

Vista sulle isole

Marco Fincardi
Università Ca' Foscari Venezia

Sulle tante problematiche della modernità a Venezia nel XX secolo, questo numero di *Laboratoire italien* cerca di fissare gli sguardi più originali. Per introdurre gli studi che abbiamo raccolto, qui ci fermeremo a descrivere un paesaggio urbano con gli sguardi dell'antropologo o del geografo, per cogliere alcune dinamiche della città di inizio XXI secolo, tuttora attraversata da intensi cambiamenti.

Oggi, il viaggiatore in transito sul ponte translagunare si vede passare a duecento metri sopra la testa l'andirivieni di aerei in atterraggio sulle piste di Tessera. Guardati dal treno o dalle auto, gli aerei sembrano volersi tuffare nella laguna, tra le reti da pesca e le *bricole* che indicano i percorsi navigabili a barconi, motoscafi e vaporette. Per i passeggeri in arrivo e partenza di giorno dall'aeroporto Marco Polo, il terzo scalo passeggeri italiano, la veduta della città in mezzo alla laguna è molto spettacolare, quando non c'è nebbia. Ma per restare a terra e tornare alla visuale di chi transita sul Ponte della Libertà, a guardare verso il terminale automobilistico di Tronchetto, coi suoi colossali garages automatizzati e i piazzali di sosta per centinaia di autobus, invece, l'acqua appare coperta dai nuovi vasti pontili per imbarcazioni leggere e da diporto. Il tutto si intravede collegato a Piazzale Roma – una delle principali porte d'accesso alla città – con un *people mover*: navetta che ogni cinque minuti trasporta gli intensi flussi di persone uscite dai garages e dal terminal passeggeri della stazione marittima, dove approdano le navi da crociera, la cui mole, a distanza, si vede sovrastare di parecchio gli edifici. Sono queste «città galleggianti», in particolare, a portare dentro la laguna e in città i visitatori giunti dal mare, ma anche a rendere drammaticamente problematico il rapporto città-porto, con l'arrivo – devastante per i fondali della laguna – delle grandi navi da crociera. Largamente delimitata da barriere portuali o di pertinenza dell'autorità militare, la stazione marittima è l'unica area della città accessibile, almeno in parte, al traffico di autoveicoli. I suoi magazzini e le sue infrastrutture servono principalmente all'intenso scarico di merci portate da treni e camion, subito ricaricate su barche, per rifornire la città. Prodotti da esportare, invece, vi giungono quasi solo dalle vetrerie di Murano. Per chi giunge in treno, l'arrivo alla stazione Santa Lucia, davanti al Canal Grande, immette subito nella città storica, con vedute immediate su chiese e palazzi monumentali. Chi giunge in auto o alla stazione marittima, deve invece attraversare ancora Piazzale Roma, in un continuo andirivieni di taxi e autobus, tra enormi insegne pubblicitarie¹. Per ogni approdo alla Venezia

¹ M. CASARIN, *Piazzale Roma*, Padova, Il Poligrafo, 2005.

insulare, a congiungere il terminale ferroviario e quello automobilistico o marittimo sopra una parte non monumentale del Canal Grande è il recentissimo Ponte della Costituzione, per soli pedoni, il cui discusso progetto è stato donato alla città dall'architetto Santiago Calatrava. È un ponte slanciato, con vari difetti di progettazione – una statica problematica e scivolosi scalini in vetro opaco – ma collocato in una posizione molto propizia di collegamento tra i due punti obbligati d'arrivo nella città dalla terraferma: ciò che ne ha fatto subito un percorso frequentatissimo. Dall'alto della sua arcata, si possono guardare da un lato lo squallido paesaggio industriale dove si aggrovigliano strade, binari ferroviari e canali, tutti adibiti ai servizi di rifornimento merci e al traffico di passeggeri. Dall'altro lato del ponte si ha invece una prima panoramica della città storica, dove gli unici possibili mezzi di locomozione sono i natanti. Questo nuovo snodo che mette in diretta comunicazione i percorsi di chi è giunto in treno, in auto e in nave, sta considerevolmente modificando e semplificando i percorsi quotidiani consolidati nei decenni precedenti.

