



www.ourvenice.org

**Le miserevoli condizioni del Centro Storico
e il**

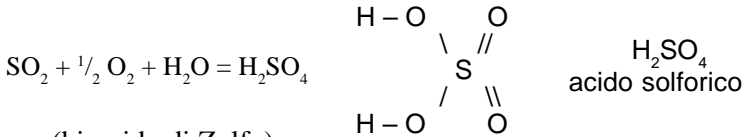
Piano per il Salvataggio *in extremis* di Venezia

**elaborato dal
Comitato di Salute Pubblica a Venezia**

Comunicato di Emergenza su Venezia: Relazione chimica

Le pietre di Venezia non possono sopportare oltre l'attacco dello Zolfo emesso dai motori, attacco combinato alle azioni inesistenti o dissennate di sovrintendenze ignave e trafficanti di cemento. La solfatazione delle superfici calcaree e soprattutto delle vene di calcite (carbonato di Calcio cristallino) di cui la maggior parte dei marmi e della pietra d'Istria è fittamente intessuta, è da mettere in relazione all'abbondanza di biossido di zolfo (anidride solforosa) nell'atmosfera.

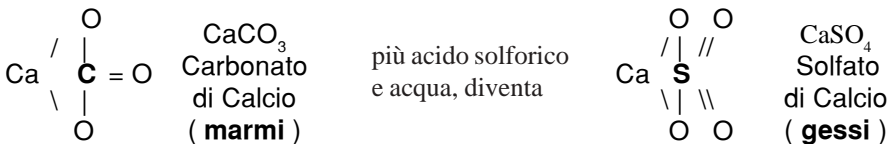
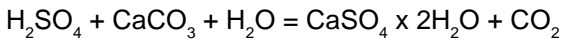
Le reazioni che intervengono nel processo possono essere schematizzate come segue:



anidride solforosa (biossido di Zolfo)

+ Ossigeno = anidride solforica (tetraossido di Zolfo)
+ acqua = acido solforico.

L'anidride solforosa (SO_2) immessa in atmosfera, lega ossigeno dall'aria ($\frac{1}{2} \text{O}_2$) per divenire anidride solforica (SO_4), che unendosi all'acqua di umidità e pioggia (H_2O), compone l'acido solforico (H_2SO_4)



L'acido solforico (H_2SO_4) disciolto nella pioggia e nella rugiada (H_2O), a contatto con il carbonato di Calcio (CaCO_3), gli cede la sua componente di Zolfo, e "sposta" il Carbono fuori dal composto, liberandolo in forma di anidride carbonica (CO_2). Il carbonato di Calcio si trasforma quindi in solfato di Calcio, ovvero gesso.

Assistiamo alla sostituzione nel centro della struttura, della base di vita, il Carbonio, con uno dei più noti agenti di morte e dissoluzione: lo Zolfo. Ciò avviene in quanto lo Zolfo è dotato di maggiore reattività chimica rispetto al Carbonio.

Così le nostre pietre, che sono nella quasi totalità carbonati di calcio, vanno in frantumi come gessetti da lavagna, funzionando da spugne catalitiche per la desolfatazione della pioggia, trasformandola al contempo in acqua minerale frizzante con il liberarvi anidride carbonica, se mi è consentito il tragico lazzo.



1978

1991

9 marzo 2005



Il bassorilievo di rio terà del Barba Frutarol in Cannaregio.

Un emblema della sorte che minaccia Venezia e dell'inadeguatezza delle strutture deputate a difenderla:

Questo manufatto mostra l'incremento di rapidità con cui la solfatazione sta agendo, ed è solo una delle innumerevoli opere d'arte veneziane in simili condizioni, sulle quali però non siamo riusciti a trovare documentazione adeguata negli archivi ufficiali.



Si osservi in particolare la velocità con cui la solfatazione aggredisce la componente calcitica, che essendo cristallina, cioè carbonato di Calcio allo stato puro, viene decodificata con grande rapidità dallo Zolfo. Le pietre dunque, oltre a polverizzare dalle superfici, dove il carbonato di Calcio meno puro e amorfo oppone una certa resistenza all'azione sulfurea, vengono profondamente intaccate e sezionate lungo le vene di calcite, con il risultato di "smontarsi" in breccia.

La colonnina in fd^{ta} Fontegheto a San Marco, letteralmente tagliata in due dall'erosione di una vena di calcite

Altro fenomeno osservabile come particolarmente grave in città è lo sbriciolamento dei mattoni. Le argille di cui sono formati, appartengono ai silicati. Questi composti sono particolarmente sensibili agli ioni idrogeno H^+ presenti nelle acque acidificate. Legando questi ioni H^+ , i silicati subiscono un fenomeno di idrolisi: gli ioni Idrogeno riescono a rompere la loro struttura e a portare in soluzione altri ioni quali Sodio Na^+ , Potassio K^+ , Calcio Ca^{++} , Magnesio Mg^{++} . Questi ioni vengono in seguito asportati dagli agenti atmosferici e umani, trasformando i mattoni in polvere e breccia come si può osservare ovunque in Venezia. Entrambi i fenomeni sono ormai in fase avanzatissima e in rapidissimo peggioramento, giungendo a far temere, oltre che per l'abrasione totale degli elementi decorativi, per la statica stessa degli edifici come si può vedere dalle decine di foto pubblicate su http://ourvenice.org/venezia/Venezia_gessificazione/index.html



La statica è ulteriormente minacciata dai dissennati interventi a base di colate di cemento nelle fondamenta, messi in atto da ditte di comodo al soldo di amministratori indegni di Venezia, con la connivenza di sovrintendenze ignave, incapaci e manifestamente colluse.

