

IL CICERONE ★



Venezia. Il 14 luglio 1902 crollò il Campanile di S. Marco. Ecco una rara fotografia delle rovine.

ra polemicamente uno sforzo, al servizio della regia, «che per noi significa un ritorno del teatro al teatro, ciò che, visivamente, è rinvicinata dei volumi, degli spazi, delle masse, delle dimensioni, delle luci e delle ombre nell'architettura».

Opinioni disperatamente discordanti? Fino a un certo punto. Tutti e quattro gli scrittori, in quanto hanno derivato la loro definizione da un determinato aspetto storico della scenografia, hanno ragione. Le scene barocche avevano l'intenzione di meravigliare e stupire, ed il teatro aveva sempre una funzione politica; quindi non è del tutto errata la tesi di Hyatt Mayor. Il Settecento credeva che il palcoscenico fosse un regno offerto alla *immaginazione dello spettatore*. Nell'Ottocento gli scenografi avevano grandissima importanza soprattutto per il melodramma, e dipendevano dal librettista, dal regista e dal compositore dei balli, non dai musicisti. Era naturale che questi avanzassero la richiesta d'un'accurata ricostruzione storica (conforme alle caratteristiche romanzesche dell'opera di allora) e d'una maggiore aderenza allo stile musicale. Anton Giulio Bragaglia, che parla in nome d'una esperienza personale di palcoscenico, si preoccupa di ottenere con le luci e le scene un immediato rapporto emotivo col pubblico, di creare un «clima» poetico, al di fuori d'ogni preoccupazione veristica.

Dunque tutti, per la loro parte, vedono giusto. Come seppe proliferare ora dalla pittura, ora dall'architettura, ora dall'archeologia, ora dalla tecnica, ora dalle luci, così la scenografia invase l'uno e l'altro campo della cultura, o meglio ancora della vita. Forse perché essa appaga un ineliminabile istinto umano. Una cosa è certa: la sua futura definizione dovrà essere comprensiva di questi e di altri aspetti.

EUGENIO BATTISTI



Venezia 1900. Il vaporetto per il Lido.

I VANDALI IN CASA

LA MORTE A VENEZIA

DI ANTONIO CEDERNA

LA VISITA di Venezia è sorgente inesauribile di sorprese per il turista intelligente», dice una vecchia guida del Touring, e nessuno può oggi metterlo in dubbio, dal momento che una commissione di «tecnici» veneziani ci sta preparando una sorpresa addirittura spettacolosa, vale a dire l'eliminazione integrale delle caratteristiche fisiche di Venezia stessa, «città unica al mondo».

La minaccia che pende su Venezia, meticolosamente preparata dai «tecnici» locali, si compone di quattro punti principali: I) Costruzione di una nuova isola di imprecisata estensione, al capo ovest della città, colmando la laguna presso la Stazione Marittima, in località Tronchetto, con relativi stabilimenti, uffici, abitazioni. II) Costruzione di un «nuovo nucleo urbano costiero», altrimenti detto «città-giardino satellite», per circa 200.000 nuovi abitanti, nelle isole che chiudono la laguna a est di Venezia, e a nord del Lido: S. Andrea, Certosa, Vignole, S. Erasmo e penisola del Cavallino. III) Costruzione di una «galleria subacquea», altrimenti detta «autostrada sublagunare» la quale, partendo dalla costruenda nuova isola al Tronchetto, sottopassando il ponte stradale e ferroviario, correndo parallela alle

Fondamenta Nuove, sfiorando presso l'Arsenale e proseguendo quindi sui ponti di barche o pontili, colleghi «rapidamente» la terraferma e la nuova isola con la nuova «città-giardino satellite» che sorgerà sulle isole menzionate. IV) Costruzione di una grande strada, da Chioggia verso Trieste (proseguimento della «romea»), non già sulle coste della terraferma, ma sulle isole litoranee di Pellestrina, Malamocco, Lido, Certosa, Vignole, S. Erasmo, Penisola del Cavallino, *et ultra*.