Da questi due poli dell'accesso da terra alla città, superati i primi ponti sul Canal Grande e il Rio Novo, si apre la città che ai visitatori e a molti veneziani piace immaginare conservata intatta nei secoli². Da lì, le periferie restano lontane, per lo più sulla terraferma, separate dalla laguna. Il loro sviluppo non ha alterato visibilmente gli equilibri interni al centro storico, benché alla fine lo abbia lasciato pressoché privo di risorse produttive, e ne abbia determinato uno spopolamento radicale. In realtà, nel XIX e XX secolo pure nel centro di Venezia sono state notevoli le trasformazioni, sia riguardo alla terra che all'acqua, sempre con sottrazioni a quest'ultima. Gran parte delle costruzioni veneziane non sono mai rimaste immobili, e hanno anzi subito notevoli rimaneggiamenti nel corso dei due secoli, non escluse ristrutturazioni per accentuare caratteri che le facessero apparire più antiche di quanto non fossero, o necessari a omologarle a tipologie architettoniche tipiche della laguna veneta. La stessa superficie della città si è ingrandita, con opere di interrimento di vari *rii*, o degli spazi che distanziavano un'isola da un'altra.

Mentre tutte le maggiori città europee si pongono con apprensione il problema di limitare o chiudere il transito alle auto nel proprio centro commerciale, lì è come se la città calpestabile fosse tutta un'immensa pista pedonale, impercorribile anche per le biciclette, e ovviamente priva di semafori. Chi vuole spostarsi su mezzi a motore lo può fare sulle più ampie vie d'acqua, come in un'altra città si sposterebbe su ferrovie urbane di superficie e sotterranee. Anche il traffico urbano sull'acqua sta però diventando troppo intenso e caotico, ponendo problemi di sicurezza soprattutto alle imbarcazioni più leggere. Dato che non si tratta di un parco

² Cfr. F. LOMBARDI, *Città storiche, urbanistica e turismo: Venezia e Firenze*, Firenze, Mercury, 1992; *Le Venezie possibili*, a cura di L. PUPPI e G. ROMANELLI, Milano, Electa, 1985.

naturale o della cima di una montagna, ma proprio di una città, al turista costretto ad abbandonare ai varchi della città i veicoli su ruota che l'hanno trasportato fin lì, pare già di entrare in una dimensione surreale, quando si trova a visitare uno spazio urbano servendosi unicamente delle proprie gambe o di imbarcazioni.

Al pari dei loro antenati, molti abitanti del centro storico considerano Venezia la quintessenza di una città, tanto più perché nel XX secolo non si è circondata di anonime periferie. Dopo l'unificazione nazionale italiana, le città della terraferma hanno perduto ciò che per secoli le aveva isolate dalle campagne e dai sobborghi: le cinte murarie, i fossati e i circostanti spazi vuoti per il tiro delle artiglierie imposti dalle loro esigenze di difesa militare. Venezia, invece, ha potuto lasciare quelle periferie a due o tre chilometri di distanza, sulla terraferma. Gli abitanti del capoluogo le evocano con sussiego, come un luogo stravolto dall'inquinamento e dalla bruttezza estetica causate da un'industrializzazione e un'espansione dell'edilizia residenziale avvenute senza rispetto di regole. Eppure, assieme a diversi residenti giunti dalle campagne circostanti, o immigrati da lontano, Mestre e i dintorni hanno saputo attrarre negli ultimi sessant'anni la gran parte della popolazione che ha abbandonato la città considerata sinonimo di romantica bellezza, per trasferirsi in un luogo che – di riflesso e per contrasto – viene comunemente presentato come la più orrida periferia per antonomasia. Nel centro insulare, infatti, ogni intervento edilizio ha costi molto onerosi ed è lento, perché deve essere vagliato preventivamente e autorizzato dalla sovrintendenza ai beni artistici e monumentali, attenta a non lasciare stravolgere i fabbricati antichi o di qualche pregio, che sono la maggior parte. Le attività commerciali rivolte al turismo, tanto quelle alberghiere quanto la ristorazione e i negozi, hanno tolto progressivamente spazio all'abitabilità del centro storico, causandovi uno spopolamento abbinato a un declino della vita produttiva e civile. Da Venezia si sono spostati in terraferma gli operai occupati nelle industrie, i tanti poveri sfrattati da case trasformate in alberghi o uffici, ma pure tutti coloro che erano frustrati dal vivere in mezzo all'acqua, perché sentivano il bisogno di adattarsi ai modelli urbani convenzionali, con automobili, supermercati o locali per il loisir nei paraggi, e soprattutto con abitazioni più spaziose, meno sovraffollate, e innanzitutto dotate di tutti i moderni servizi, quali termosifoni, bagno e ascensore. Così, già dagli anni Settanta da Mestre si è estesa una vasta e intricata conurbazione in direzione dei comuni limitrofi, collegata da arterie stradali spesso intasate, col traffico quasi paralizzato nelle ore di punta.

