

“Passato e presente dei rii veneziani”

GIOVANNI CANIATO, Archivio di Stato di Venezia

Nella sessione di questa mattina il rappresentante del governo italiano in seno al consiglio direttivo dell'UNESCO-ROSTE sottolineava l'impegno che l'organizzazione internazionale assunse all'indomani dell'*acqua granda* del 4 novembre 1966. Quel tragico evento sollecitò così l'avvio d'un fondamentale contributo alla salvaguardia di Venezia, costantemente perseguito – senza soluzioni di continuità – fino ai giorni nostri. Un impegno rivolto inizialmente soprattutto a promuovere campagne di restauro del patrimonio artistico e monumentale della città – coordinando l'azione dei Comitati privati per Venezia, sorti numerosi in quegli anni in tutto l'Occidente –, quindi orientatosi anche verso la realizzazione di rapporti ed indagini scientifiche multidisciplinari d'avanguardia, quali ad esempio il progetto “Ecosistema lagunare veneziano” o quello sull'idrodinamica dei rii interni, dal quale ultimo ha avuto origine e impulso il volume che oggi viene qui presentato. Venezia, i suoi canali, la laguna che accoglie e protegge l'antica Dominante, patrimonio dell'umanità, pur nella loro peculiare unicità si configurano pertanto quali modello e ‘laboratorio’ su scala planetaria. Né è un caso, forse, che un insediamento urbano d'impianto medievale – pur privo dei mitizzati (e ciclicamente sollecitati) ‘collegamenti rapidi’ con la moderna terraferma e *apparentemente* così poco funzionale per accogliere attività direzionali complesse – sia stato prescelto nel dicembre 1988 quale sede ideale dell'Ufficio UNESCO per la Scienza e la Tecnologia in Europa (ROSTE). Ufficio che è tuttora ospitato in un quattrocentesco palazzo affacciato sul Canal Grande, raggiungibile percorrendo – a piedi – un dedalo di strette calli, indossando magari stivali di gomma quando le maree autunnali invadono il selciato.

Dei miei ricordi di ragazzino, legati all'*acqua granda* del Sessantasei, ve ne sono due visivamente ben impressi: l'uno d'aver raggiunto Piazza San Marco in canotto con il fratello minore, solcando calli, *salizade* e campielli trasformati in rii e bacini, liquide strade nere di nafta e carbone; l'altro, pochi mesi dopo, d'essere andato a vedere quello che stava diventando il “rio terà de l'isola”, nella contrada di San Giacomo da l'Orio: un piccolo canale dall'inconfondibile forma a ‘ferro di cavallo’, interrato fra il 1966 e il 1967. Mi aveva colpito la presenza di una strada selciata che passava sotto ad un ponte; avevo dieci anni e non capivo, poi mi venne spiegato. Fu quello l'ultimo cascame di una