Immaginiamo un organismo umano sottoposto a una intensiva cura di stupefacenti o fulminato da un corto circuito: tale l'effetto che avrà per Venezia e per tutti gli altri centri lagunari questo progetto, qualora si realizzasse. Costruire isole al capo ovest di Venezia (Tronchetto), costruire città-giardino satelliti al capo est e collegarle con strade sub e sopra lagunari passanti per Venezia, equivale a invadere e prosciugare man mano la laguna, a trasformare le isole in città su arcipelaghi e a saldare progressivamente Venezia con esse e con la terraferma, con definitiva scomparsa dell'«insularità» di Venezia, ossia del suo carattere fondamentale: mentre il passaggio della nuova strada in prosecuzione della «romea» sulle isole del litorale, trasformerà Pellestrina, Malamocco, Lido e isole adiacenti in una compatta barriera di edifici che sprangerà per sempre la laguna, riducendola a una miserabile pozzanghera. Il progetto, che da qualche anno va in giro sui tavoli dei competenti ministeri, significa prendere d'assalto Venezia su due fronti: significa realizzare la bella trovata di espandere «a macchia d'olio» anche Venezia, cioè l'unica città italiana, dove le stesse condizioni topografiche escludono un tal genere di disastroso sviluppo urbanistico. Eppure oggi non si nota nessuna calata di barbari sulla terraferma, che costringa gli abitanti della costa a rifugiarsi nelle isole, come capitò una volta: oggi i barbari sono già nelle isole e, quel che è peggio, si sentono in fase espansionistica.

I «tecnici» veneziani, come i loro compagni di mezza Italia, partono da un impulso irrazionale, retorico e campanilistico, cioè da una ridicola questione di «prestigio». Temono nientemeno che il «vecchio centro di Venezia lagunare» diventi un'appendice o un «sobborgo eccentrico» del «centro di terraferma, industriale e portuale» (Mestre e Marghera): che fare in tal pericolo? Come bambini intor-

no a una bilancia da far stare in equilibrio, i pianificatori veneziani mettono pesi sul piatto più leggero, mettono cioè case e case sulle isole a est di Venezia fino a comporre una «città-giardino satellite costiera», perfettamente sicuri che, così, il «baricentro urbano» ritornerà a Venezia.

Lasciamo ai «tecnici» veneziani le loro alchimistiche illusioni, e osserviamo piuttosto che essi sembrano non sapere quello che fanno, scrivono e affermano. Assicurano che costruendo intorno a Venezia una città per 200.000 abitanti, isole artificiali e autostrade sublagunari, si eliminerà il pericolo di manomissioni, demolizioni, ricostruzioni e sopraelevazioni all'interno della città: come se non avessero sotto al naso l'esempio di cento città italiane, Roma in testa, dove proprio un'analoga espansione a macchia d'olio ha causato direttamente manomissioni, demolizioni, ricostruzioni, sopraelevazioni e sventramenti nei vecchi centri.

Assicurano che la nuova autostrada lagunare distoglierà gran parte del traffico dal Canal Grande, tanto nocivo alle fondamenta dei vecchi palazzi, e contemporaneamente si eccitano all'idea che la stessa «autostrada», con le stazioni a S. Alvise e al Rio dei Mercadanti, «porterà l'accesso dei mezzi di trasporto terrestri» nel cuore di Venezia, nei sestieri di Cannaregio, Castello e S. Marco, facendovi per di più confluire «gli interessi delle zone litoranee a nord e a sud», ora distratti verso Treviso e Padova: quasi che ciò non volesse dire portare nuova gente, nuovi affari e nuovi «interessi» edilizi e di speculazione, con le prevedibili conseguenze, proprio là dove si dovrebbe alleggerire e decongestionare.

Assicurano che non vogliono alterare Venezia, che Venezia deve mantenere il suo predominio culturale, turistico, alberghiero, eccetera eccetera, e contemporaneamente temono che Venezia resti «fuori delle vie del traffico» («in coda a un sacco», dicono pateticamente), quasi fosse un'irraggiungibile atlantide, e arrivano a sostenere che Venezia, una volta presa in mezzo tra isole artificiali e isole artificialmente abitate e percorsa da autostrade sub e sopra lagunari, se ne avvantaggerà anche dal punto di vista turistico: come se i turisti venissero a Venezia per ammirarne l'accresciuto «confluire di interessi dal nord e dal sud» o altro del genere. Non c'è niente da fare: anche a Roma il principe Mario del Drago, presidente dell'Associazione fra i Romani, sostiene che la Via Appia Antica, una volta ridotta a città-giardino, sarà assai più assiduamente visitata dai forestieri.