Ogni mattino feriale, agli intensissimi flussi e riflussi giornalieri di turisti verso Venezia si mescolano quelli – quasi altrettanto intensi – di studenti universitari, professionisti e impiegati delle diverse amministrazioni pubbliche, e la maggior parte di addetti ai servizi, ai trasporti o all'edilizia, per lo più provenienti dalla terraferma, ma pratici della città. Ovunque gente

in transito. Poca che si fermi stabilmente. Ci sono anche flussi in direzione inversa: quelli che la sera, da diverse parti della città e anche dalla terraferma, portano a rincasare i residenti nei sestieri di Castello e Cannaregio, o alle isole del Lido e Giudecca: le aree che mantengono una apprezzabile densità abitativa e attività economiche non finalizzate essenzialmente o interamente al turismo³. Cessato questo flusso di rientro, nel buio la città appare silenziosa e quasi spopolata, con pochi locali aperti che non siano ristoranti, e con scarso traffico nei canali, ad uso di pochi turisti nottambuli.

Tra i flussi di ingresso del mattino, dal modo di camminare e guardarsi attorno delle persone, è facile distinguere dai turisti coloro che sanno dove dirigersi: i pendolari abituali o gli abitanti stanziali, che percorrono velocemente le calli, perché sanno orientarsi e cercano ciò che occorre lontano dagli affollamenti. Il turista, appena oltrepassa Piazzale Roma o i gradini della stazione, già stenta a sapere dove andare, e spesso si deve imbarcare su un vaporetto qualsiasi, purché lo porti in qualche luogo che già ha sentito nominare, o che gli viene suggerito in qualche pagina della guida. Invece, veneziani e pendolari abituali si muovono frettolosi attraverso percorsi nascosti e contorti, nel dedalo delle calli più anguste e solitarie, tra case dagli intonaci scrostati dall'umidità, restando lontani dai palazzi splendidi dove si accalcano i visitatori condotti dalle guide. Evitano i percorsi più agevoli, indicati dalle tabelle gialle turistiche, dove spesso gli affollamenti di visitatori e il loro camminare distratto rendono difficile procedere speditamente nei passaggi tra gli edifici di un vecchio porto mediterraneo, sempre stretti perché pensati in origine come riparo dalle inclemenze del vento e del sole.

I turisti, dal canto loro, in molti casi sono sorpresi nell'accorgersi che Venezia ha degli abitanti, e che i suoi *campi* e le sue *calli* non sono animati unicamente da gente che vi resta solo un giorno o al massimo una settimana. Per loro, questa scoperta pare un po' come constatare che delle persone vivano la propria esistenza in un museo, stranamente senza essere comparse assoldate dalla macchina turistica⁴. Per questo, transitando dai vaporetti, fotografano o richiamano con grida entusiaste chiunque cada sotto i loro sguardi mentre è affaccendato in azioni di ordinaria quotidianità, come se questi facesse invece gesti adatti per uno spettacolo. È inevitabile che la conversione dei visitatori in spettatori e dei residenti in spettacolo⁵ infastidisca questi ultimi, restii ad essere guardati come se impersonassero l'indigeno per un originale reportage etnografico in un paese esotico. Se l'insularità aiuta Venezia a non venire inglobata dalla periferia, dai ponti giunge ogni giorno una folla debordante che la porta a contaminarsi con la

³ G. SBORDONE, *Via Garibaldi*, Padova, Il Poligrafo, 2005; M. CASARIN, *Sant'Elena*, Padova, Il Poligrafo, 2007.

