

## 2- La mutazione di Venezia

Il mattino della tarda primavera si sdraiò lento e sbiadito sulle rive sporche ed impregnate d'umidità salmastra. Le chiese respiravano nel loro mansueto modo, sottovoce, e le case poco abitate e dalle vetuste imposte socchiuse, appena si scuotevano nella penombra pigra d'aria, ostruita dagli ambienti superfetati, sovrapposti e stretti tra di loro per tenersi su.

Solo intorno a Rialto vi era una leggera animazione di persone: sulle vie verso il tribunale, in quelle verso il mercato, intorno al fondaco dei Tedeschi e nei pressi di campo Manin. Ma si trattava di gente che si muoveva poco convinta, quasi dondolandosi per darsi la spinta a proseguire: i colletti già slacciati, le borse di carte riempite frettolosamente, i capelli poco puliti o che avevano perso la piega. Anche gli alti palazzi posti a regale guardia del Canal Grande, avevano facciate distratte e sfuggenti; i piedi scuriti dai depositi limacciosi parevano reggerli ancora più incertamente del solito: estrema precarietà sempre più in agguato. I sottoporteghi scuri conservavano una traccia di sospetto, un che di vischioso, forse tentativi di azioni malvagie, sussurri di falsari che permanevano aggrappati agli spigoli alle colonnette che incorniciavano i bassorilievi, i quali portavano profondamente incise figure tardo bizantine scurite dal tempo e lisciate sul naso o su una veste dalle mani che nel transitare vi si appoggiavano. Ma in qualche angolo di quartiere nuovo dagli intonaci arancio marcio non ancora scrostati, vi si notava sui muri l'assenza di questi gesti, lì la gente passava svelta e senza indugiare perché quella era come una trappola una terra di nessuno, un luogo dalla possibile sparizione. Che dire dei giardini dell'Arsenale? Alberi pendevano spenti e producevano ombra immota, ed anche i gatti avevano disertato la ricerca di resti alimentari caduti dalle panchine unte. Barche quella mattina quasi non se ne vedevano, e quelle poche solcavano le acque in modo impercettibile, non lasciando dietro né scia né rumore. L'isola della Giudecca poi era così lontana ed evanescente che nessuno ci sarebbe potuto arrivare.

Ma contemporaneamente a tutta questa dispersione, a questa flebile inerzia che comunque portava avanti stancamente le ore quasi uguali, come ogni giorno, nello stesso momento e in contrasto agivano delle autorità politiche, doverosamente responsabilmente panlogistiche, le quali istantaneamente assumevano nelle loro mani la decisione di un improcrastinabile mutamento. Il bianco e nuovo palazzo nel quale sedevano, svettava protervo, più alto e fuori scala quella mattina, isolato dal resto; all'interno i marmi chiari venati di grigio e le scale larghissime, i finestrone dalle vetrate ininterrotte un po' sporche per la pioggia mista a terra rossa che portava spesso lo scirocco, i cavi e le controventature in acciaio, tagliavano a fette la veduta di una parte dei depositi di S.Lucia e delle bretelle d'acqua per il porto. In quegli stanzoni dunque, della gente agiva, non guardava fuori ma procedeva velocemente tra carte e parole, firme e consensi. Si decretava che nel giro di due settimane tutti i canali avrebbero dovuto essere interrati, ricoperti ed asfaltati. I gradini dei ponti dovevano essere divelti per lasciar posto a dei piani inclinati e scivoli per il passaggio rotabile, le fondamenta attrezzate come banchine per i parcheggi o diventare dei deviatori di traffico per i sensi unici (da non dimenticare, poiché una città che si rispetti deve avere una serie di sensi vietati), e infine – di questo sì che se ne sentiva la necessità - tutta l'illuminazione stradale doveva essere regolamentata, intensificata e sopraelevata al livello dei cinque metri. L'edilizia che impediva la normale disposizione di strade carrozzabili ad una o due corsie, doveva essere necessariamente abbattuta e il canale della Giudecca sarebbe servito come svincolo autostradale e di connessione a tutte le uscite tangenziali ad ogni quartiere, questi ultimi avrebbero appunto sostituito i sestieri, conformandosi alla normativa vigente in fatto di pianificazione dell'abitato.

