

RIVISTA DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI

ATENEIO VENETO

ESTRATTO

anno CCVI, terza serie, 18/II (2019)



ATTI E MEMORIE DELL'ATENEIO VENETO

Ludovico Centis, Lorenzo Fabian

IL FUTURO AI BORDI. MICROSTORIE E SCENARI PER VENEZIA
DALLA CONTERMINAZIONE LAGUNARE*

Introduzione

Per secoli fu chiaro come il principale strumento per garantire l'esistenza stessa dello stato veneziano fosse il controllo e la gestione delle acque, in primo luogo quelle della laguna di Venezia. Una gestione delle acque non dispotica, burocratica e conservatrice, in cui l'acqua era riconosciuta come bene pubblico supremo. Allo stesso tempo, l'intreccio di ingenti interessi pubblici e privati insistenti sull'area lagunare portò a non delimitare in modo inequivocabile i confini della laguna stessa. Questo cambiò a partire dal XVII secolo e solo nel 1791, dopo oltre un paio di secoli di dibattiti e progetti, la Serenissima pose cento cippi per definire stabilmente il confine della laguna di Venezia (fig. 1).

I cippi che definiscono la conterminazione lagunare¹ – che giuridicamente individua l'area sotto il controllo del Magistrato alle Acque – hanno oggi perso rilevanza politica in termini nazionali. Alcuni sono stati rimossi, altri trasferiti, altri brutalmente soppressi dalle infrastrutture contemporanee come ponti e terrapieni delle linee ferroviarie. Se i cippi nel loro insieme sottendono una linea continua e la logica che soggiace il loro posizionamento è quella di definire un confine che racchiude una superficie, la selezione di alcuni cippi e progetti a essi geograficamente legati risponde all'individuazione di una costellazione di tematiche. Attorno a essi si collocano progetti, realizzati o

* Questo testo è frutto della collaborazione tra gli autori che ne condividono i contenuti, le immagini e l'impostazione generale, tuttavia esso è stato redatto da Ludovico Centis per i paragrafi *Introduzione*, *Cippo n. 50: fiumi e canali*, *Cippo n. 82: alluminio e traghetti*; è stato redatto da Lorenzo Fabian per i paragrafi *Cippo n. 5: argini e laghi*, *Cippo n. 17: strade e pontoni galleggianti*, *Conclusioni*.

¹ In merito alla conterminazione lagunare si veda in particolare *I cento cippi di conterminazione lagunare*, a cura di Emanuele Armani, Giovanni Caniato, Redento Gianola, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1991, e *Conterminazione lagunare: storia, ingegneria, politica e diritto nella Laguna di Venezia. Atti del Convegno di studio nel bicentenario della conterminazione lagunare. Venezia, 14-16 marzo 1991*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1992.

rimasti sulla carta, antecedenti o successivi alla deposizione dei cippi stessi, cruciali per comprendere le traiettorie di modificazione dei bordi della laguna, e più in generale di Venezia stessa. È infatti attorno allo spazio della conterminazione che si coagulano più che altrove ipotesi, progetti e idee di laguna che oggi ci appaiono utili per immaginare il possibile futuro di un ecosistema che la Serenissima ha considerato e voluto mantenere eterno ed è oggi seriamente minacciato.

I cippi – e le microstorie² a essi legate – considerati in questo testo nello specifico sono quattro e individuandoli secondo la numerazione assegnata già nel 1791 essi sono:

- il cippo n. 5, situato sull'argine del Taglio Novissimo del Brenta vicino al ciglio della strada Romea all'altezza della località Fogolana. In quest'area nel XVI secolo Alvise Cornaro e il consorzio di investitori da lui guidato costruì un argine abusivo che diede vita a una lunga battaglia giuridica con lo stato veneziano e intellettuale con Cristoforo Sabbadino;
- il cippo n. 50, situato a Marina di Cavallino all'inizio del canale artificiale Casson costruito dal fiammingo Daniel Nijs nel XVII secolo. Il cippo si trova oggi all'interno del giardino di una villetta costruita sui sedimenti del casello del «Magistrato Eccellentissimo de' Revisori e Regolatori de' Dazj» –una magistratura della Serenissima preposta alla revisione e regolazione dei dazi – posizionato lungo le conche idrauliche secentesche (le nuove furono realizzate nel 1912);
- il cippo n. 17, situato nei pressi di un portoncino di ingresso di un'abitazione all'estremità meridionale di Pellestrina lungo la strada principale che attraversa l'isola in senso longitudinale. Secondo la visione novecentesca dell'ingegnere Eugenio Miozzi questo tratto di strada sarebbe dovuto diventare parte di una nuova arteria viaria di interesse nazionale che avrebbe ridisegnato radicalmente i destini dell'area metropolitana di Venezia e del suo centro storico;
- il cippo n. 82, situato oggi in mezzo a un'aiuola di fronte all'edificio di ingresso del nuovo terminal traghetti di Fusina. Il cippo è stato ricollocato rispetto a una precedente posizione distante qualche centinaia di metri all'interno dell'area dell'ex Sava, uno dei complessi

² Intorno al concetto e nuovo paradigma storiografico di microstoria hanno lavorato a partire dagli anni settanta del XX secolo storici italiani come Simona Cerutti, Carlo Ginzburg, Edoardo Grendi, Giovanni Levi, Carlo Poni.

industriali più iconici di Porto Marghera, recentemente dismesso, demolito e bonificato per far posto al nuovo terminal.

A un primo sguardo la scelta di queste quattro microstorie può sembrare casuale o arbitraria, sia in termini spaziali che temporali. Esse però sono strettamente legate all'eterno dibattito che a Venezia esiste, da un lato, fra conservazione – degli equilibri della laguna, del potere dello Stato come unico attore delle trasformazioni territoriali, dell'isolamento come dimensione eccezionale – e sviluppo; dall'altro delle ragioni d'acqua e di terra. Attraverso tale dibattito le quattro microstorie richiamano e contestualizzano nel lungo periodo temi che oggi appaiono cruciali, come quello della “chiusura” come forma di salvaguardia del centro storico, il tema del *project financing* al centro della discussione sulle relazioni fra pubblico e privato nello sviluppo di alcuni poli strategici, i temi delle infrastrutture e delle risorse energetiche che emergono ragionando sullo sviluppo della terraferma e delle relazioni di questa con la laguna e il mare.

Se è vero come affermò Manfredo Tafuri che «specie a Venezia, le storie rigidamente disciplinari finiscono per mostrare la propria povertà»³, guardare alla città e alla sua laguna attraverso le microstorie sedimentate attorno ad alcuni oggetti – i cippi della conterminazione lagunare – in larga misura dimenticati, intrecciando discipline come la storia, l'urbanistica, l'ingegneria e la storia dell'arte, è un deliberato tentativo per stilare un aggiornato indice di temi e questioni, per provare a raccontare in modo nuovo un tema – Venezia e la sua laguna – sul quale sembra tutto sia già stato detto e scritto, per provare a immaginare per tempo un possibile futuro (fig. 2).

Cippo n. 5: argini e laghi

Cristoforo Sabbadino (1489-1560) e Alvise Cornaro (1484-1566) furono le due figure più importanti del dibattito intorno all'idraulica lagunare nel XVI secolo. Dibattito che in prima battuta interessava la preservazione della laguna e la relativa riconfigurazione delle vie fluviali, ma che sottintendeva due visioni opposte in termini di rapporti tra scelte politiche e tecniche e tra interessi economici privati e collettivi

³ MANFREDO TAFURI, *Venezia e il Rinascimento. Religione, scienza, architettura*, Torino, Einaudi, 1985, p. XIX.

in relazione a un possibile equilibrio territoriale⁴. Dibattito che spesso vede individuare in modo semplicistico Sabbadino come difensore degli interessi dell'acqua, lagunari, e Cornaro come il portatore degli interessi della terraferma, delle campagne, ma che invece fu molto più complesso.