La gravità del fenomeno chimico e sociale ha spinto me, Umberto Sartory a costituire con un gruppo di cittadini il Comitato di Salute Pubblica e inoltrare esposti documentati alle autorità preposte. Le denunce sono pubblicate su

http://ourvenice.org/venezia/Venezia_gessificazione/docs.html, ma sono state tutte e del tutto ignorate.

- 1- Silicati: mattoni sgretolati mostrano le travi in fd^{ta} Bonlini a Dorsoduro
- 2- Silicati: marmo di Verona in fd^{ta} Osmarin a Castello
- 3- Carbonati: chiesa Spirito Santo sulle Zattere
- 4- Carbonati: Gravissimi danni ai trafori a sbalzo nei capitelli della Basilica di San Marco



Venezia e l'impermanenza del Mandala

Quanti anni ancora restano a questa città prima che la scopa di improbabili monaci tibetani spazzi in sabbia fine il prezioso lavoro degli architetti, sbriciolando il paziente e amorevole lavoro degli scalpellini?

Io passo la mia mano sui marmi e sulla pietra d'Istria, e la ritraggo bianca di gesso, in moltissimi casi provo anche una minuscola frana di schegge.

Ho visto negli ultimi 15 anni una lucida Madonna con Putto secentesca divenire torso di sé stessa, in piscina Venier a San Vio; con questo ritmo posso prevedere che nei prossimi 15 anni essa sarà divenuta l'effigie di un lingam induista appena un poco allungato. In pratica l'immagine sacra mostra uno stupefacente viraggio verso l'androginia cui seguirà totale dissoluzione nei 15 anni seguenti.

Innumerevoli stipiti di porte e vetrine in pietra d'Istria sono profondamente sgretolati dalla gessificazione e asporto delle vene di calcite, consunti dal più lento sciogliersi della pietra bianca principale.

È lo zolfo presente nell'aria: esso lega la pioggia divenendo acido solforoso, ottimo agente per trasformare il carbonato di calcio che costituisce calciti, marmi e Istria. Il carbonato, che è insolubile in acqua, a contatto con lo zolfo sciolto in acido dalla pioggia, diventa solfato di calcio (cioè gesso) il quale, come tutti ben sanno, si scioglie poi in acqua con facilità.



L'odore di zolfo mi ricorda qualcosa, qualcosa di antico che i veneziani avevano sempre saputo rintuzzare, dedicandosi invece alla pietra e alla pietà in un bene superiore che, rappresentato dallo Stato, era però di fede limpidamente metafisica e religiosa. Il popolo nutriva questa aspirazione con il sacrificio e il dono, rendendo grazie a Dio per ogni vantaggio ottenuto, e contristandosi al Suo cospetto nelle avversità. Un simile popolo poteva costruire e conservare la città santa, poiché essa, oltre che abitazione, era il suo Tempio.

Ci si dice che "l'uomo moderno non ha più bisogno di templi", sarebbe più evoluto, così. E invece è ancora l'antico odore dello zolfo, che cerca di rubare il mondo alla grazia di Dio e dell'uomo per donarlo alla corruzione e alla dissoluzione nella polvere e nelle mosche. Da dove proviene il suffumiglio sulfureo, quali sono le cattive volontà che gli permettono di



Stato pietoso del bugnato di Palazzo Michiel sul Canal Grande

esalare con tanta forza da divorare il frutto della buona volontà nella pietra e nella morale? I nemici del tempio sono sempre gli stessi nemici nell'andare dell'uomo, avidità, paura, avarizia, imbroglio, incapacità manuale e di pensiero; ognuno ben conosce in fondo a sé quali sono i vizi capitali, ovvero che conducono a morte nello zolfo... Gli eventi passati e odierni ben dimostrano come al contrappasso individuale sovrastano destini collettivi, di popolo, di nazione e dell'intera umanità. Al dilagare del malcostume individuale decade proporzionalmente il karma (per usare una parola sanscrita che, paradossalmente, sembra più nota del termine italiano) del popolo o nazione in cui il malcostume o "vizio" si espande.

Non è il motore diesel benzina dei mezzi di trasporto incontrollati il vero agente sulfureo. I motori sono l'officina dove la volontà di usarli per un lucro personale sempre maggiore esala i suoi miasmi.

Ma è quella volontà umana la vera produttrice di zolfo.

Essa è di origine individuale, e possiede la caratteristica, in quanto "cattiva" volontà, di degradare l'uomo dallo stato di individuo, cioè persona consapevole e compresa di essere parte di un organismo complesso come la città, allo stato di animale brado. Gli animali bradi non costruiscono templi, tantomeno città sante, e ovviamente non li sanno custodire, mantenere e menchemeno difendere da un mondo esterno già di per sé stesso spesso aggressivo. Venezia è un punto fuori del sistema, essa è protetta dai miasmi sulfurei di terraferma dalle brezze marine, la cancrena che la dissolve non è esogena, ma principalmente prodotta al suo interno, da meno di 60.000 piccole anime rinchiusi ciascuna nel suo guscio, in un'apnea da capparozzolo nella rete.