Assicurano ancora che, una volta sfollata nelle nuove isole la popolazione eccedente (e nella nuova città satellite costiera ci sarà posto addirittura per 200.000 persone!) si potrà procedere al «risanamento» interno di Venezia: come se il medesimo risultato non si potesse ottenere indirizzando l'espansione di Venezia in altra direzione. Ma chi allora «valorizzerà» le «magnifiche spiagge» di S. Erasmo e di

Punta Sabbioni? E non dimentichiamo gli altri vantaggi che il progetto del comune garantisce a Venezia: la nuova autostrada permetterà la miracolosa quanto anacronistica «rinascita» del preistorico Arsenale, « forse il più antico del mondo »; e, come se ciò non bastasse, l'ospedale (« forse uno dei più antichi del mondo ») vedrà aumentare il numero dei ricoverati (sempre per la famosa confluenza di interessi dal nord e da sud), « valorizzando » contemporaneamente « la competenza dei suoi illustri clinici ». Il che è un modo assai curioso di presentare i frutti del progresso.

CONSERVEREMO allora Venezia sotto ad una «campana di vetro?», strillano a questo punto i pianificatori della laguna, che affettano una virile stanchezza di gondole e chiaro di luna, come i distruttori della Via Appia Antica sono stanchi di rovine e lontani orizzonti. Rispondiamo soltanto che il problema di conservare e sviluppare Venezia è problema delicato, che vuole lume d'intelletto, visione del mondo ampia, organica e progredita, che riconosca e salvi di Venezia quanto appartiene alla civiltà, alla storia, e a tante altre belle cose, che gli uffici comunali sono in genere assai poco qualificati a intendere; non si risolvono i problemi di Venezia con lo stile del rinoceronte, come non si affida un malato a un medico animato da follia omicida. Il progettore veneziano, mangiando la laguna come un eczema maligno mangia la pelle, immettendo brutalmente Venezia in una corrente smisurata di traffico, saldandola man mano con la terraferma, acciacciandola da tutti i lati con isole artificiali e città satelliti mostruosamente pompate da nuove autostrade, tende a rovesciare le funzioni elementari di Venezia, a sconvolgerne il tessuto umano e sociale, ad annientarne il ritmo di vita, l'anima stessa, cancellandone quindi progressivamente anche il corpo, cioè l'aspetto architettonico, ambientale, paesistico. I pianificatori veneziani si sentono «moderni» perché scambiano rozzamente il progresso con i «mezzi di trasporto terrestri»: il loro livello mentale è lo stesso dei pianificatori littori di Roma che per esaltazione retorica e boria provinciale, portano il passo romano e il «rombo dei motori» in mezzo ai Fori, coi bastardi e perniciosi risultati che chiunque può constatare. Ieri l'«Urbe Massima» di Armando Brasini, di Marcello Piacentini e di Antonio Muñoz; oggi, con analoghi principi e procedimenti, abbiamo la «Venezia Massima» degli ingegneri veneziani. Questi, c'era da aspettarselo, si «sentono nella storia», anzi ci informano che il loro progetto segnerà «una data storica» per Venezia, per Venezia «regina della laguna»: gli appellativi regali vengono sempre rispolverati dai distruttori, come nell'altro caso pietoso della regina viarum.

Trascuriamo altri piccoli suggerimenti contenuti nel progetto, quali nuove sacche o isole attaccate al sestiere di Cannaregio, ritocchi al Lido («grande piazza con edifici adeguati all'accesso») o la trasformazione della Dogana in un «luogo di ricevimento estivo che, lussuosi e attrezzati, potrebbe essere qualche cosa di fantastico (!) ai fini turistici»: e veniamo in particolare alla nuova isola da costruire, colmando la laguna presso il Tronchetto, cioè al capo occidentale di Venezia. Essa è cara ai pianificatori veneziani come la pupilla degli occhi, e da almeno quattro anni la vanno proponendo alle autorità competenti.

