Programma per la salvezza in extremis di Venezia
Prime indicazioni operative

Alcuni degli spunti che enuncerò, e con maggiore evidenza il loro insieme, appariranno forse folli ad alcuni, per l'impegno di energia e risorse che richiederanno e per lo stravolgimento che vogliono portare a molti livelli nella vita quotidiana di Venezia.
Invito costoro a considerare, parimenti, il dissennato sperpero di denaro pubblico cui in questa città abbiamo assistito soprattutto negli ultimi anni: operazioni inutili oltre il limite della risibilità quando non dannose e funeste per il futuro di Venezia. Per ricordarne alcune :

Lo scavo e la posa di un'ancora inutile rete di collegamenti sotterranei (lavori pubblici diffusi per oltre 5 anni);

L'intero sistema di "salvaguardia della città dalle acque alte" che, oltre a dichiarare in sé la più piatta incomprensione della natura e delle esigenze veneziane, e a essere quindi profondamente errato nel suo motivo di sussistenza, è stato finora realizzato in ispregio al più semplice buon senso, alla democrazia e alla sana amministrazione.

Il sistema di difesa dal moto ondoso, di cui chiaro esempio potete trovare nei lavori per la banchina portuale alle Zattere (dettagliatamente descritto in "Il futuro della banchina delle Zattere", Venezia ObServer, Pietre di Venezia, 2003-08-07 – http://venicexplorer.net/venezia/Venezia_gessificazione/docs/Programma_interventi.pdf) che, oltre a essere manifestamente fatiscenti già pochi mesi dopo l'ultimazione lavori, si annunciano forieri di disastro ben maggiore, trattandosi di una struttura ciclopica per peso e dimensioni in bilico sull'orlo di fango del più largo e potente canale interno al centro storico, e ormai avviata a rotolarci dentro per l'inadeguatezza del progetto, dei materiali e delle tecniche costruttive.

Credo che questi esempi tra i molti disponibili bastino a diagnosticare con chiarezza la follia in atto, costosa almeno quanto la serie di progetti che vado e enunciare, e al contempo priva di qualsiasi speranza in una salvezza della città.
La "follia" del nostro progetto, invece, contiene elementi ideali e metafisici che sono sempre stati l'estrema ancora di salvezza per questa città, anche in momenti in cui essa non poteva sperare in altri aiuti che le poche braccia rimaste e la fede in Dio e nell'importanza del proprio destino. La fede e la coesione di popolo hanno portato in salvo il miracolo lagunare anche quando intere compagini armate la minacciavano, o quando morbi oggi fortunatamente indescrivibili l'avevano decimata.
Quasi ogni grande chiesa in città testimonia e prova il concetto e l'effetto del "voto" nella pietà popolare, così diverso da quelli, pur espressi con la stessa parola, in uso tra il popolo elettore.

Il male principale in questo momento proviene dal sussistere del grigio come stato morale. Non possiamo infine imputare i nostri guai presenti esclusivamente agli amministratori e dirigenti, anche se a loro spetta la responsabilità di avere contribuito non poco a diminuire il livello di onestà della popolazione e il livello di competenza

degli addetti ai lavori pubblici, mettendo denaro facile a disposizione per chiunque stesse al gioco.
Sia chiaro adesso a tutti che il nome di quel gioco è "cancellazione della città di Venezia".

Venezia è messa in pericolo soprattutto da un fattore ideologico, dalla convinzione diffusa, cioé, che il mondo morale e organizzativo della cosa pubblica rientri normalmente in quell'area di "sospetto" tanto cara a chi non ha mai veramente compreso Dostoevsky e Nietsche. Questo non è affatto "normale": l'ipotesi che il mondo non sia bianco né nero, ma valutabile in pressoché infinite sfumature di grigio è servita soltanto a mascherare il malcostume diffuso, a nascondere i sensi di colpa che il malfare spontaneamente fa sorgere in quasi tutti gli esseri umani.
Pseudo filosofi compiacenti e inetti hanno soffiato questo airbag delle coscienze, senza forse rendersi conto che anestetizzavano un corpo sociale dai suoi campanelli fisiologici di allarme, né più né meno (se non nella portata del danno), di ciò che un analgesico primario come la morfina fa con il dolore fisico.