Grazie anche agli insegnamenti del padre Paolo e al suo periodo di formazione a Chioggia, città in cui nacque, Sabbadino sviluppò notevoli capacità di lettura dell'ambiente lagunare e la consapevolezza della necessità di un sapere idraulico altamente specializzato⁵. Queste doti lo portarono a divenire proto del Magistrato alle Acque, funzionario capo di un'istituzione che a partire dal 1505 avrebbe garantito nei secoli la sopravvivenza della laguna di Venezia. L'operato di Sabbadino da un lato teneva conto di una secolare attitudine della classe dirigente veneziana nei confronti della gestione della laguna e dell'entroterra, caratterizzata da grande prudenza, applicazione di soluzioni consolidate e circospezione nella sperimentazione di nuove tecniche. Da un altro lato Sabbadino non si astenne dall'immaginare progetti ambiziosi e tra loro solo apparentemente contraddittori. Tra i più noti il progetto⁶ del 1557 per una definizione netta dei bordi del centro storico attraverso la realizzazione di fondamenta di pietra, in particolare quelle delle fondamenta Nove, e il piano di deviazione dei principali corsi d'acqua che sfociavano nella laguna – Brenta e Sile *in primis* – al fine di interrom-

⁴ Si veda in merito PAOLO MORACCHIELLO, *Alvise Cornaro e Cristoforo Sabbadino: un dialogo sulle tecniche e sulla natura*, in *Alvise Cornaro e il suo tempo*, a cura di Lionello Puppi, Padova, Comune di Padova, 1980, pp. 130-135, e PAOLO MORACCHIELLO, *Vita e sopravvivenza della laguna nel "dialogo" tra due cittadini della Repubblica nel XVI secolo (e il suo seguito negli anni successivi)*, in *Acqua e cibo a Venezia. Storie della laguna e della città*, a cura di Donatella Calabi e Ludovica Galeazzo, Venezia, Marsilio, 2015, pp. 103-107.

⁵ Si vedano in merito almeno i quaderni 6 e 8 di *Chioggia. Rivista di studi e ricerche* dedicati a Sabbadino: CRISTOFORO SABBADINO, *Il sistema laguna a meta Cinquecento: opere scelte pubblicate nel 450. della morte*, a cura di Pier Giorgio Tiozzo Gobetto, con un saggio introduttivo di Salvatore Ciriaco, Sottomarina, Il Leggio, 2011, e CRISTOFORO SABBADINO, *Chioggia, la laguna di Venezia e lo studio delle acque nel Cinquecento, Atti delle celebrazioni del 450° anniversario della morte*, a cura di Cinzio Gibin, Sergio Ravagnan, Alberto Elia, Sottomarina, Il Leggio, 2013.

⁶ Ci riferiamo alla *Pianta de Venetia* di Sabbadino, redatta in tre versioni. Sull'argomento si veda ELENA SVALDUZ, *Tre disegni per una pianta: la «pianta de Venetia» di Cristoforo Sabbadino (1557)*, in *Rappresentare la città. Topografie urbane nell'Italia di antico regime*, a cura di Marco Folin, Reggio Emilia, Diabasis, 2010, pp. 201-224 e EAD., *Venice 1557: Sabbadino's City Plan, in Architecture, Art and Identity in Venice and its Territories, 1450-1750*, ed. by Nebahat Avcioglu and Emma Jones, Farnham, Ashgate, 2013, pp. 71-86.

perne il processo di interrimento e di garantirne un “libero respiro”. Progetti e piano frutto di una competenza specialistica e consapevolezza del ruolo vitale della laguna per Venezia.

In opposizione a questa competenza specialistica istituzionale si ritrovò spesso Cornaro, la cui residenza si trovava sulla terraferma non lontano da Chioggia, a Fogolana frazione di Codevigo. Nelle terre ereditate dalla famiglia l'autodidatta Cornaro sperimentò tecniche di bonifica introdotte nei secoli precedenti dai monaci benedettini. Il suo operato andava controcorrente rispetto alle cautele e ai limiti imposti da governanti e specialisti e poneva la bonifica di ampie aree del territorio veneto come strumento fondamentale di un possibile equilibrio e reciproca soddisfazione sia degli interessi privati sia della Serenissima, anche in vista di una maggiore salubrità del territorio e di una auspicata autonomia della Repubblica rispetto alla produzione agricola⁷. Bonifica che doveva andare di pari passo con una riconfigurazione idrografica complessiva sotto la guida dello Stato, che nella visione di Cornaro doveva divenire sempre più “Stato da terra”.