prolungata stagione d'interramenti di canali e di complementari stravolgimenti urbanistici portata avanti un po' ovunque nel corpo della città medievale; l'ultimo colpo di coda di una mentalità, ancora radicata nel secondo dopoguerra, che ebbe origine all'alba dell'Ottocento nell'ambito del più generale tentativo di ‘omologare’ l'antica capitale, non più Dominante, al resto del mondo. Era il periodo in cui rettilinei percorsi pedonali d'inusitata larghezza venivano creati vuoi sventrando interi quartieri, vuoi interrando la preesistente viabilità acquea, con esplicite giustificazioni d'ordine igienico-sanitario che celavano l'intento di predisporre vie di penetrazione carrozzabili dai margini al centro della città. Lasciandoci in eredità, ad esempio, le ‘brutte copie’ di *boulevards* parigini o milanesi contornati da filari di alberelli che nulla hanno a che vedere con la tradizione urbana lagunare. È stata quella – lo ricordava Paolo Gardin nel suo intervento di questa mattina – una controversa prolungata ‘stagione progettuale’ che sembrerebbe essersi definitivamente esaurita nel 1966. Oggi non sarebbe più concepibile soltanto ipotizzare l'interramento di un rio, anzi s'inizia a pensarla diversamente: assecondando i più recenti dettami del restauro che, soprattutto in Venezia, non può che essere su scala urbana. Vale a dire che non può avere più senso restaurare il singolo manufatto, ancorché monumentale, avulso dal suo contesto: che è dato dalla trama edilizia circostante e dalla viabilità che l'ha definita nel corso del tempo – in laguna soprattutto acquea –, dai moduli e dai rapporti fra spazi costruiti e non, che si configurano quindi alla scala di piano regolatore. Eppure nel PRG del 1963 il ricordato interrimento del “rio de l'isola” non era previsto, ma venne attuato (non ci è dato sapere perché, né approvato da chi). Oggi abbiamo invece sotto gli occhi, anche nell'ambito del territorio comunale, recenti significativi interventi su scala urbana in un tessuto antico, che hanno saputo valutare con attenzione il rispetto degli equilibri fra edilizia monumentale, edilizia minore e spazi non edificati, pubblici o privati: si pensi ad esempio al recupero del borgo *extra moenia* di Mestre, attorno a Piazza Ferretto, dove soltanto il perdurante ‘dominio’ del traffico su ruote ha impedito di risolvere compiutamente, ripristinandolo, il rapporto della città con il proprio fiume. A Venezia consimili equilibri e inscindibili commistioni, sedimentatisi nel corso dei secoli, sono ancor più evidenti; eppure i moderni dettami e la nuova ‘filosofia d'intervento’ nel restauro su



Rio Terà de la Crea prima e dopo la sua "apertura" avvenuta nel 1997

scala urbana sono stati clamorosamente disattesi proprio in un recentissimo intervento, portato a compimento dagli uffici tecnici comunali nella ricorrenza del Bicentenario dell'abdicazione della Veneta repubblica. Un intervento, fra l'altro (pur programmato con motivazioni esclusivamente igienico-idrauliche), che è invece gravido di valenze simboliche: la riapertura di un tronco di rio terà quale suggello, e auspicabile principio d'una inversione di tendenza, della ricordata lunga stagione di interramenti e sventramenti. L'apertura del "rio terà de la crea" – che ora sbocca nuovamente nel canale di Cannaregio scorrendo sotto un inedito ponte con arco a semicerchio (!) – è stata infatti realizzata (e approvata, come per il "rio terà de l'isola", non si sa da chi) senza prevedere innanzitutto il ripristino dimensionale del tracciato acqueo originario (e, di conseguenza, di quello dei ponti e delle *fondamente* preesistenti e dei rapporti con le due quinte edilizie): l'esito finale è una rettilinea "canaletta di scolo" che s'allarga improvvisa – intestandosi con spigolo di sponda ad angolo retto – nel tronco di rio preesistente. Queste preliminari osservazioni possono essere opportune per meglio introdurre il volume "Venezia la città dei rii", che oggi viene presentato in anteprima. E per chiederci quale può o dovrebbe essere il ruolo dello storico, del raccogliitore/divulgatore di documenti antichi,

quando si confronta – come nel nostro caso – con indagini tecnico-scientifiche e scelte progettuali che investono i destini o lo sviluppo della città nella quale abbiamo il privilegio di vivere. Deve essere funzionale alle scelte correnti dell'Amministrazione di turno? Può essere l'incensatore ricordato da Macchiavelli o l'intellettuale dell'epoca barocca sul quale Gino Benzoni ha scritto pagine memorabili? O deve piuttosto esercitare – anche grazie alla capacità di comparazione diacronica che l'attenta (e faticosa) indagine sulle fonti archivistiche può offrire – un ruolo di pungolo, di critica puntuale, di elaborazione d'indicazioni metodologiche, anche operative, offerto ai tecnici e ai 'politici'? Ai quali ultimi è affidata la programmazione e l'approvazione delle scelte non solo per la salvaguardia fisica della città, ma anche per il perpetuarsi della *civiltas* che ci è stata tramandata e che va preservata.