La popolazione non può quindi assolversi, e dove non ne sia stata ispiratrice e complice, si è comunque adagiata nella connivenza/convivenza con il malcostume.
Frantumata in famiglie, clan e tribù, è la popolazione stessa che ha generato quel tipo di amministratori: soltanto demoni possono amministrare conflitti demonici.
In altri termini, solo uomini dall'etica compromessa possono accettare di scendere a compromesso con insiemi sociologici che per loro natura sono distruttivi, in quanto tendenti ad affermare il privilegio personale e/o di parte al di sopra del Bene Comune. Questo deve sovrastare a ogni possibile compromesso o composizione di interessi parziali: a nessun interesse parziale può mai essere concesso di intaccare la sovranità del Bene Comune senza l'accendersi di grave reato e immediata repressione, o, come stiamo vedendo, tutti gli interessi parziali tenteranno di sopraffarlo, aprendo la via alla corruzione estesa e alla barbarie.

Già il nostro frangente è quello in cui gli amministratori divengono tribù tra le tribù, anziché riferimento per tutte queste. Quando chi fa le regole è il primo a non rispettarle, la porta della geenna sociale è aperta: il senso dello Stato viene meno fra i suoi stessi servitori, e viene meno di conseguenza anche la fiducia che le tribù in esso possono riporre.
La "tribù statale" entra in attrito e conflitto eventuale non più in nome del Bene Comune, ma della propria porzione di potere e lenticchie, all'interno del moto caotico e conflittuale delle tribù stesse.

Allo Stato compete invece sovrastare questo "motus convulsus" osservarne le esigenze e sintetizzarle in soddisfacimenti adeguati e realistici. Per fare questo in Venezia sono necessari uomini capaci di ascoltare le voci dei cittadini senza da queste farsi ottundere la sensibilità al complesso della situazione. Persone soprattutto che non appartengano a tribù competitive né disponibili a farsi comperare o intimorire da queste.

Agli occhi odierni queste persone possono apparire improbabili don chisciotteschi “eroi”, mentre in realtà altro non sono che coscienze individuali, persone consapevoli dell’essenzialità di una struttura unificante affidabile.
A queste doti, più diffuse in città di quanto si pensi, vanno aggiunti requisiti di sensibilità e abilità artistica. Specificamente artistica poiché, come ho esposto in altri articoli su Venezia ObServer, la tecnologia veneziana deve essere strumento non di sé stessa e del proprio delirio di onnipotenza, bensì di una volontà integrativa con l’ambiente naturale, una volontà capace di ascoltare e mediare non già tra volgari interessi, ma fra l’uomo e le forze del luogo che lo accoglie.
Esclusivamente a persone di questo tipo, dotate di sensibilità “sacerdotali”, oltre che di preparazione tecnica, deve essere riservato il controllo sulla Salute Pubblica, fossero pur solo 3 i cittadini trovati in possesso dei requisiti necessari. Credo di poter contare personalmente su un gruppo più nutrito, ma voglio ricordare che alla salvezza di Roma più di una volta bastò un Triumvirato.
Nella città questo gruppo dovrà esercitare un potere di tipo assolutistico per tutto ciò che può compromettere la sopravvivenza della città fisica nonché la sussistenza della popolazione. I proclami di questo organo di controllo dovranno trovare pronta esecuzione e rispetto, potendo esso sanzionare con provvedimenti anche gravissimi a livello patrimoniale e personale.
Meglio sarà che si verifichi una sinergia di popolo, e che le opere interiori ed esteriori si attuino con entusiasmo e pietà, tuttavia sarebbe ingenuo pensare a una immediata conversione totale degli abitanti e dei visitatori, constatata la presente abitudine al lassismo; l’assegnazione di potere esecutivo immediato al Comitato di Salute Pubblica non può lasciarlo disarmato, anzi deve metterlo in grado di reprimere il demonismo sociale con la massima severità. Non stò ovviamente parlando della ferocia con cui gli Stati antichi, e anche molti moderni, rintuzzano il malcostume nella cosa pubblica.
Al nostro livello di civiltà possibile sarà “sufficiente” allontanare dalle leve di controllo della cosa pubblica cittadina tutti i presentemente incaricati, cioé tutti i fautori di improbabili compromessi sociali che non hanno saputo che creare sinergie distruttive e aleatorie, portando questa città alla dissoluzione anche fisica.
Sono personalmente convinto che questa azione sarebbe in se stessa risolutiva di gran parte del presente problema, non potendo essa, in questa fase almeno, che risultare da un ravvedimento di gran parte della popolazione, e dal conseguente ritiro della delega a persone che, su mandato elettorale, hanno fatto del compromesso la loro specializzazione.