La sostanza materiale di Venezia è oggi in balia di un popolo ampiamente corrotto nei suoi singoli ex-individui, che generano classi dirigenti prive della sensibilità magica e poetica che questa città richiede ai suoi ingegneri per proclamarla nei suoi artisti. Senza questa sinergia Venezia non è più, essa ancora vive sull'inerzia dell'entusiasmo dei padri e nel vero culto di pochi suoi figli.

In assenza del ripristino urgentissimo di questo requisito extrasensoriale nei custodi della città, requisito non riconducibile né compatibile con

alcun succedaneo materiale o tecnico/scientifico, anzi deputato a informare e dirigere qualsiasi intervento di quel tipo, io vedo con chiarezza questa città scomparire così come la si è conosciuta, divenire una memoria mitica dell'umanità, una Avalon ormai preclusa ai mortali. Essi ne avranno abusato oltre il limite, la avranno consumata e dissolta nei vapori dei loro zolfi di animali incolti.

Sappiamo che il motore diesel-benzina qui, adesso, non costa 1 euro al litro, costa la perdita definitiva della città dei nostri padri e dell'uomo.

Queste propulsioni sono dispersive, costosissime. La loro apparente efficienza in realtà prende in cambio la nostra anima, per il sollievo momentaneo dei nostri muscoli, che inflaccideranno e si dissolveranno dove non resterà neppure la pietra. Animali bradi destinati a morire come carogne nel deserto, questo il destino storico di chi abbandona la propria memoria tra le grinfie del vizio, sia esso attivo o ignavo.

Per effetto della mia pur scarsa fede, io voglio continuare a sperare che 15 anni non siano troppo pochi per salvarci dallo zolfo delle nostre anime, e voglio che tutti coloro che avranno occasione di leggere questo mio scritto sappiano che, a meno della restaurazione al potere decisionale di un gruppo di decisi sacerdoti della città, e di una piena collaborazione da parte della popolazione



operosa, Venezia cesserà di esistere come luogo meraviglioso dell'uomo entro brevissimo tempo, direi una quindicina di anni appunto. L'effetto sarà solo visivamente ritardato da imbellettamenti provvisori realizzati senza arte (ma con tanta parte), cui già da alcuni anni gli amministratori officianti di mammone zolfo ci stanno abituando.

Ma da loro non possiamo neppure sperare in una progressiva e degna sostituzione delle parti, perché la loro devozione va all'eradicamento profondo di ciò che Venezia è e ha sempre simboleggiato. La loro volontà si alimenta a volgari insensibilità verso le essenze metafisiche del sacro, del naturale e delle loro interazioni, quando non all'iconoclastia e allo sfrenato culto dell'ego tipici dei vizi capitali.

Venezia è ancora sul suo ponte dei Sospiri, ma è Lei stessa che lo attraversa adesso, con i nostri ultimi occhi lascia il suo sguardo non sulla laguna: i fiumi ne faranno altre. Essa lascia il suo sguardo sulla grata di pietra della feritoia e pensa che per moltissimo tempo, oltre la storia, nessuna mano e volontà d'uomo così formerà la pietra a insegnare.

AVVERTENZA

Le foto in questa pubblicazione rendono soltanto vagamente l'idea dello stato attuale degli edifici di Venezia.

Le condizioni peggiorano giornalmente, soprattutto dopo le piogge.

Vi invitiamo, se potete logisticamente farlo, a verificare di persona.

1- Carbonati: Madonna con Putto in piscina Venier a Dorsoduro

2- Carbonati: Stipite del liceo Marco Polo a Dorsoduro

3- Carbonati: Colonnina del parapetto del molo di San Marco

4- Carbonati: Stipite di finestra alle Zattere

Sotto- un momento del traffico estivo in Bacino di San Marco e Canal Grande



Programma per il Salvataggio *in extremis* di Venezia

Costituzione del Comitato di Salute Pubblica

Comincio con queste note a enunciare il programma per la salvezza “in extremis” della nostra città. Sia chiaro che intendo solo fornire una traccia di possibili soluzioni. Non pretendo che esse rappresentino il modo migliore di affrontare i problemi, sono anzi certo che, nell’ambito della loro fattibilità, esse siano migliorabili o ne esistano di migliori. Le miglierie non mancheranno di scaturire, qualora la buona volontà veneziana riesca ad affermarsi nella determinazione di impedire lo scivolamento verso le velme del lavoro dei Padri.

Se i Veneziani ritroveranno il senso del “Bene Comune”, sapranno, ancora come un tempo, tarare il proprio peso sull’instabile barena, e mantenere viva la meraviglia dell’uomo. Venezia e il suo Bene Comune oggi costano molto. Tuttavia costano meno dei motori diesel/benzina che sono i più gravi ed efficienti nemici per la sopravvivenza a breve termine della città.

La perdita in tempi rapidi della maggior parte degli incanti di Venezia è in evidenza a chiunque si prenda la briga di osservare lo stato delle pietre d’Istria e mattoni. Le pietre corrose sono sezionate in profondità lungo le linee di calcite; nei luoghi più esposti alla pioggia, cominciano a mancare interi ordini di mattoni.