Fra il 1540 e il 1560 Cornaro scrisse molti testi dedicati al tema di una netta separazione della laguna dal mare da un lato e dalla terraferma dall'altro. Non solo ne scrisse, ma proprio a Fogolana, Cornaro costruì abusivamente un argine per realizzare una netta separazione tra l'acqua e la terra, al fine di interrare e coltivare aree della laguna. Queste pratiche diedero vita a un intenso dibattito con il Sabbadino⁸ e uno scontro giudiziario con la Repubblica che costrinse alla fine Cornaro a ritornare sui suoi passi (fig. 3).

Cornaro era pienamente consapevole dell'importanza della laguna di Venezia per la sicurezza militare e lo sviluppo economico della Serenissima, ma al contrario del Sabbadino – che la voleva sempre più estesa e libera di “respirare” – riteneva che dovesse essere più ristretta

⁷ LUIGI D'ALPAOS, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare. La laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, 2010, p. 42.

⁸ Per accedere a una approfondita ricostruzione delle contrapposte idee di laguna di Cornaro e Sabbadino si vedano *Antichi scrittori d'idraulica Veneta*, II, t. I, *Discorsi sopra la laguna di Cristoforo Sabbadino*, a cura di Roberto Cessi, Venezia, Ferrari, 1941; *Antichi scrittori d'idraulica Veneta*, II, t. II, *Scritture sopra la laguna di Alvise Cornaro e Cristoforo Sabbadino*, a cura di Id, Venezia, Ferrari, 1941.

nella superficie, più netta nei confini e più profonda⁹. Egli non si limitò a immaginare un nuovo netto confine con la terraferma, ma si spinse fino a ridisegnare anche il bacino di San Marco¹⁰, con l'intento di ottenere una città e una laguna più belle, sane e sicure. La battaglia intellettuale e giuridica per difendere l'argine della Fogolana spinse Cornaro a prefigurare una laguna interamente chiusa e separata dal territorio circostante: gli argini verso terra assumono la forma di mura con bastioni, porte e terrapieni con boschi, vengono innalzate barriere nei lidi per prevenire le mareggiate e dighe per difendere i porti di Treporti, Sant'Erasmus e Malamocco da eserciti nemici e maree dannose¹¹. Manfredo Tafuri sottolinea come il

complesso di azioni di Cornaro [sia] teso a sconvolgere un assetto urbano comunemente letto come immagine della "perfezione politica" di Venezia. D'altra parte, va ricordato che l'idea di costruire nuove isole all'interno di un bacino perfettamente limitato è già in una lettera con appunti grafici, in cui Girolamo Fracastoro avanza con entusiasmo l'idea di trasformare Venezia in una nuova "Themistitan" (Tenochtitlàn), isolata in un lago d'acqua dolce. È evidente che anche l'idea di una Venezia isolata in un lago è provocatoria nei confronti delle tesi di Cristoforo Sabbadino¹².

Per quanto quella di Cornaro poté sembrare una provocazione, oggi essa sembra essere sempre più uno – se non l'unico – dei pochi scenari plausibili per la salvaguardia di Venezia e delle isole della laguna dalla minaccia dell'innalzamento del mare a seguito del cambiamento clima-

⁹ «il parer mio saria, che fusse fatta una division di questi paludi, o con arzeri, o con altro, et li paludi più bassi [...] vorrei che fossero cavati et datogli fondo fino a confine delli arzeri, acciò s'agrandisse la laguna et si levasse la causa del mal aere, che è il nascer della canella». *Antichi scrittori d'idraulica Veneta*, II, t. II, p. 6.

¹⁰ «E ricordo che questa città sia recinta de muri, nel terrapieno vi sia uno bosco e dentro di essa città la sia adornata di teatro, di fontana del Sii, come si po', e di uno vago monticello, le quali, perchè sono cose belle, che si possono fare, sono certo che si faranno, e la vego hora, come si fusseno fatte. Oh che bella città vego, che sarà questa veramente illustre!», ivi, p. 69.