Il Comitato si troverà ad affrontare numerosi problemi, primo tra tutti la moralizzazione e l’ottimizzazione funzionale della Cosa Pubblica. Dovrà anche trovare i modi di riconversione economica e psicologica per molte fra le attività cittadine.
Non si dimentichi che fra le priorità annunciate si afferma il divieto di traffico con motore diesel/benzina in quasi tutta l’acqua lagunare.
Abbiamo idee interessanti per sostituire quel sistema di propulsione, e anche per riconvertire le attività e le persone attualmente impegnate o impelagate in quel malaffare, che troveretre esposte più avanti.

Dal punto di vista realizzativo, esiste una sola vera improrogabile urgenza nella città:

l'arresto totale del traffico a motori diesel/benzina in tutto lo specchio lagunare. Una semplice frase che ci costringerà invece a un salto evolutivo molto complesso e di grande impatto sulla vita anche quotidiana della città, con particolare riguardo ai sistemi di trasporto persone, alla portualità e alla distribuzione delle merci. Ne avremo in cambio un sensibile aumento della qualità della vita e la fierezza di dimostrarci degni dei nostri Padri.

Portualità
(vedi
http://venicexplorer.net/venezia/Venezia_gessificazione/docs/bozza_nuovo_porto.pdf)

Allargamento, approfondimento e arginatura del cosiddetto "canale dei Petroli", con creazione di una ampia zona portuale polivalente (turismo, industria, merci) nell'area compresa tra l'idrovia Padova-Venezia e Marghera. Questa intera area portuale dovrà essere arginata e separata dal corpo lagunare, e costituirà l'unico spazio interno in cui si consentirà l'uso di motori diesel/benzina, almeno fino a quando questi saranno tollerati nel mondo extralagunare.
Questa ampia zona portuale, oltre a soddisfare le attuali esigenze, lascerà Venezia preparata alla prevedibile ripresa dei traffici marittimi e più in generale via acqua-ferrovia. L'innesto con l'idrovia Padova Venezia, aprirà sinergie portuali anche con quella città e ridurrà almeno parzialmente la pressione del traffico su gomma nella cintura mestrina.
Le grandi navi da crociera vi faranno scalo e trasborderanno i passeggeri su imbarcazioni locali adeguate come propulsione alla specificità locale, o nel sistema centralizzato di trasporto persone più sotto enunciato.
Il complesso arginato del canale di comunicazione col mare e del suo ampio utero a ridosso della terraferma svolgerà anche uno straordinario servizio dal punto di vista idrogeologico, sia in maniera passiva (col proteggere il resto della città da eventuali catastrofi navali) sia in maniera attiva, e ora vedremo come.

Lungo tutto l'argine, e in particolare nei tratti a ridosso della terraferma, saranno aperte bocche regolamentate di comunicazione con la Laguna, grazie alle quali si potrà dirigere e distribuire acqua fresca proveniente dal mare anche in quelle zone di basso fondale prospicenti la zona industriale, ora tra le più inquinate. La laguna potrà così essere lavata nei punti in cui più è stata offesa.
La presenza dei grandi argini che partissero dal centro arretrato della bocca di porto di Malamocco Alberoni, ridurrebbe la veemenza dell'onda di marea spezzandola in tre correnti, di cui quella centrale eserciterebbe maggior risucchio per la maggiore profondità, andando poi a distribuire l'acqua in modo ordinato, frenato e a pettine lungo il percorso del canale.
Opportune modifiche alle dighe foranee e alle semilune offshore convoglieranno la marea montante verso la bocca di Alberoni, mentre le ostacoleranno l'ingresso dalla bocca di San Nicolò (che "prende d'infilata" il centro monumentale della città). La corrente generata dalle bocche di distribuzione del nuovo porto arginato contribuirà a non favorire l'ingresso di marea da quest'ultima bocca portuale, creando una controcorrente tarabile per moderare gli eccessi di alta marea.