Questa città è costruita quasi interamente di mattone e pietra d’Istria. Guardate lo stipite della vostra porta, e di quelle dei vicini. Qualcuno ha già dovuto sostituire pietre vecchie di secoli che avevano resistito integre fino a 30 anni or sono.

Cambiare uno stipite è facile, ma lo stato della pietra che leggete sullo stipite della vostra porta è anche quello degli archi gotici e dei fregi decorativi che rendono stupefacente questa città. Chi ricostruirà il balcone di Desdemona, o i trafori della Ca’ d’Oro? Chi svolgerà i motivi dell’ornato e del fiorito sulle innumerevoli finestre gotiche?

Nei primi tempi si tenterà di sostituirle con copie raffazzonate, che non sapranno durare più di qualche anno, e lentamente Venezia diverrà come tante di quelle città sante orientali, diroccate assieme alla qualità della fede di chi le aveva costruite.

Già vediamo la rozzezza con cui vengono sostituite parti importanti della città, vediamo la provvisorietà e l’incompetenza spregiudicata nei lavori strutturali di consolidamento, che minano la bellezza e la statica, le due grandi meraviglie di Venezia.

Quando i “turisti” e i media cominceranno a riportare immagini di una città sdentata, di un luna park di cartapesta popolato da abitanti infidi, sempre meno gente avrà voglia di visitarla, e sempre minori saranno le risorse impiegabili anche in quei vili lavori di imbellettamento.

Se abbiamo forse 15 anni di tempo per tentare di salvarla *in extremis*, io vedo che in assenza di questo salvataggio Venezia sarà riconsegnata alle velme nel giro di forse un secolo e mezzo. Polvere bianca e rossa dispersa in una laguna di fango.

La minaccia per Venezia non viene dall'acqua alta del mare, suo polmone igienico e reossigenante. Venezia viene sottilmente e velocemente assassinata dagli acidi disciolti nella pioggia. Essa stà subendo la sorte di un corpo disciolto nell'acido solforico. Sparirà senza lasciare traccia, se non in ciò che le sarà stato sottratto. Traccia labile, poiché, se il mondo non saprà salvare Venezia, non salverà nemmeno sé stesso, e alla vittoria delle velme sulla città santa seguirà l'imbarbarimento progressivo di tutta la civiltà bianca occidentale.

Noi possiamo ancora fermare questo processo, e recuperare l'equilibrio di armonia e bellezza che solo garantisce la stabilità lagunare e cittadina nel rapporto con l'uomo. Possiamo farlo se lo vogliamo. Se ancora riusciamo a cogliere l'importanza del "Bene Comune" al di sopra del nostro personale, di quello della nostra famiglia e del nostro clan.

Questo insegnamento è comune sia alla visione altruistica del mondo che a quella egoisticamente perfetta. Nei fatti e nella logica, solo gli imbecilli, cioè le persone incapaci di osservare gli eventi e usare ragione, possono negare questo assioma civile. A Venezia la madre degli imbecilli è sempre stata meno prolifica che altrove, io credo che i veneziani residenti e di elezione nella maggior parte capiscano la drammaticità della situazione e la sincerità e precisione delle mie parole.

A loro dedico questo programma, nella proposta di ottenere mandato dalla popolazione per un Comitato di Salute Pubblica che riceva pieno potere sul mantenimento, sulla ristrutturazione e sulle scelte idro-bio-geologiche della città.

I membri per il Comitato di Salute Pubblica, che saranno scelti nell'ambito dei Comitati Spontanei già esistenti in città e di altre iniziative già attivamente all'opera verso il salvataggio, saranno persone di provata onestà e di provata abilità in più arti e discipline.

Non dovranno essere "uomini di compromesso", quindi non troverete fra loro alcun nome legato alle pastette politiche odierne. Non saranno con ogni probabilità nomi noti, amenoché si consideri noto, come forse è in città, il mio nome e quello di altri più o meno giovani "intellettuali pragmatici" da tempo attivi alla rivitalizzazione di Venezia.

Questo Comitato non ammetterà compromessi sul destino del Bene Comune, e sarà costretto a prendere decisioni anche molto drastiche sui diritti dell'individuo e delle aziende nel loro rapporto con Venezia.

Alla luce di questa dichiarazione, risulta evidente che tale Comitato, per essere efficiente, dovrà ottenere l'appoggio di stragrande maggioranza della popolazione, e io credo fermamente, con fede seconda solo a quella che ripongo in Dio e nell'Arte, che il nostro gruppo saprà risolvere anche i problemi economici che

potrebbero insorgere dai provvedimenti d'urgenza, primo fra tutti le proibizioni al traffico con motori a scoppio. Se vorrete salvare Venezia, smetterete di dire idiozie sull'acqua alta che è la linfa vitale della nostra Igiene Cittadina, e aderirete o darete il vostro appoggio al Comitato di Salute Pubblica.

Con il vostro mandato e con la sincerità dei nostri occhi noi cercheremo nel mondo le risorse che ai suoi figli mancheranno per salvare la madre, ma non vi saranno politici o burocrati, solo uomini spicci e cordiali, molto compresi e dedicati al destino e alla specificità di Venezia.