⁴ J. MARÍAS, *Pasiones pasadas*, Barcelona, Agrama, 1991.

⁵ Cfr. M. AUGÉ, *Disneyland e altri nonluoghi*, Torino, Bollati Boringhieri, 1999, p. 12.

standardizzazione a modelli di modernità, che pure si cerca di mascherare il più possibile con l'esibizione di tradizioni, talvolta inventate. Diversi eventi in grado di funzionare come attrazione turistica, specialmente le varie ritualità folklorizzate che si tengono sull'acqua, in molti casi sono pure momenti per tentare di affermare l'esistenza concreta di una cultura capace di dare un'identità stabile a chi vive nella città. Accanto alle ritualità consuetudinarie, nei primi decenni del XX secolo, poi ancora dagli anni Settanta, la *piazza* e i *campi* di Venezia riprendono a proporsi come spazi per eccellenza della teatralità, come luogo del desiderio e della produzione di senso, allo scopo di esorcizzare i seri rischi di diventare dei *non-luoghi*. Una kermesse politica come la Festa nazionale dell'Unità del 1973 ha offerto di nuovo a Venezia l'occasione di porsi come modello di luogo cerimoniale atomizzato per spettacoli all'aperto ed agapi allegre in numerosi spazi frammentari, a cui ridare nuove funzioni, per restituire un senso alla città stessa⁶. Un modello subito imitato da numerose altre città italiane.

Poco dopo, nel 1976, nuovi spunti per usare Venezia come scenario di città da sognare sono stati offerti dalle affascinanti scene iniziali del film *Il Casanova di Federico Fellini*. Spunti subito colti dai più avveduti protagonisti del teatro italiano per avviare di nuovo, col Carnevale del 1980, la pratica di trasformare Venezia nel laboratorio di verifica per nuove ritualità e un immaginario di massa, grazie alla capacità di quel particolarissimo spazio urbano di funzionare come luogo dei desideri. Invece, subito l'occasione si è trasformata in una trascinante occasione turistica di massa, paludata di orpelli evocativi del carnevale settecentesco messo in scena da Fellini⁷, tanto che presto è apparso evidente come questa rivitalizzazione delle maschere potesse a malapena creare lo spazio per poveri barlumi di fantasie individuali, incapaci di assurgere a rito collettivo⁸.

A Venezia, forse, alla base dell'odierna intensa attenzione per le dinamiche urbane più vitali, o per quelle economiche ormai relegate al passato⁹ – si pensi alla completa scomparsa delle industrie nel cuore della città, dove l'ex Mulino Stucky, ristrutturato nella sua mole neogotica come elegante e multifunzionale centro congressi, commerciale e alberghiero, diviene il più evidente cambio d'uso per quelli che erano importanti spazi produttivi – c'è proprio l'apprensione riguardo ad una città che oggi pare vivere

⁶ Cfr. G. NAPOLITANO, «Per la cultura, per Venezia», *Almanacco Pci '74*, Roma, Sezione centrale di stampa e propaganda, 1973; A. TONELLI, *Falce e tortello. Storia politica e sociale delle feste dell'Unità*, Roma-Bari, Laterza, 2012, pp. 113-114, 138.

⁷ G. BERTRAND, *Histoire du Carnaval de Venise*, Parigi, Pygmalion, 2013, pp. 310-326.

⁸ J. DUVIGNAUD, *Fêtes et civilisation*, Arles, Actes Sud, 1991, pp. 235-237.