Secondo il programma massimo del progettore, la nuova isola dovrebbe misurare circa settanta ettari (poco meno di un sesto della superficie di Venezia), e sarebbe destinata a contenere quanto segue: lo scalo merci per il traffico fluviale e lagunare, i magazzini generali, il mercato dei vini, magazzini per macchinari, deposito merci in esportazione per l'Oriente, fondaci stranieri, stazione marittima, dogana e sanità, l'azienda comunale navigazione interna lagunare, la manifattura tabacchi, il deposito sali, il macello pubblico, il mercato ortofruttilo all'ingrosso, alcune caserme, case di cura e ospedali, autorimesse e parcheggi per 7 o 8.000 macchine, la nuova officina dell'acquedotto, depositi, aziende e uffici vari, industrie cittadine, «di diambro e nocive», impianti sportivi, e infine la direzione delle aziende industriali di Marghera, con uffici e abitazione per impiegati e dirigenti; il tutto mescolato con zone residenziali «di tono elevato» per il personale di tutte le aziende, industrie, fabbriche, uffici ed enti trasferiti sull'isola, con in più, naturalmente, negozi, chiese, giardini, uffici comunali eccetera.

E chi più ne ha, più ne metta: è come insacare un salame. Quale lo scopo di questo pozzo senza fondo appiccato al margine occidentale di Venezia? Lo scopo è di «costituire in Venezia un complesso edilizio che possa essere qualcosa di simile a quel che sono le City dei paesi anglosassoni». Una City anglosassone, in Venezia, con



Napoli, piazza di Monteliveto. Si iniziano i lavori per l'elmirinale

macello pubblico, caserme, industrie «nocive» e mercato ortofruttilo: questo dà la misura dell'originalità dei pianificatori lagunari, e di dispensa da ulteriori commenti, salvo rilevare la bella scioltezza espressiva della frase citata.

Davanti a una simile sparata, anche il Ministero dei Lavori Pubblici ha fatto un salto, tanto che il 3 aprile del 1954 ha osato bocciare l'isola. Seguono relazioni di commissioni e sottocommissioni appostamente nominate, si levano contro l'isola le proteste degli accademici dell'Accademia di Belle Arti, le proteste di parecchi giornali: tra una cosa e l'altra l'isola sparisce e ricompariva, come un ippopotamo, al bagno. Nel 1953 le riunioni e le relazioni delle commissioni e delle sottocommissioni si fanno più frequenti, mentre più insistenti si fanno le pressioni degli interessati, che molto abilmente presentano isole di misure diverse, ora di 120, ora di 70, ora di 50, ora di 40 ettari. Nel 1954 il Ministero comincia a dar segni di stanchezza, e il 22 luglio si arrende: si costruisca pure l'isola fantasma al Tronchetto, ma sia ridotta di dimensioni e assuma la forma di un «pennello», cioè di una fettina di non più di 20 ettari; non si costruiscano in essa zone residenziali, ma vi si sistemino soltanto l'acquedotto e i «servizi essenziali» alla strada che viene dalla terraferma: e soprattutto si abbia fiducia nel futuro, cioè nell'immane avvento del nuovo piano regolatore generale di Venezia che, aiutando la Provvidenza, dovrebbe compiersi entro il 1955.

Pochi sanno a che punto sia arrivati, oggi, la complicata faccenda. Certo è che grande o piccola, fettina o «pennello» o pozzo senza fondo, la nuova isola cui il Ministero dei lavori pubblici ha incautamente dato il suo benestare, è un'intempestiva sciocchezza; e in tal senso si è espressa la minoranza in seno alla commissione «per lo studio del problema lagunare-urbanistico Venezia». In una sua relazione, la minoranza considera la costruenda isola come un pericolo precedente e, peggio, come remora e intralcio all'impostazione del piano regolatore a venire; soprattutto ne sottolinea l'inutilità assoluta proprio dal punto di vista funzionale, poiché gli stessi «servizi essenziali» potrebbero tranquillamente essere sistemati, con generale vantaggio, in altre aree inutilizzate, comprese tra il Piazzale Roma e il Canale della Giudecca. Cosa possibile se, al solito, i pianificatori veneziani avessero avuto voglia di studiare sul serio il problema nei suoi termini concreti, anziché ricorrere all'espedito facile, pomposo e balordo della costruzione di una nuova isola.