Dovrà essere a fondo studiata la possibilità di utilizzare il moto ondoso sugli argini e la corrente di marea per la produzione di energia, in particolare aria compressa che potrebbe venire immagazzinata nei corpi centrali degli argini, e/o mini turbine installabili sulle bocche di comunicazione con la Laguna.

Distribuzione delle merci

La consegna del rifornimento merci nella città e l'accesso d/alla terraferma deve venir centralizzato in tre punti chiave, raggiunti da una ferrovia di superficie a doppio binario su gomma, cuscino d'aria o elettromagnetico. Il doppio binario abbraccerebbe la città a Nord, con stazioni di carico scarico a Piazzale Roma Ferrovia (per il rifornimento di Dorsoduro e Giudecca, Santa Croce e San Polo), Fondamente Nuove (per Cannaregio – San Marco), Arsenale (per Castello) e Lido.
Lo spazio necessario alle stazioni va resegato il più possibile negli spazi emersi esistenti, quelle zone, già hanno, per vecchia vocazione industriale, larghi spazi coperti e scoperti, creando un intaglio tutto veneziano fra nuove edificazioni e preesistenza. Il tracciato ferroviario dovra essere profilato come una serie di onde lunghe, con le depressioni in corrispondenza delle stazioni, per lasciare accesso al maggior numero di rii possibile.
La ferrovia potrebbe forse risparmiare il profilo Nord qualora fosse possibile realizzarla immersa o subacquea/sotterranea, ma allo stato attuale dei fatti non sono in grado di affermare che un tal genere di costruzione sia possibile nella conformazione lagunare, o che sia economicamente accettabile soddisfare i requisiti di tale opera.
Il Comitato di Salute Pubblica dovrà comunque investigare a fondo lo stato della ricerca mondiale nelle tecnologie subacquee, e decidere se esse saranno attuabili in tempi brevi, mantenendo comunque l'opzione obbligatoria di una linea di rifornimento, alimentata da rotaia, capace e veloce, fra due terminal di terraferma, Tessera e Fusina, e l'asse di distribuzione a Nord del centro storico già più sopra descritto.
Esisteranno terminal per gli autopullman turistici e per le linee urbane ed extraurbane in corrispondenza dell'aeroporto, di San Giuliano e di Fusina, dove vi saranno anche i punti di imbarco per la navigazione lagunare pubblica e quelli di scambio per la ferrovia lagunare.
Anche se in un primo tempo non potremo forse sostituire gli attuali motori diesel/elettrici dei "vaporini", ogni sforzo dovrà essere fatto per elaborare tecnologie propulsive che si avvalgano di sistemi privi di emissione nociva, prima fra tutte quella dell'aria compressa, che particolari accorgimenti nell'arginatura del canale dei Petroli e della sua area portuale potrebbero rendere disponibile in enorme quantità.

È comunque a tutti evidente che la maggior parte del traffico acqueo e delle emissioni solforose, oltre che dal traffico di grandi navi, viene generata dalla necessità di distribuire le merci su consumi sovradimensionati a causa dell'intenso flusso turistico. Io non credo che dovremo porre alcun limite numerico alla presenza di turisti in città, purché rispettino le regole che saranno imposte e finché vi sia disponibilità alberghiera. Una città santa è tanto più ricca quanti più pellegrini essa attrae; essi sono la sua linfa vitale, e anche il modo in cui Venezia assolve la sua funzione e il suo

sogno, informando e comunicandosi a quanti più uomini possibile, pur ciascuno nella sua misura.
Deve però poter continuare a farlo.