¹¹ «È dunque necessario chiuder prima il porto deli Treporti, e poi quello di San Rasmus, e poi quello di Malamocco, che essi sonno quelli, che han tolto la laguna a questo, e sono porti aperti senza difesa alcuna, onde si può entrar nella laguna, che è aperta, e massime per quello di Malamocco, che non è pur aperto e patente, ma profondo e comodo ad ogni grande armata nemica», ivi, p. 57.

¹² TAFURI, *Venezia e il Rinascimento*, p. 233.

tico. Georg Umgiesser, oceanografo e primo ricercatore all'Istituto di Scienze Marine al Cnr di Venezia, dopo diversi decenni passati a immaginare possibili alternative per la salvaguardia della città¹³, sembra sia arrivato proprio a questa radicale conclusione: per salvare Venezia prima del 2100 occorrerà separare la laguna dal mare attraverso dighe, paratie e argini, così isolandola e trasformandola in un lago d'acqua dolce che assuma le caratteristiche di quelli sorti in contesti di lagune fluviali.

Cippo n. 50: fiumi e canali

Daniel Nijs, nato nell'odierna città tedesca di Wesel nel 1572 da genitori protestanti, è ai più noto come mercante d'arte¹⁴. Al tempo Wesel faceva parte delle Fiandre, sottoposte alla dominazione della cattolica Spagna. Tensioni legate a motivi religiosi e il credo calvinista della sua famiglia portarono Nijs a condurre un'esistenza nomade, spingendolo a diventare un mercante con connessioni in tutta Europa. La sua vita professionale iniziò presso i cugini commercianti Jean, Jacques e Pierre Gabry, appartenenti a una storica famiglia di orafi di Tournai. Dopo un breve soggiorno a Colonia, egli raggiunse Pierre Gabry a Venezia intorno al 1596, concentrando la propria attività nel commercio di tessuti tra la città lagunare e le Fiandre. Oltre a doti commerciali, Nijs dimostrò negli anni spiccate capacità di negoziatore e curiosità intellettuale, avvicinandosi a importanti pensatori dell'epoca come Paolo Sarpi, del quale favorì la pubblicazione della sua *Storia del Concilio di Trento* a Londra nel 1619¹⁵.

¹³ GEORG UMGIESSER, *A Model for the Lagoon of Venice*, tesi di Laurea in Oceanography, Hamburg, University of Hamburg, 1986; GEORG UMGIESSER, DONATA MELAKU CANU, ANDREA CUCCO, COSIMO SOLIDORO, *A finite element model for the Venice Lagoon. Development, set up, calibration and validation*, «Journal of marine systems», 51 (2004), 1, pp. 123-145; GEORG UMGIESSER, FRANCESCA DE PASCALIS, CHRISTIAN FERRARIN, CARL L. AMOS, *A model of sand transport in Treporti channel: northern Venice lagoon*, <http://www.doi.org/10.1007/s10236-006-0076-z> (2006), ultima consultazione aprile 2021; GEORG UMGIESSER, *Salvare Venezia significa salvare la laguna o salvare la città?* (2016), http://www.veneziacambia.org/wp-content/uploads/2016/11/07_Relazione-Umgiesser-4.11.2016.pdf, ultima consultazione aprile 2021; GEORG UMGIESSER, PETRAS ZEMLYS, ALI ERTURK, ARTURAS RAZINKOVAS-BAZIUKAS, *Seasonal renewal time variability in the Curonian Lagoon caused by atmospheric and hydrographical forcing?*, <https://doi.org/10.5194/os-12-391-2016>, ultima consultazione aprile 2021.

¹⁴ CHRISTINA M. ANDERSON, *The Flemish merchant of Venice: Daniel Nijs and the sale of the Gonzaga art collection*, New Haven, Yale University Press, 2015.

¹⁵ JOHN LEON LIEVSAY, *Venetian Phoenix: Paolo Sarpi and Some of his English Friends (1606-1700)*, Lawrence, University Press of Kansas, 1973, p. 47.