⁹ M. T. SEGA, N. M. FILIPPINI, *Manifattura tabacchi e Cotonificio veneziano*, Padova, Il Poligrafo, 2008.

essenzialmente dell'attrarre turisti e mettersi a loro disposizione, faticando talvolta a mantenere e vedere con chiarezza altre solide dimensioni. Pur con tutti i suoi problemi nel volgersi alla modernità, la Venezia del XX secolo non ha mai cessato di essere un vivace riferimento per la produzione culturale. In città le innumerevoli mostre d'arte costituiscono una delle più ricche e varie attrattive per i visitatori. È una delle fondamentali vetrine dell'arte contemporanea, e di conseguenza anche della compra-vendita dei prodotti artistici, con flussi finanziari molto rilevanti attorno a questo mercato. Le mostre vengono gestite principalmente dalla Fondazione musei civici di Venezia, con criteri di alta imprenditorialità, per abbinare una qualità elevata dell'offerta a un *marketing* capace di richiamare e convogliare masse imponenti di persone verso le più diversificate proposte espositive.

Del resto, Venezia si presenta sempre più come una città della cultura, con un proliferare di iniziative persino dilatato all'eccesso e invadente rispetto alle effettive possibilità di fruizione delle persone che frequentano lo spazio urbano. Non ci sono esitazioni a promuovervi attività culturali e, grazie alla teatralità del luogo, è facile attrarvi ospiti illustri: famosi artisti e intellettuali, personaggi politici e dello spettacolo, o noti milionari in cerca di mondanità. Nelle sedi più svariate, tanto pubbliche che private, c'è un quotidiano vorticoso succedersi di eventi culturali rivolti pure a un pubblico massificato, ma spesso a quello più *élite*¹⁰; nel mese di settembre la città ne è letteralmente intasata. Affiancati da numerose associazioni e fondazioni, il Comune e l'Università Ca' Foscari primeggiano come promotori di tali iniziative, seguiti a distanza dall'Istituto universitario di architettura e da altri prestigiosi istituti. Il pubblico è costituito da turisti, forestieri semi-stanziali, studenti, ricercatori universitari e abitanti residenti. Nel corso del 2012, tra mostre, conferenze, spettacoli, performance, concerti, c'è stata una media giornaliera di 52 eventi culturali al giorno; 85 nei mesi di apertura della Biennale d'arte. Occorre precisare che la maggior parte delle conferenze, come le performance artistiche, si tengono di giorno o spesso nel tardo pomeriggio. Non la sera dopo cena, quando la città si è svuotata. I turisti che pernottano in città, si cerca di coinvolgerli per lo più in concerti con musiche di Vivaldi, spesso organizzati direttamente da agenzie turistiche in ex chiese o luoghi suggestivi, dove si espongono anche teche con copie ricostruite di antichi strumenti musicali. In tanta abbondanza d'iniziative culturali, si assiste al paradosso che la città della Mostra del cinema riesce a malapena a tenere in attività un solo cinema per gli abitanti del proprio centro insulare.

Un altro particolare aspetto della trasformazione della città in una vetrina lo si verifica in buona parte delle chiese, dove – data la presenza di preziose

¹⁰ *La produzione culturale a Venezia. Gli eventi, i produttori, i fruitori. Decimo rapporto*, a cura di F. SBETTI e M. BERTOLDO, Venezia, Fondazione Venezia, 2013, pp. 32-37.

opere d'arte – si paga un biglietto per entrare. Il clero – tanto maschile che femminile – vi si vede molto di rado: fatto che potrebbe sorprendere, se si pensa che nel XX secolo sono diventati papi ben tre patriarchi della città e arcidiocesi (Pio X, Giovanni XXIII e Giovanni Paolo I), e due di loro pure santificati. In molte chiese le funzioni religiose si tengono solo in occasioni particolari, non tutte le domeniche. Non poche sono quelle che ordinariamente restano chiuse, perché inadatte ad accogliere visite turistiche. La città è caratterizzata da una spiccata cultura secolarizzata, ben distinta dalla cultura popolare e civile della regione veneta di cui è capoluogo, dove il cattolicesimo – almeno fino a buona parte del XX secolo – è invece stato vistosamente alla base delle identità collettive. Per i veneziani, in questo caso anche per molti di quelli trasferiti sulla terraferma, le consuetudini religiose sembrano assumere un significativo rilievo essenzialmente nei rituali stagionali di novembre, il mese in cui si la marea del turismo è meno invasiva. Permane infatti radicato il tradizionale pellegrinaggio attraverso il temporaneo ponte galleggiante per collegare al resto della città – al di là del Canal Grande – la chiesa della Salute, il 21 novembre. Una pratica analoga c'era, fino a metà del XX secolo, verso il cimitero sull'isola di San Michele nella commemorazione dei morti del 2 novembre. Queste due tradizioni appaiono ancora momenti di intimo raccoglimento religioso per molti, e per altri comunque un rilevante costume identitario, forse proprio perché si tratta delle sole ritualità cittadine rimaste estranee al consumo turistico.