Il Canal Grande che colle sue innumerevoli curve, aveva nei secoli passati così sciaguratamente conformato la città da farle assumere il consueto aspetto labirintico, doveva essere rettificato e raddrizzato di tracciato, e diventare l'esemplificazione del nuovo periodo

che avrebbe portato un chiaro miglioramento produttivo. A questo fine, cioè per una rappresentazione anche visiva del cambiamento, le sedi dei vari enti di coordinamento e decisione centrale, avrebbero avuto le loro sedi nei bianchi palazzi posti sulla nuova e più importante via della città, autentico fulcro di dinamicità economica, proiettato verso il futuro e denominata perciò “via dell’Impatto”, in onore del modello chiarificatore che avrebbe fatto da battistrada ad altre realtà economicamente depresse, nonché da polo regionale di riferimento. Tuttavia, l’operazione poteva dirsi conclusa solo con la totale riqualificazione di piazza S. Marco la cui visione costituiva una permanente indecenza a causa dell’arbitraria disposizione architettonica, la quale, elevando l’asimmetria a principio ordinatore, aveva influito negativamente sulla psiche della popolazione, annebbiando le capacità di raziocinio e di dedizione ai principi ordinatori di una qualsiasi moderna società. In ragion di ciò, alla Basilica dedicata all’onorato Evangelista, sarebbero state fatte saltare le già precarie cupole e sostituite con un tronco di piramide trasparente, scrostati i muri interni dalle consuete incrostature dorate e installata un’illuminazione costituita da una miriade di luci colorate. Di tutta questa ricchezza avrebbe beneficiato un’enorme sala giochi. Sulla facciata principale esterna, sarebbe stata sistemata la megasala televisiva aperta, ad effetto avanzato, che offriva agli spettatori la possibilità di entrare a turno nei programmi per partecipare direttamente agli spettacoli trasmessi dalle reti televisive nazionali.

Le strutture delle vecchie e nuove Procuratie sarebbero state sopraelevate di quattro piani e destinate a diventare un grande centro commerciale del quale la città ne lamentava la mancanza da lungo tempo, e quindi il campanile mutato di uso con l’aggancio di una piattaforma rotante luminosa posta sulla sommità, destinata a ristorante. Infine le folcloristiche colonne col S. Teodoro e col leone alato, sarebbero state spostate all’ingresso di un nuovo luna park, per enfatizzare popolarmente i simboli dell’antica città. Suddetto luna park – recitava testualmente il documento di programmazione agli interventi - prenderà posto vicino alla piazza e sulla riva degli Schiavoni che continuerà ad essere chiamata quasi con lo stesso nome: Stiva degli Schiavoni, per rispettare la continuità storica.

Chi capitava nella città un mese dopo la decisione, non poteva più riconoscere né ricordare alcun posto, talmente tutti erano stati modificati. Molte luci elettriche permanevano accese anche di giorno, e di notte era una fiera perenne: le merci stavano esposte a tutti i piani degli edifici perché le facciate ora presentavano molte finestre. I commerci, col cambiamento non si erano interrotti e si vedeva sempre molta gente in giro; probabilmente ciò era dovuto al fatto che erano ancora presenti numerosi turisti, certamente disorientati, che credevano di aver confuso i depliant pubblicitari e sbagliato città. Ma una delle cose che colpiva maggiormente erano le barche: queste avevano subito la trasformazione in veicoli da strada con l’apposizione di ruote sotto lo scafo. Risultava una cosa singolare e forse non intonata perfettamente con lo spirito che si era voluto trasmettere alla nuova città. Intanto però, tutte andavano su e giù per gli scivoli che una volta erano ponti, intasando il traffico, poiché anche se tenevano la corsia, avevano forme completamente diverse tra di loro e non conformi con le dimensioni dei manufatti in muratura, cosicché a volte restavano quasi incastrate e la gente a piedi doveva sgusciare tra i mezzi. Le imbarcazioni erano davvero buffe a vedersi scorrere, e descrivevano con la loro inidoneità la confusione della transizione, soprattutto passando sopra agli antichi ponti – metafora del rovesciamento degli scopi - dove troneggiavano con le grandi panche in primo piano. Diverse mantenevano l’ormai inefficace cabinato, molto in alto e quasi invisibile, orpello di una passata epoca, e si muovevano come su esigui pattini. Alcune montavano ruote da trattore, altre ruote da motorino, ma tutte erano ugualmente sproporzionate e grottesche, e ne risultava un’accozzaglia di movimenti di tirare spingersi e barcollare. Nondimeno, ciò che sbigottiva di più, erano le enormi motonavi che prima collegavano le lontane isole col centro storico, anch’esse trasformate in veicoli da

strada che ora avanzavano gravi e lente bloccando le strade e i ponti e strisciando le cornici dei portoni e grattando via gli angoli dei muri.

Il sole splendeva e l'asfalto bruciava. In alcune vie piane e quasi regolari della città, il traffico scorreva assai simile a qualunque agglomerato urbano, e vi si potevano riscontrare uguali emissioni inquinanti, gli stessi eccessi di velocità ed i sorpassi nervosi; i nuovi marciapiedi erano intasati di auto parcheggiate provvisoriamente, e gli sparuti bambini venivano tenuti saldi per mano dalle mamme mentre insieme facevano le gimcane a balzi ed a brevi corse, per riuscire ad attraversare le strade. Ma finalmente l'odore di alghe marce era scomparso.