Ritengo di conoscere un gruppo di persone in possesso dei requisiti di volontà, moralità e conoscenza adatti alla funzione di dirigere e rendere operativo il Comitato che propongo. Un gruppo di figli del genius loci, uomini che pur giovani possiedono innato lo stimolo e il piacere della diversità della conoscenza. Uomini eclettici, capaci di elasticità mentali inusuali senza flessione della sfera etico-morale.

Di questo ha bisogno Venezia, dei suoi sacerdoti, pagani quanto si voglia, anche se mai accetterò il cosiddetto "paganesimo dell'Arte", ma sacerdoti, cioè detentori di sapienze sottili e pregnanti. Uomini capaci di ascoltare la gente ma di non farsi influenzare dalle parti...

"Io offro un gruppo di splendide menti e anime, giovani e non più giovani. Fateci prendere il timone di questa barca di pietra, prima che essa finisca a marcire in polvere e fango. Fatelo con le elezioni, fatelo con un atto pubblico, con un atto notarile, con un gesto amichevole, fatelo come vi pare, ma fatelo, o il teatro della memoria dei nostri padri sarà definitivamente perduto".

Umberto Sartory



Carbonati: Balcone in rio dei Barcaroli

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 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 incomprendenza 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 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 (descrizione dettagliata su http://ourvenice.org/Venezia_gessificazione/docs/Futuro_Banchina_Zattere.pdf).

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 per la salvezza della città.

La "follia" del nostro progetto, invece, contiene elementi ideali e metafisici che sono sempre stati l'estrema ancora di salvezza per Venezia, 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 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, cioè, 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 Nietzsche.

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, come un analgesico primario 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 demoniaci.

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 Bene deve invece 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 tenderanno 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 il quietare 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 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; sarebbe tuttavia ingenuo pensare a una immediata conversione 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 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, cioè 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 troverete esposte più avanti.

Dal punto di vista realizzativo, esiste una sola vera improrogabile urgenza nella città: l'arresto totale del traffico con motori a combustione in tutto lo specchio lagunare.

Una semplice frase, che ci costringerà 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 anche pag.17*)

Allargamento, approfondimento e arginatura del cosiddetto "canale dei Petroli", 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, diventando 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, può aprire sinergie portuali anche con quella città e ridurre almeno parzialmente la pressione del traffico su gomma nella cintura mestrina.

Le grandi navi da crociera faranno scalo in questo bacino e trasborderanno i passeggeri su imbarcazioni locali adeguate come propulsione alla specificità locale, o nel sistema centralizzato di trasporto persone più avanti 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 prospicienti 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 convoglierebbero la marea montante verso la bocca di Alberoni, mentre le ostacolerebbero l'ingresso dalla bocca di San Nicolò (che prende d'infila 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, ed elettricità per mezzo di 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 su gomma, cuscino d'aria o elettromagnetico.

Il tracciato 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 ricavato il più possibile negli spazi emersi esistenti: quelle zone già hanno, per vecchia vocazione industriale, larghi spazi coperti e scoperti; si andrebbe a creare un intaglio tutto veneziano fra nuove edificazioni e preesistenza. Il tracciato ferroviario potrà 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 di Venezia 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 su rotaia, capace e veloce, che colleghi i due terminal di terraferma Tessera e Fusina, con 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 penso 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 cioè 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.

Questo sistema comporterà prevedibilmente 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

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 ricondotta la corruzione nel suo alveo di fenomeno patologico marginale.

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

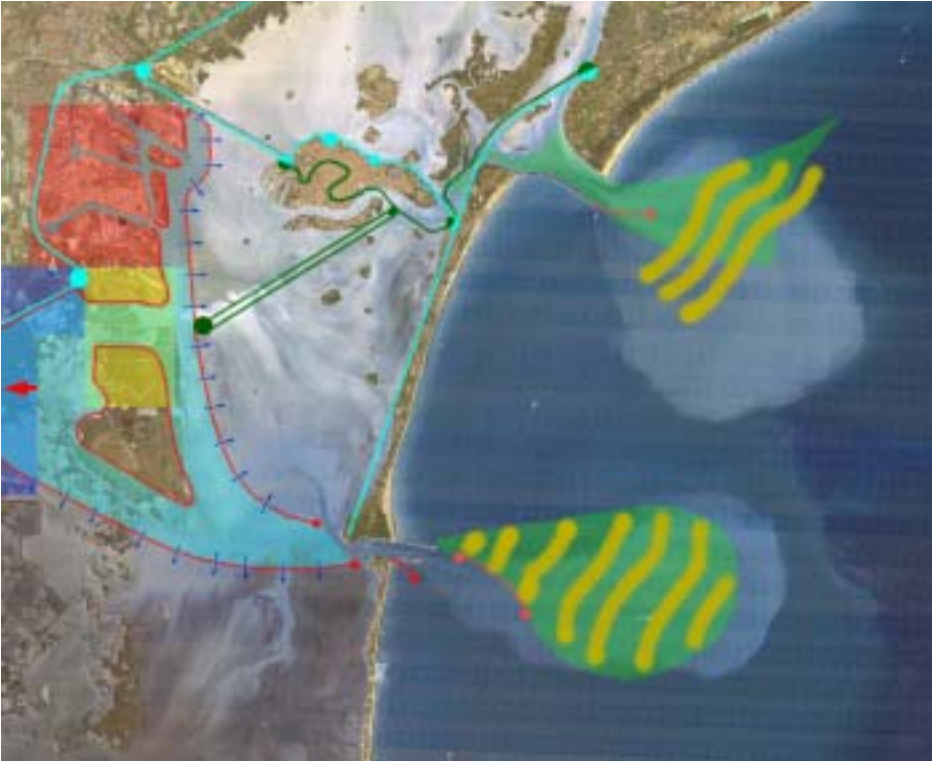
La scelta di ricondurre al remo come tecnologia a tutt'oggi più evoluta ed economica per i trasporti in Venezia, reintrodurrà una serie di imbarcazioni tipiche ormai abbandonate, come peate e caorline, riabilitando alla navigazione quelle dismesse perché non in grado di affrontare le onde generate dai 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 espansione, senza negare, almeno finché il mondo esterno lo consentirà, i loro proventi dalla produzione di imbarcazioni a motore di lusso, le quali saranno però trainate fuori dalla Laguna o prodotte all'interno della zona arginata canale dei Petroli-area portuale Marghera-Idrovia Venezia Padova.