I progetti di ricerca UNESCO-ROSTE (sui quali s'è soffermato prima di me Philippe Pypaert e dei quali viene offerta una significativa sintesi divulgativa nella sezione scientifica del volume), ebbero qualche comprensibile iniziale difficoltà operativa, forse perché non era chiaro se la manutenzione e il ripristino funzionale della maglia acquee interna a Venezia, così a lungo trascurati, fossero un problema prevalentemente tecnico-operativo e finanziario locale; ovvero se le progettate inedite

campagne scientifiche d'avanguardia – sull'idrodinamica, sulla sedimentologia, sulla diffusione degli agenti inquinanti – potessero configurarsi quale 'laboratorio sperimentale' a livello planetario. Né all'epoca si prevedeva l'avvio di complementari indagini sulle fonti storiche che potessero offrire indicazioni sull'evoluzione delle tecniche, dei metodi, della 'filosofia d'intervento' nel settore specifico.

Indagare il passato per comprendere il presente e programmare al meglio il futuro è diventato un luogo comune, spesso citato a sproposito. Eppure dalla lettura dei saggi storici che introducono questo corposissimo volume multidisciplinare emerge evidente la rilevanza che le fonti antiche possono avere anche per calibrare la progettazione attuale. La straordinaria raccolta di documenti e citazioni, molti dei quali inediti, proposti da Wladimiro Dorigo e Stefano Piasentini a corredo dei loro saggi, consente non solo di seguire il graduale "compattarsi" nel corso del Medioevo della forma e della trama urbana di Venezia; città che raggiunge fin dal primo Rinascimento dimensioni e caratteristiche paragonabili a quelle attuali, già ben riconoscibili nella celebre "Veduta a volo d'uccello" realizzata da Jacopo de' Barbari nell'anno 1500, che, per inciso, è stata riprodotta nel volume in numerosi particolari. L'attenta lettura di questi saggi consente altresì d'intuire quali furono i tempi, le procedure, le difficoltà, anche gli errori o le malversazioni, che accompagnarono la plurisecolare azione degli organi d'indirizzo politico o di quelli esecutivi del Veneto governo, quando intervenivano sulle vie d'acqua interne o esterne alla capitale. Consente inoltre di smitizzare taluni luoghi comuni, quali ad esempio la regolarità delle periodiche operazioni di scavo dei canali, spesso inficiate dalla carenza di risorse finanziarie. Questa mattina il sindaco di Venezia rassicurava il presidente di Insula in ordine alla disponibilità degli accreditamenti assegnati, grazie ai quali quella società potrà rendere esecutivi gli interventi di manutenzione previsti, almeno nei prossimi tre anni; ai tempi della Serenissima non era così: quando veniva rilevata l'urgenza di provvedere al ripristino della transitabilità in un singolo rio, o quando il Senato proponeva l'avvio d'una *general escavatione*, sestiere per sestiere, il principale problema era il reperimento delle risorse. Veniva *gettata* una tassa da ripartire fra proprietari ed affittuari di case, botteghe o magazzini prospicienti l'acqua o che dall'acqua traevano vantaggio per le loro attività, ma con esiti spesso deludenti quanto alla regolarità ed efficacia dell'esazione. Emergono, soprattutto a partire dal XVI secolo, conflitti di competenza fra organi diversi, dotati di giurisdizioni incrociate in materia di acque; in particolare – allora come oggi! – fra il Magistrato alle acque (che aveva giurisdizione esclusiva sul Canal Grande, sulle acque lagunari e di

conseguenza sui canali che lambivano i contorni dell'acquatica capitale) ed i Provveditori di comun, cui competeva la manutenzione dei rii interni, di ponti, *fondamente* e altri spazi pubblici. L'analisi dei documenti processuali pervenutici consente inoltre d'intuire che le irregolarità nelle procedure d'assegnazione delle gare e i tentativi di turbativa negli appalti, perpetrati dai privati imprenditori in *conventicula* tra loro, erano da sempre una pratica piuttosto diffusa, analogamente a quella di lucrare sui quantitativi di fanghi di risulta asportati o di scaricare i medesimi abusivamente in luoghi diversi da quelli appositamente predisposti.