Spazio urbano celebre nel mondo per le sue caratteristiche uniche, dalla fine del XIX secolo Venezia è stata spesso imitata, nei luoghi più disparati di tutti i continenti. Non in quanto città, ma in genere come scenario evocativo di ingenuie emozioni romantiche, oppure per speculazioni commerciali, anche le più banali, come innumerevoli pizzerie che in Europa e nelle Americhe ne portano il nome e qualche elemento simbolico nell'arredamento, oppure come otto pittoreschi centri commerciali in Giappone. Lontano dall'Italia, oltre un centinaio di centri abitati prendono come nome Venezia, magari per stravaganti abbinamenti fantasiosi, persino in sperduti paesini di montagna¹¹. Spesso non si tratta neppure di paesi sull'acqua. Dopo che Los Angeles aveva prodotto a fine XIX secolo un parco a tema replicante alcune icone dei monumenti veneziani, alcuni parchi a tema ad esso ispirati hanno attorniato e caratterizzato vari alberghi di lusso, influenzandone anche gli arredamenti interni. A Las Vegas il *Sands Hotel*, uno dei più grandi alberghi a cinque stelle del mondo, nel suo parco riproduce in scala ridotta alcuni elementi architettonici di piazza San Marco e il ponte di Rialto, con un canale con acqua colorata in verde, dove a pagamento si fa un breve tragitto su gondole in vetroresina. A Macao replica queste copie

¹¹ *Welcome to Venice: cento volte imitata, copiata, sognata*, a cura di G. MOLTEDO, Venezia, Consorzio Venezia Nuova, 2007.

statunitensi *The Venetian Resort*, il maggior centro del gioco d'azzardo dell'Asia, con 900 tavoli da gioco, 3 500 slot machines e uno stadio da 15 000 posti, separati da tre canali percorribili con gondole.

Come in altri dei luoghi più celebrati dalla consuetudine turistica, il contatto con Venezia produce la sensazione – rassicurante o persino entusiasmante per molti, fastidiosa invece per quelli con inclinazioni élitari – di ritrovare nella città le troppe cose già viste nelle sue innumerevoli e celebratissime riproduzioni in immagine, a cominciare dai modellini in plastica delle gondole¹². Se chi arriva a Venezia non vuole annegare negli innumerevoli stereotipi che la riguardano, tale sensazione può essere superata appena si accetta di perdersi per la città e per i suoi tanti luoghi solitari, dove farsi prendere a fondo dalla teatralità del suo specchiarsi nelle acque, in cerca di scoperte soggettive; oppure, si può superare il senso di fastidio facendosi condurre in uno dei tanti tranquilli posti piacevoli da persone che li conoscano. Rispetto a una qualsiasi duplicazione sul modello di Disneyland, il vantaggio di Venezia è che la città reale è irriducibile a un cliché che riproduca ciò che il visitatore si aspetta di vedere, ma riserva molte sorprese.