Proposta per la creazione del nuovo porto integrato di Venezia

per l'allontanamento e la posta sottovento del traffico marittimo rispetto al centro storico.



Linea rossa - argini

Frecce blu - bocche di distribuzione della marea in laguna

Freccia rossa - direzione Idrovia Padova-Venezia

Zona rossa - Porto Industriale

Zona blu - Porto Commerciale

Zona gialla - Porto Passeggeri

Zona celeste - aree di approfondimento fondali e sbancamento

Zona verde - aree di innalzamento dei fondali

Bande arancio - aree di riformazione dei "baccani" naturali

Linea verde - imbarcazioni su traino a cavo

Linea celeste - trasporto su rotaia

Il Comitato Di Salute Pubblica a Venezia segnala come provvedimento a priorità assoluta, tra i problemi che affliggono la città, l'arresto del traffico a motori diesel/benzina in tutto lo specchio lagunare sopravvento e interno al centro storico.

Soprattutto deve essere interdetto l'uso dei canali interni e sopravvento alle grandi navi e ai traghetti, che bruciano combustibili a bassissimo costo (bunker fuel), con altissima emissione di inquinanti solforici e nitrici, privi di qualsivoglia filtro o marmitta per la riduzione di tali agenti.

Per una più dettagliata comprensione del problema e dei suoi effetti devastanti sui nostri edifici, rimando ai precedenti articoli e alla documentazione pubblicata su <http://ourvenice.org>.

In questa relazione mi propongo di esporre come sia possibile, in alternativa al progetto di portelloni mobili noto come MOSE, dotare la nostra città di un porto efficiente, espandibile e che non implichi, come quello attuale, la totale distruzione degli edifici a causa dei fenomeni di solfatazione e idrolisi generati dagli inquinanti.

Il sistema di argini per la nuova portualità da noi proposto fornisce un efficace strumento di controllo sul flusso di marea e un attivo dilavamento dei fondali lagunari più inquinati in passato. È inoltre probabilmente utilizzabile per la produzione di energia elettrica e di enormi quantità di aria compressa.

Come si vede Nell'immagine in testa a questa relazione, il progetto si basa su allargamento, approfondimento e arginatura del cosiddetto "canale dei Petroli", con la creazione di una ampia zona portuale polivalente (turismo, industria, merci) nell'area compresa tra l'idrovia Padova-Venezia e il ponte della Libertà.

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.

L'amplissima 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, e/o nel sistema centralizzato di trasporto persone su rotaia, simile a quello già allo studio degli attuali amministratori e al quale dedicheremo una nostra prossima relazione.

Il complesso arginato del canale di comunicazione col mare e del suo ampio utero a ridosso della terraferma svolgerà un 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.

La presenza di grandi argini che partissero dal centro arretrato della bocca di porto di Malamocco Alberoni, ridurrebbe la veemenza dell'onda di marea spezzandola in tre, 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 tutto il percorso del canale.

Lungo tutto l'argine, e in particolare nei tratti a ridosso della terraferma, saranno dunque aperte bocche regolabili 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 prospicienti la zona industriale, ora tra le più inquinate. La laguna potrà così essere lavata nei punti in cui più è stata offesa.

Questa controcorrente da terra verso il mare, regolabile con sistemi di chiuse e potenziata da un argine a mare (linea rossa nella cartina) che convoglierà l'onda adriatica di marea montante in prevalenza dentro la bocca di Alberoni, potrà essere usata per bilanciare e frenare idrostaticamente la marea in ingresso anche dal porto di San Nicolò e di Chioggia.

L'estensione della diga di San Nicolò, argine speculare e simmetrico a quello offshore di Alberoni, farà in modo di convogliare in quella bocca di porto l'onda adriatica di marea calante, favorendo ulteriormente la respirazione della Laguna.

Dovrà essere a fondo studiata la possibilità di utilizzare il moto ondoso sugli argini e la corrente nelle bocche di distribuzione, per la produzione di energia: aria compressa che potrebbe venire immagazzinata nei corpi centrali degli argini, ed elettricità con turbine installabili sulle bocche di comunicazione con la Laguna.

