesso

disumane) mentre la città lagunare è limitata in sé stessa dall'acqua. Anche Venezia, sul piano amministrativo, ha una periferia in terraferma, ma il collegamento con essa è un salto, un'autentica frattura. Se nel passato il legame d'acqua con le isole e con la terraferma garantiva una complessità di scambi, oggi le relazioni lagunari e la stessa vita della popolazione sono sconvolte dalla trasformazione economica e sociale del turismo globalizzato. La massa di turisti che ogni giorno invade la città ha causato una proliferazione patologica di pseudoservizi, quasi tutti di bassa qualità e spesso di dubbia legalità, che arricchisce gli investitori e rende dura la vita alla gente. I costi degli immobili sono divenuti insostenibili e commercianti e artigiani sono sostituiti da una distribuzione veloce, a basso costo e standardizzata. Trovare un comune negozio di ferramenta o una libreria è diventato arduo perché i turisti consumano solo ciò che viene loro ostentato, senza voler neppure accorgersi che l'oggetto tipico appena acquistato è paccottiglia prodotta altrove e il cibo tipico appena ingerito è fast food. Da più parti si grida alla modernizzazione, allo stare al passo coi tempi, alla necessità della promozione pubblicitaria che ha già devastato, con "ristrutturazioni" criminali, palazzi storici divenuti contenitori di brand rampanti. Navi colossali, definite da qualcuno opere di vera e propria architettura invasiva, sovrastano gli edifici e devastano l'ecosistema lagunare. Designer e architetti di grido propongono, e talvolta perpetrano, mostruosità abnormi che dovrebbero "traghettare verso il futuro" una città che è sempre stata un capolavoro di equilibrio.

La popolazione di Venezia è ormai a un minimo storico, circa cinquantamila abitanti. Fra essi molte sono le persone normali, quelle che vanno a lavorare o studiano, che vi abitano, che fanno la spesa, che hanno relazioni e che non ne possono più di trovarsi la strada di casa o del lavoro ingorgata da masse umane sbraitanti, masticanti, fotografanti e ignoranti delle norme più elementari della convivenza in una

città antica e tanto particolare. La minaccia della privatizzazione neoliberista incombe su tutto: isole, monumenti, palazzi, strade. La risposta delle amministrazioni è stata quella di incentivare il turismo mordi-e-fuggi e al contempo di frenarne gli eccessi con provvedimenti inutilmente drastici, come l'adozione di tornelli d'ingresso nei giorni festivi più frequentati o del prezzo furfantesco del trasporto pubblico, con il risultato che veneziane e veneziani si sentono sempre più personaggi obbligati di un parco a tema. Molta gente ritiene inevitabile andarsene.

Ma non mancano cittadine e cittadini che si oppongono alla devastazione in atto e che hanno formato gruppi, movimenti e comitati per opporvisi. Alcuni intervengono con caparbia pazienza nella pulizia dei muri plurisecolari; altri raccolgono fondi per l'acquisto collettivo di isole lagunari, come Poveglia, minacciate dall'immissione sul mercato e pronte a diventare resort pluristellati o residenze miliardarie; altri ancora manifestano e compiono azioni di disturbo alle grandi navi. Nel maggio 2014 il comitato NoGrandiNavi-Laguna Bene Comune ha pubblicato il libro bianco *Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale. Le grandi navi fuori dalla laguna* a cura di Gianni Fabbri, con scritti e contributi di Gianni Fabbri, Giuseppe Tattara, Armando Danella, Cristiano Gasparetto, Luciano Mazzolin e Silvio Testa, in cui viene esposto in termini scientifici il problema della laguna e della città. Negli anni il comitato si è esteso ed ha approfondito i termini del suo dissenso e della sua lotta. Le grandi navi (e "grandi" è un pallido eufemismo) e le masse turistiche sono epifenomeni eclatanti, ma rappresentano solo la parte più vistosa di un dramma che riguarda soprattutto la gestione politica di Venezia e che coinvolge in realtà il territorio nel suo complesso. Per esempio, la riduzione della città a parco a tema non si riduce al centro storico ormai intasato, dato che è prevista la costruzione nell'immediata terraferma di ventimila posti letto che ospiteranno il turismo low cost. Il problema della desneylandizzazione va visto nel

suo aspetto complessivo. Per opporvisi e ricostruire è necessario soprattutto fare un progetto di ripopolazione urbana con politiche a misura di residente, favorendo le attività produttive, il welfare, le attività sociali che recuperino e gestiscano spazi comuni, e bloccare la svendita e la privatizzazione dissennata del patrimonio pubblico, la devastazione dell'ecosistema lagunare, l'espulsione dei ceti meno abbienti. Venezia deve uscire dal suo ruolo di luna park e tornare ad essere una città aperta e multiculturale, antirazzista e antisessista.

A questo scopo, il movimento NoGrandiNavi-Laguna Bene Comune ha indetto, per domenica 10 giugno, una Marcia per Venezia, che partirà alle ore 14 da piazzale Roma. L'invito alla partecipazione è rivolto ai e alle residenti della laguna e della terraferma, a chi lavora in città da pendolare, al mondo delle associazioni e a chiunque stia a cuore la Perla della laguna, perché, come ha scritto Salvatore Settis, «se Venezia muore non sarà solo Venezia a morire: morrà l'idea stessa di città».

È possibile leggere e scaricare il libro bianco *Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale. Le grandi navi fuori dalla laguna*:
<http://www.nograndinavi.it/wordpress/wp-content/uploads/2014/05/2014-05-16-LIBRO-BIANCO-ComitatoNOGrandiNavi-Laguna-Bene-Comune.pdf>

La citazione di Salvatore Settis è tratta dal suo libro *Se Venezia muore*, Torino, Einaudi, 2014.