Dopo aver acquistato una casa a Venezia, una a Murano e alcune proprietà nelle Fiandre, nel 1625 Nijs comprò l'isola di Cavallino dal Segretario di Stato veneziano Andrea Alberti. L'appezzamento di quasi mille ettari includeva aree coltivabili, destinate al pascolo e paludose¹⁶. La famiglia Alberti aveva ottenuto a sua volta l'area dalle famiglie Nani, Pesaro e Mula che avevano tentato senza successo di metterla a rendita nella prima metà del XVI secolo. Una possibile ragione per cui Nijs si avventurò in questa operazione era quella di consolidare la sua fama e reputazione agli occhi dell'élite veneziana, che vedeva in quel periodo gli investimenti fondiari come manifestazione del proprio status. Nijs mostrò fin da subito intraprendenza ingaggiando da Amsterdam due *duinmeiers* – specialisti nella gestione di terreni sabbiosi e allevamenti di conigli – per rendere la terra del Cavallino più produttiva e ospitale¹⁷. Garantì poi a una famiglia, i Bombarda, di utilizzare una parte della proprietà ai fini della coltivazione – tra cui il tabacco – e allevamento di bestiame. Ma non era tanto l'attività agricola a interessare Nijs, il quale acquistò l'isola perché intravedeva in essa un potenziale economico che nessun altro aveva finora sfruttato. Il fiume Piave, sorgendo nelle Alpi e sfociando nell'Adriatico nei pressi di Jesolo, forniva un collegamento strategico tra Venezia e l'entroterra e rappresentava una fondamentale via di trasporto del legname¹⁸. Lungo le sue sponde erano inoltre sorte attività per la produzione di carta e seta. Al tempo l'unica connessione tra la Piave Vecchia – il cui letto dal 1683 ospita le acque del Sile – e la laguna era costituita dal canale Caligo¹⁹. Sorvegliato dalla omonima torre altomedievale, il Caligo era fino all'inizio

¹⁶ GIUSEPPE BOZZATO, MICHELE BUSARELLO, PIERO SANTOSTEFANO, *Cavallino-Treporti. Atlante delle trasformazioni di un territorio tra mare Adriatico e laguna di Venezia: 1552-2010*, Cavallino-Treporti: Associazione Culturale Tra Mar e Laguna, 2014, p. 44.

¹⁷ ANDERSON, *The Flemish merchant of Venice*, p. 51.

¹⁸ Si veda in merito PHILIPPE BRAUNSTEIN, *De la montagne à Venise: les réseaux du bois au XVI^e siècle*, «Mélanges de l'école française de Rome. Moyen Age Temps Modernes», 100 (1988), n. 2, pp. 761-799, RAFFAELLO VERGANI, *Le materie prime*, in *Storia di Venezia, XII, Il mare*, a cura di Alberto Tenenti, Ugo Tucci, Roma, Treccani, 1991, pp. 287-297, ANTONIO LAZZARINI, *Boschi e legname: una riforma veneziana e i suoi esiti*, «Archivio Veneto», s. V, 150 (1998), pp. 94-124, e KATIA OCCHI, *I dazi sulla legna. Qualche considerazione sulle vie di traffico (secoli XVI-XVII)*, «Società e Storia», 98, XXV (2002), pp. 1000-1010.

¹⁹ Si veda in merito GIOVANNI CANIATO, *Dalle Trepalade al Caligo. Il basso corso del Sile*, in *Il Sile*, a cura di Aldino Bondesan, Giovanni Caniato, Francesco Vallerani, Michele Zanetti, Sommacampagna (Vr), Cierre, 1998, pp. 139-151.