Dati i limiti di velocità già esistenti, una consegna merci in centro storico effettuata con imbarcazioni a remi non dovrebbe subire ritardi rilevanti.
Per gli studenti interessati a iscriversi negli Atenei veneziani risiedendo in città, sarà introdotto l'obbligo di un servizio volontario di voga per la consegna delle merci. Dato il loro numero, lo sforzo individuale richiesto sarà minimo, e sarebbe accolto con entusiasmo dagli studenti migliori. In cambio le compagnie studentesche potrebbero ricevere il diritto di usare di imbarcazioni dalla flottiglia mercantile interna anche per attività ludiche, come a esempio i notturni in occasione di feste tradizionali o le gite domenicali.
Ricordiamo che la "voga alla veneta" rientra tra gli sport completi, in grado cioé di sviluppare armonicamente il corpo umano.
I gondolieri e le società remiere si occuperanno dietro compenso di addestrare i neo-rematori provenienti dai campus, selezionandoli poppieri, prodieri e puntatori.
Gli attuali trasportatori manterrebbero, penso, il loro ruolo dal punto di vista funzionale-burocratico-commerciale, limitandosi a sostituire i motori con le braccia degli studenti e dei volontari, ai quali non sarà consentito chiedere lavoro altro dalla propulsione.
Anche chi "guida la barca" e chi consegna la merce continuerà il suo lavoro salariato esattamente nella stessa funzione.
Ovvio che questo comporterà una riduzione del costo del trasporto stesso, quindi delle merci in città, compensando in parte l'inevitabile abbassamento nel reddito di alcune categorie, attualmente in stato di insostenibile eccesso.

Trasporto persone

Le categorie che si troveranno praticamente a sparire come iniziativa privata nel campo del trasporto di persone, mi riferisco in particolar modo alle cooperative di motoscafisti, acquisiranno quote e reddito nell'ambito del nuovo trasporto persone centralizzato, secondo una tendenza associativa interna e verso il settore Pubblico che già si è manifestata con l'esperimento Alilaguna.

Il sistema di trasporto persone, come quello merci, sarà dunque effettuato secondo regole dettate dal Comitato di Salute Pubblica, ma economicamente esso si comporterà come azienda privata a fine di lucro. Gli attuali proprietari e esercenti di mezzi privati di trasporto pubblico a motore di persone, potranno divenire azionisti privilegiati della società di trasporto persone generalizzata. Sarà naturalmente loro richiesto l'investimento del valore attualmente assegnato alla loro attività. In pratica, i motoscafi saranno venduti al miglior offerente, per andare a circolare dove un ambiente più robusto e meno prezioso sia in grado di tollerarli. Il Bene Pubblico integrerà sotto forma di quote a reddito garantito anche l'attuale valore della licenza sul mercato. Non sarà difficile garantire questo reddito, in quanto i nuovi sistemi di trasporto persone sono enormemente più economici degli attuali natanti e al costo attuale del

passaggio forniranno margini di guadagno assai più alti, se le amministrazioni saranno snellite e verrà riportata la corruzione nel suo alveo di marginale fenomeno patologico.

Quando nuove tecnologie di propulsione non aggressiva saranno individuate e rese implementabili, ciascun investitore sarà in possesso dell'opzione di rientrare del proprio capitale e della propria licenza privata per il servizio di taxi rapido.

Cantieristica

La scelta di ricondurre al remo come tecnologia a tutt'oggi più evoluta ed economica per i trasporti in Venezia, reintrodurrà una serie di imbarcazioni tipiche ormai abbandonate, come peate e caorline, riabilitando alla navigazione quelle dismesse perché non in grado di affrontare le onde generate dai motori, come cofani, vipere, sandoli e mascarete. Il traffico natante a remi in città subirà dunque un infittimento, ma questo non farà che aggiungere fascino alle vedute cittadine e incrementare il nostro prestigio di civiltà.

Per la cantieristica questo significa un nuovo e salutare ambito di ri-espansione, senza negare, almeno finché il mondo esterno lo consentirà, i loro proventi dalla produzione di motoscafi di lusso, i quali saranno però trainati fuori dalla Laguna o prodotti all'interno della zona arginata canale dei Petroli-area portuale Marghera-Idrovia Venezia Padova.

Umberto Sartory, luglio 2003