Trasporto persone

Il trasbordo dei passeggeri dalle navi ospitate nel nuovo porto al largo della gronda di Fusina potrebbe essere effettuato con navi trainate per mezzo di cavi, a traliccio o meglio se subacquei, lungo rotta fissa a "va e vieni" (linee verde scuro nell'illustrazione).

La centrale per l'energia di movimento sarebbe collocata in prossimità di quegli stessi argini demandati a produrre aria compressa per mezzo di paratoie mobili ed elettricità a mezzo di turbine.

Dovrebbe venire studiata anche la possibilità di biglietti atti a mettere sotto cappa i fumaioli delle navi in sosta, recuperando energia dal calore e depurando gli inquinanti. Come proposta quasi puramente estetica, suggerirei di denominare la località "Porto Eolico di Venezia" e di dotare gli argini anche di un elegante sistema di produzione elettrica dal vento.

Ritengo che ciascuna di queste sorgenti, opportunamente implementata, produrrebbe surplus di energia rispetto al mero traino di 2-3 motonavi per senso di marcia, sufficienti a fornire un'accettabile frequenza nei traghetti.

Dal punto di vista del Codice di Navigazione, tali imbarcazioni dovrebbero localmente godere del diritto di precedenza su tutti gli altri natanti, sì da consentirne la governabilità coordinata nel sistema vincolato del traino.

La loro ulteriore necessità energetica individuale si ridurrebbe alle luci notturne e interne e a serbatoi di aria compressa per il solo esercizio di manovre di curva, frenata e ormeggio. L'espansione di aria compressa a bordo fornirebbe collateralmente energia refrigerante per impianti di condizionamento d'aria e locali frigoriferi.

Il traffico passeggeri e, di notte o fuori stagione crocieristica, anche le merci, giungerebbero a smistarsi in una isola di servizio, artificiale o galleggiante, presumibilmente alle spalle di San Giorgio Maggiore.

Da quest'isola galleggiante si dipartirebbero due linee, su imbarcazioni di minore stazza, una verso il Lido e possibilmente Punta Sabbioni, l'altra a percorrere il Canal Grande fino al terminal ferroviario situato al Tronchetto, nodo di quella rete di trasporto su rotaia che dovrebbe collegare il porto passeggeri al largo di Fusina con Tesserà e la dorsale Nord di Venezia (linee color celeste nell'illustrazione) attraverso il nodo di San Giuliano e quello appunto del Tronchetto.

Carbonati: Chiesa di Santa Maria del Giglio a San Marco.

Un esempio dei provvedimenti presi dai "restauratori" attualmente all'opera su Venezia sotto l'egida delle sovrintendenze e dei più disparati comitati internazionali e locali.

Le fratture da solfatazione, che nella maggior parte dei casi sono profonde e strutturali, vengono abilmente nascoste con stucature che cercano di imitare la pietra originale, mentre non sono che maltine, destinate a distaccarsi nel giro di pochi mesi.



Petizione per il Salvataggio *in extremis* di Venezia

I SOTTOSCRIVENTI CITTADINI,

residenti in Venezia o comunque interessati alla salvezza di questa città, osservata la documentazione raccolta dal Comitato di Salute Pubblica e/ o verificato personalmente lo stato di fatto,

CHIEDONO

ai concittadini e a tutti gli uomini della Terra che abbiano in una qualche misura a cuore la sopravvivenza di Venezia e del suo patrimonio di arte, comunicazione e democrazia di firmare la seguente

richiesta al Presidente del Consiglio dei Ministri della Repubblica Italiana:

venga dichiarato in Venezia lo stato di emergenza per grave calamità; siano contingentemente annullati i regolamenti vigenti nell'area del Comune di Venezia;

si assegnino i poteri straordinari previsti dalla legge in questi frangenti al Comitato di Salute Pubblica composto dai seguenti cittadini, ai quali la popolazione e i sottoscrittori riconoscono fiducia e nei quali vogliono riporre speranza di salvezza *in extremis* per Venezia:



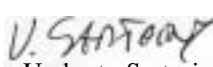
Andrea Baso



Maurizio Santonastaso



Alexander Bonivento



Umberto Sartori

Siano in particolare assegnate a tale Comitato:

Facoltà propositive, progettuali ed esecutive sui lavori necessari alla salvaguardia di Venezia e al suo sviluppo.

Funzione dirigenziale e di controllo sulle strutture scientifiche, tecniche e politiche deputate alla salvaguardia e allo sviluppo di Venezia o a questi connesse.

Piena collaborazione del Prefetto, della Pubblica Sicurezza. e delle Forze Armate al fine di garantire l'efficacia e il rispetto delle disposizioni che saranno emanate dal Comitato di Salute Pubblica.

Tanto si chiede democraticamente a fronte della necessità di plebiscito perché cessino il malcostume e il malgoverno cittadino che stanno portando a morte prossima e certa il complesso edificato di Venezia.

Cortese amico, grazie per l'interessamento che dimostri a Venezia.

Se, come è possibile, sei giunto a questa pagina dopo aver esaminato la documentazione raccolta in ourvenice.org, pensiamo che la nostra richiesta di autorità non ti giunga inattesa.