Quindi la situazione non è allegra (e l'esempio è contagioso: una nuova isola o sacca si sta costruendo presso Marano). Dando il suo benestare alla nuova isola in zona Tronchetto, anche se ridotta, il ministero ha creato le condizioni ideali affinché il nuovo piano regolatore di Venezia, che lo stesso ministero dovrà approvare, nasca storto e già compromesso all'origine. Quanto poi al futuro piano regolatore, il Ministero dei Lavori Pubblici aveva avviato una «conferenza preliminare», convocando tutti gli enti e le amministrazioni interessate, allo scopo di «individuare i problemi urbanistici e tecnici fondamentali di Venezia»: tenutasi una

prima riunione il primo febbraio del 1954, non se ne è saputo più nulla. Dal canto loro i pianificatori veneziani vanno sbandierando ai quattro venti il progetto, nella non assurda speranza che il nuovo piano regolatore (per il quale, a quanto si dice, si sta preparando un bando di concorso internazionale) sia costretto a tener conto di quelle mirabolanti proposte (nuove isole, città satelliti nelle isole esistenti, autostrada sublagunare, strada sulle isole del litorale, ecc.); quanto infine al Ministero della Pubblica Istruzione, che dovrebbe in qualche modo occuparsi di una città di «notevole interesse» come Venezia, giureremmo che esso continua a dormire il sonno del giusto, se non trovassimo il Direttore Generale per le Antichità e Belle Arti, Guglielmo de Angelis Ossat, tra coloro che hanno approvato la costruzione, in formato ridotto, della nuova isola nella laguna.

ANTONIO CEDERNA

VERNICE

LA ROVINA delle nostre città procede senza sosta, facilitata dall'indifferenza (se non addirittura dal compiacimento) della popolazione, e dall'incredibile fiacchezza (se non addirittura dall'esplicito consenso) delle autorità locali e statali. Scettici e conformisti, i nostri funzionari temono una cosa sola, lo «scandalo», e anziché cercare nella stampa liberale un appoggio al loro lavoro, preferiscono tacere e nascondere, facendosi complici dei distruttori d'Italia. Gli scempi contro il carattere ambientale delle nostre città sono infiniti, e tutti ne abbiamo segnalati sul nostro giornale: piccoli o grandi, essi sono sempre dei miserabili espedienti dettati da calcoli sbagliati, cioè dagli interessi degli speculatori e dal provincialismo culturale; il loro carattere dominante è di essere sempre e soprattutto inutili. L'ultimo scempio (in ordine di tempo) ci viene segnalato da Fausto Nicolini, da Napoli: l'amministrazione monarchico-minista, cominciata nella sua metodica opera di smantellamento delle bellezze della città, ha mosso guerra alla fontana barocca che sorge in piazza di Monteliveto, in cima alla quale sta la statuetta del «reuccio» Carlo II, ultimo re di Spagna di casa Asburgo (vedi a questo proposito anche la corrispondenza di Salvatore Rea). La fontana è in procinto di essere scaraventata «altrove»: al suo posto dovrebbero sorgere, sembra, degli «angusti, orribili, ignobili tuguri per coloro che finora vendevano pesce nella strada che prende nome dal cavalcavia elevato dal secentesco magistrato Carlo de Tappia». Anche a Milano, per «ragioni di traffico», vogliono spostare «altrove» vecchi archi e vecchie colonne: quanto a Roma, si potrebbe scrivere un volume sul trapianto sistematico, negli ultimi decenni, di chiese, palazzi, portali e fontane. I monumenti come mobili usati da sgomberare, o come pedine di scacchi: cosa fa il Soprintendente ai Monumenti, cosa fa la Società nazionale di scienze, lettere ed arti, cosa fa la Società di storia patria? si chiede Fausto Nicolini che, come presidente dell'Accademia Pontaniana, ha messo all'ordine del giorno della prossima tornata un'energica nota di protesta.

SONO STATE messe in giro dalla stampa quotidiana voci tendenziose e contraddittorie sulle decisioni che avrebbe preso la Commissione ministeriale, incaricata di preparare il piano paesistico per la tutela della via Appia Antica. Un quotidiano romano ha persino attribuito al presidente della Commissione, Senatore Umberto Zanotti Bianco, delle dichiarazioni che poi sono risultate inventate di sana pianta. La verità è che la Commissione, non avendo concluso ancora i suoi lavori, non ha diramato nessuna notizia alla stampa, né il Senatore Zanotti Bianco ha fatto alcuna dichiarazione.