Eppure, la diffusione del cliché è capillare e sempre più debordante. Accanto al tradizionale artigianato del vetro e dei monili, o dei tessuti raffinati, il Carnevale o altre occasioni festive hanno avviato l'invenzione di sana pianta del commercio di prodotti «caratteristici» come le maschere di ogni foggia fantasiosa, per lo più ispirata a immagini oniriche di feste di epoche lontane, come pure di bizzarri copricapo multicolori in tessuto e spugna, accompagnati da un vasto flusso commerciale di souvenir che invade negozi e bancarelle di magliette, felpe o ventagli con immagini pacchiane come la gondola stilizzata, il leone alato o il semplice nome Venezia¹³. Troppi negozi di souvenir e bancarelle vendono simile paccottiglia, assieme ad imitazioni cinesi dei vetri di Murano. E l'offerta stereotipata di cultura di massa non si limita alla massiccia vendita di oggetti, se nella piccola sacca di San Biagio – poco oltre il canale della Giudecca e nei pressi della stazione marittima dove attualmente approdano le navi da crociera – un'azienda specializzata nella gestione di parchi di divertimenti sta impostando un progetto rilevante: uno spazio a tema che con allestimenti scenici dovrebbe rappresentare l'ambiente tipico della laguna e insieme la storia della Serenissima, col supporto di figuranti che a terra e su galee riprodurrebbero episodi celebri del passato, quali la battaglia di Lepanto. L'isolotto verrebbe collegato con continui servizi di trasporto sull'acqua, per convogliarvi masse di turisti ad apprendere in pillole la storia

¹² Cfr. H. M. ENZENSBERGER, *Una teoria del turismo*, in *Questioni di dettaglio*, Milano, Feltrinelli, 1965, pp. 66-89; R. Debray, *Contro Venezia*, Milano, Naldini & Castoldi, 1996.

¹³ Cfr. «Elementi del paesaggio. Mascherai», in *Altrochemestre. Documentazione e storia del tempo presente*, n. 5, primavera 1997, pp. 49-50; «Elementi del paesaggio. Magliette per turisti», *Ivi*, n. 4, primavera 1996, pp. 20-21.

di *Venezia* e guardarne la realtà virtuale attraverso avveniristici impianti multimediali, per poi riversare per qualche ora queste folle in alcuni centri monumentali della città. Come avviene già al Mont Saint-Michel¹⁴, una preconfezionata percezione virtuale della città precederebbe, o in parte sostituirebbe, la visita alla città vera, pur ben visibile ad alcune centinaia di metri.

Per i residenti in città, diventa sempre più un punto d'orgoglio identitario caratterizzare i propri comportamenti e movimenti in città facendo il contrario di tutto ciò che fanno i turisti, ed evitando per quanto possibile i numerosi luoghi – tanto all'aperto come al chiuso – dove stazionano i turisti. Da qualche decennio, perciò, persino la *piazza* e i suoi celebri caffè hanno cessato di essere il ritrovo per antonomasia dell'élite cittadina. I celebrati caffè storici, rimasti così del tutto privi di avventori abituali, tentano ora di catturare turisti facoltosi o sprovveduti, per lo più asiatici o russi, con anacronistiche orchestre abbigliate in frac o smoking, come se si fosse ancora nella *Belle Époque*. Inoltre, oggi un veneziano potrebbe saper condurre una gondola, ma non ci si farebbe mai trasportare. L'unica eccezione sono le gondole larghe da *traghetto*: quelle per attraversare il Canal Grande in alcuni punti strategici, imbarcazioni ignote ai visitatori occasionali.

Verso l'acqua spesso si rivolgono il tempo libero e le attività sportive dei veneziani; ma oggi l'essere circondati dall'acqua è anche un'immagine che popola le loro ansie, raccontano gli psicoterapeuti operanti in città¹⁵. È noto che a lasciare talvolta interdetti e frenare i turisti, specialmente in autunno e inverno, possono essere le maree, che periodicamente allagano parte della città. Grazie al *bollettino delle maree* accessibile attraverso i giornali, il telefono e il Web, i veneziani e chi lavora in città sanno normalmente informarsi preventivamente sull'«acqua alta» e munirsi per tempo di alti stivali di gomma, che lì ogni persona possiede. Gli allagamenti in progressivo aumento – al di là del fastidio negli spostamenti o dei danni materiali che creano – sul piano simbolico prospettano un futuro con guasti crescenti per la città; lì si guarda con preoccupazione talvolta rassegnata. I veneziani restano in genere scettici verso i colossali investimenti governativi per erigere le dighe mobili che nel nostro XXI secolo dovrebbero controllare le maree: sanno che tali operazioni possono creare potentati incontrollabili, in grado di manipolare gli equilibri cittadini, e preferirebbero che venisse invece finanziato il loro municipio per eseguire le opere periodiche di pulitura dei fondali dei canali e di elevazione delle fondamenta, in modo da regolarizzare i flussi delle maree, come è stato d'uso fino al XX secolo. Hanno dato ragione a queste diffidenze della popolazione i casi clamorosi di corruzione che nel 2014 hanno portato alle dimissioni il sindaco della città e

¹⁴ M. AUGÉ, *Disneyland e altri nonluoghi*, cit., pp. 53-56.