Positive affinità operative fra passato e presente sono date invece dalle operazioni di 'manutenzione urbana' complementari alla 'messa in asciutto' dei rii veri e propri: anche nel Cinquecento, contestualmente allo scavo di un canale, si provvedeva infatti al restauro delle fognature e fondamenta (nell'accezione di strutture di fondazione) pubbliche e private, nonché delle *fondamente* (cioè delle rive pubbliche, anche se taluni non digeriscono la necessaria distinzione fra i due termini, com'è il caso dei gestori del Teatro Fondamenta - ! - Nuove). Si provvedeva inoltre ad elevare i piani di calpestio empiricamente riscontrati a quote insufficienti rispetto al livello medio del mare: una prassi diffusissima, soprattutto fra Sei e Settecento, timidamente ripresa, pur in un contesto e con implicazioni anche estetiche profondamente diversi, proprio in questi ultimi mesi. Una pratica che dovette mutare sensibilmente l'aspetto di Venezia nell'ultimo periodo della Repubblica, epoca in cui non esistevano gli attuali necessari vincoli di tutela del patrimonio storico - monumentale e urbanistico.

Uno dei pregi della documentatissima sezione storica che introduce il volume "Venezia la città dei rii" può essere, per concludere, di stimolare la riflessione su quella che dovrebbe essere, oggi, la 'filosofia d'intervento' nelle complesse (e che dovranno essere continuamente rinnovate nel tempo!) operazioni di salvaguardia cui i nostri Reggitori sono chiamati, avendo a mente solo e sempre il supremo bene comune: non solo assicurare la rigorosa tutela fisica della città che abbiamo passivamente ereditato, ma garantirne la perdurante - benché ormai parzialmente compromessa - vitalità. Chiarire quale dev'essere la 'centralità' di Venezia, che non è più capitale di un suo territorio, ma possiede tutte le opportunità e vocazioni di una città - capitale, la quale potrà conservarsi viva e vitale solo se saprà dimostrare la straordinaria idoneità del suo tessuto urbano medievale, dei suoi palazzi antichi, delle sue strade d'acqua, sede appropriata e ideale di tutte le funzioni direzionali e di 'produzione immateriale' che qualificano appunto la città - capitale del prossimo futuro.

Molti ricorderanno che con il citato PRG del 1963

venne finalmente abbandonata l'idea, che all'epoca sembrava vincente, di collegare Venezia con la penisola di Cavallino - Treporti grazie ad un secondo ponte automobilistico intestato nei pressi dell'Arsenale; e venne altresì abbandonata l'idea di creare, su una nuova isola nei pressi di Piazzale Roma, un moderno e funzionale 'centro direzionale', comodamente raggiungibile dalla terraferma, esterno ed estraneo al tessuto antico. Analoghi pericoli sembrerebbero ripresentarsi ora e nel prossimo futuro, anche se nessuno osa più sostenere l'opportunità di nuovi ponti translagunari, di nuovi sventramenti o di nuove isole-direzionali contermini alla città. Eppure attività produttive, uffici pubblici e privati, agenzie, tendono ormai a trasferirsi - se non oltre le acque lagunari - verso la testa di ponte automobilistica esistente; si sta così avviando un perverso effetto "trascinamento" verso un'area che dovrebbe fungere esclusivamente da nodo di collegamento e transito fra la città insulare

e quella di terraferma, nonché da adeguato parcheggio per i residenti; nel momento in cui, per una miope supposta maggior comodità d'accesso, dovessero essere trasferite in quei paraggi anche tutte le attività giudiziarie - da sempre concentrate, in un raggio di trecento metri, al centro della città antica - (e, per inevitabile conseguenza, gli uffici professionali, gli sportelli bancari, i luoghi di ristorazione, le agenzie e le librerie specializzate, gli uffici comunali e del registro e quant'altro garantisce vitalità al centro della città), il nuovo centro direzionale del Terzo millennio, pur bocciato fin dal 1963, sarà così operativo e finalmente la città verrà svuotata da presenze e uffici così poco funzionali alle necessità dell'industria turistica, i quali ancora impediscono l'auspicabile sviluppo di locande, *fast-food*, foresterie e affittacamere, negozi di vetro e cartapesta, che daranno così nuova vita ad una città perfettamente risanata.



Terminazione dei Provveditori di comun dell'8 luglio 1756 (ASV, Raccolta stampe Provveditori di comun, b 76)