Per la realizzabilità del nostro programma è infatti necessario tacitare il trambusto tribale che oscura il destino della Serenissima e riportare il Bene Comune allo stato principe che gli compete.

Per valutare con precisione il Bene Comune di questa particolarissima città è necessaria una sapienza che travalica quella comunemente definita universitaria. A questa si deve infatti legare una preparazione multidisciplinare che soprattutto fori le barriere di ruolo esistenti fra il sapere umanistico e quello scientifico e che sappia arricchire la tecnologia con sensibilità di tipo magico-poetico verso il *genius loci*. Questa preparazione è tradizionalmente patrimonio degli artisti quali noi siamo.

Avviene che le nostre strade convergano nell'essere le prime persone che hanno realizzato l'urgenza estrema e riconosciuto una via di salvezza ardua ma ancora percorribile grazie alla forza del sogno che sempre piu' si rivela essere ultima e vera forza vitale di Venezia. Avviene che ci riconosciamo persone oneste con le capacità per realizzare il sogno e che riusciamo a costituire squadra per tale opera. Avviene che il nostro intero gruppo accetti l'etimo sociale della propria professione d'arte. Avviene che non vediamo attorno a noi alcuna forza o idea all'opera su un progetto davvero in grado di fermare la disgregazione rapida delle nostre pietre.

Non possiamo che offrirvi per questa missione, che ci vediamo ormai gli ultimi in grado di concepire e compiere, con la devozione e l'inflessibilità sacerdotale che Venezia e la sua eredità richiedono.

I nostri dati, le nostre osservazioni documentarie e i nostri programmi sono pubblicati su <http://ourvenice.org>.

Sulla pagina a fronte vediamo il bassorilievo trecentesco di San Pietro collocato a fianco della chiesa di San Trovaso a Dorsoduro.

La prima foto in bianco e nero mostra come l'opera sia rimasta intatta per sei secoli fino al 1925. La sovrintendenza ha fotografato questo manufatto anche nel 2000, e in quella foto sono visibili i primi segni di una grave solfatazione (chiazze bianche nella parte inferiore del saio e sul piede).

Cinque anni dopo le chiazze si sono allargate e approfondite, mentre ne compaiono di nuove vicino alle chiavi e sul lembo superiore del saio.

Quello che la foto non può mostrare, è lo stato generale della pietra e la profondità delle ferite. Di fatto, tutta la parte inferiore del bassorilievo non è altro che una

Circa 1350 - 1925



2000



2005



Archivio del Comitato di
Salute Pubblica - 2005

crosta in avanzato stato di distacco.

Se l'opera non fosse riparata dal vento e dalla pioggia battente in quanto collocata in una nicchia protetta da una fitta grata di ferro, la parte inferiore sarebbe nelle stesse condizioni del bassorilievo di rio terà Barba Frutarol che possiamo vedere nelle prime pagine di questa pubblicazione.

Un eventuale intervento di restauro, condotto con i metodi e la *sinecura* ormai abituali, ci priverà anche di questo gioiello antichissimo.





Il capitello di colonna della Basilica di San Marco pubblicato a pag. 2.

Si noti come la solfatazione abbia già distaccato in gran parte il meraviglioso traforo a giorno che foderava il corpo del capitello.

Analoga sorte è toccata agli altri capitelli della nostra Basilica, i cui decori, dove non siano già stati completamente abrasivi come in questo caso, mostrano profonde pustole e fratture gessose. Dall'aggressione solforica e nitrica non c'è difesa a livello di restauro. Dobbiamo agire sulle cause: fermare i motori in Laguna, e ripulire la Pubblica Amministrazione dagli eccessi di corruzione e dall'usurpazione messa in atto dai cosiddetti "partiti politici".

Il tabernacolo in fondamenta de l'Osmarin a Castello, di cui vediamo il particolare a pag. 2. Il marmo rosso di Verona è fra le pietre più fragili e sensibili all'azione degli acidi. Questo materiale, infatti, è un conglomerato di conchiglie e argilla fossili.

Le conchiglie sono carbonati di Calcio, e vengono gessificate dall'acido solforico, mentre l'impasto legante si compone di silicati, che vengono letteralmente disciolti (idrolisi) dall'acido nitrico.

Principale causa della presenza in atmosfera di questi acidi sono i motori delle navi, che bruciano combustibile a bassissimo costo (bunker fuel). I fumi di questo carburante possono contenere fino al 35% di composti solforici e nitrici.





1



2

- 1- Carbonati: chiesa dello Spirito Santo alle Zattere
- 2- Silicati: mattoni nuovi in calle larga Nani a Dorsoduro
- 3- Carbonati: cornice di finestra in fd^{ta} Giantoffetti a Dorsoduro
- 4- Carbonati: basamento di colonna della chiesa del Rosario alle Zattere



3



4



<http://veniceXplorer.net>

tutto quello che volete sapere e trovare di Venezia
il sito lagunare più visitato da utenti di tutto il mondo.

Usate le funzioni di ricerca sulle mappe di
veniceXplorer.net per localizzare i luoghi segnalati in
questa pubblicazione

pubblicazione a cura di



Nuovo Rinascimento Edizioni
Venezia