¹⁵ R. GUARNIERI, «Che ci sia almeno la terra», in *Altrochemestre. Documentazione e storia del tempo presente*, n. 3, estate 1995, p. 3.

messo sotto accusa un parte significativa del ceto imprenditoriale e politico, locale e nazionale, che avevano fatto vaste speculazioni illecite attorno ai lavori idraulici del Consorzio Venezia Nuova. A dispetto dei seri problemi posti dai ricorrenti allagamenti, le imprenditorialità economiche e culturali sostengono poi con decisione la necessità di cablare con collegamenti a fibra ottica tutta la città, per consentire un maggiore sviluppo del già diffuso telelavoro, che permetta di potenziare ulteriormente Venezia come centro progettuale, all'avanguardia nella produttività in campo virtuale. Nel frattempo, non è certo la frequentazione di massa, con la sua democratizzazione degli accessi allo spazio cittadino e lagunare, a distogliere le élites finanziarie alla moda dal predisporre propri consistenti spazi esclusivi. A Marghera l'emigrato veneto Pierre Cardin ha fatto di recente disegnare i piani per il *Palais Lumière*, centro commerciale di lusso e spazio per una cultura *fashion* intitolati a suo nome. Se il progetto non fosse stato bloccato da vincoli paesaggistici e dalla vicinanza delle piste d'atterraggio dell'aeroporto, avrebbe creato la decima torre d'Europa per dimensioni: sessanta piani e 245 metri d'altezza, da cui guardare Venezia in una prospettiva assolutamente inedita, scrutandola a distanza, tra giardini pensili, dal centro di un polo industriale chimico e metallurgico da avviare a una rapida riconversione commerciale post-industriale. Mentre vari isolotti della laguna sono contesi tra ricchi uomini d'affari per farne personali riserve di caccia e pesca a pochi chilometri dalla città, va contro tendenza solo una società di centinaia di cittadini mobilitati attraverso il Web, che sta riuscendo ad acquistare la solitaria isola di Poveglia, un tempo sede di un sanatorio, per mantenerne l'uso pubblico e per bloccare i progetti di consegnare anch'essa alla speculazione alberghiera. L'isola di Santa Cristina, nella laguna Nord, acquistata invece dallo stilista di cristalli e gioielli Swarovski, da anni è diventata luogo di raffinate coltivazioni biologiche, dove la proprietà accoglie solo rari ospiti a scopo promozionale, ma dove in particolare produce un proprio vino dai decantati pregi, l'*ammiana*, che non viene immesso in commercio, ma circola per il mondo con bottiglie in dono alla clientela speciale, o per baratti di lusso, al pari dei prodotti degli orti, dei frutteti, dei campi e della valle da pesca, opportunamente lavorati per la conservazione e diffusi per analoghi canali fuori dal mercato. Al Lido, a San Nicolò, la vecchia aerostazione è stata completamente restaurata, riproducendo perfettamente nello stile le fotografie degli anni Trenta che ne rendevano l'immagine di uno scalo di lusso. Dal suo campo di volo, elicotteri e piccoli aerei monoelica si alzano come taxi, per mostrare a pochi turisti facoltosi la città dall'alto. È un po' come se il *restyling* della parte moderna della laguna e della sua riva in terraferma fosse diventato il nuovo grande investimento d'immagine della città, improntato di gusto aristocratico e – in spazi certo differenziati – al contempo aperto ad accogliere e guidare il gusto delle masse. Al termine del XX secolo, questo piccolo aeroporto del Lido pare lo specchio di un'altra

idea di Venezia, pure essa avveniristica, che tra le due guerre mondiali aveva cercato a sua volta di rispecchiare l'intraprendente e militaresca repubblica marinara di diversi secoli prima.