del XVII secolo la sola via d'acqua che garantiva un collegamento del bacino idrografico della Piave – e tramite la Cava Zuccarina del sistema navigabile che si estendeva dal Veneto fino al Friuli – con la laguna. Già a partire dal XVI secolo si erano verificati ripetuti insabbiamenti del canale²⁰. Acquistando il Cavallino, Nijs dimostrò di possedere una visione chiara e strategica in merito a questo problema. Infatti, nel 1631 l'insabbiamento del Caligo divenne un punto di discussione all'ordine del giorno del governo veneziano. Nijs propose quindi di realizzare un nuovo collegamento tra il Piave e la laguna e riuscì in breve tempo a convincere il governo della Serenissima ad approvare il suo progetto. In poche settimane iniziò la costruzione del canale qualche chilometro più a sud del Caligo, iniziando con delle chiuse non lontano dalla foce del fiume, connettendosi al canale di Treporti e sfociando in laguna nei pressi di Burano. Per questa nuova via acqua, inaugurata nel 1632 e che attraversava terreni di proprietà dello stesso Nijs, il mercante fiammingo propose una sorta di modello di *project financing* ante-litteram²¹: non solo avrebbe finanziato i lavori necessari per la costruzione del canale, ma ne avrebbe anche assicurato in seguito la manutenzione, chiedendo in cambio solo la metà degli introiti provenienti dal transito delle imbarcazioni e destinando l'altra metà allo Stato²².

Contemporaneamente al progetto per la trasformazione del Cavallino, Nijs fu impegnato nel suo più importante affare come mercante d'arte, la vendita della collezione d'arte dei Gonzaga a Carlo I, re d'Inghilterra. A testimonianza della sua rilevanza e fama basti ricordare un episodio: Vincenzo Scamozzi dedicò una parte della sua pubblicazione *L'idea della architettura universale* del 1615 alla relativamente recente moda delle gallerie, intese come piccole pinacoteche nelle residenze dei patrizi veneziani. Delle uniche due gallerie di mercanti – e non di patrizi – citate vi era quella del mercante fiammingo, che era tra l'altro anche l'unico straniero considerato dallo Scamozzi per le sue descrizioni²³. Nijs

²⁰ ANDERSON, *The Flemish merchant of Venice*, p. 167.

²¹ In merito al rapporto tra pubblico e privato dalla seconda metà del XV secolo alla fine del XVIII secolo per la realizzazione e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture cittadine, incluse quelle idriche, si veda *Fare la città. Salvaguardia e manutenzione urbana a Venezia in età moderna*, a cura di Stefano Zaggia, Milano, Paravia Bruno Mondadori Editori, 2006.

²² ANDERSON, *The Flemish merchant of Venice*, p. 167.

²³ VINCENZO SCAMOZZI, *L'idea della architettura universale*, I, Bologna, Arnaldo Forni Editore, 1982 (riproduzione facsimile dell'edizione: Venezia, 1615), I, t. III, cap. XVIII, p. 306.

assunse un ruolo pionieristico nel commercio di dipinti dall'Italia al nord Europa, entrando in contatto con collezionisti e membri della corte reale inglese come Dudley Carleton, l'ambasciatore di Carlo I a Venezia. Egli presentò Nicholas Lanier, inviato dal re in Italia per assicurarsi le migliori opere rinascimentali, alla famiglia Gonzaga e giocò un ruolo fondamentale nell'affare, esponendosi anche finanziariamente in prima persona. Questa stessa esposizione lo portò al fallimento: Carlo I, essendo coinvolto in una guerra civile in patria, non poté pagare il mercante fiammingo per la collezione d'arte mantovana, la cui ambizione lo aveva allo stesso tempo portato a chiedere ingenti somme in prestito per il suo progetto speculativo al Cavallino. La concomitanza dei due eventi portò il mercante fiammingo alla rovina, spingendolo dopo quasi quarant'anni a Venezia a trasferirsi a Londra, dove morì in povertà nel 1647.

Per un curioso caso il Cavallino continuò ad attirare intraprendenti e visionari nordici. Alcuni decenni dopo Nijs, il tedesco Johann Matthaeus Albrecht, laureato in medicina a Padova, dottore a Venezia e al contempo agente al servizio del duca di Brunswick, acquistò l'isola nel 1686. Albrecht si sforzò di impiantare una fiorente attività agricola e in particolare tentò di coltivare il roscano, una pianta tipica dell'ambiente lagunare che nasceva spontanea al Cavallino. Questo, una volta bruciato e trasformato in cenere, veniva impiegato in grande quantità nell'industria del vetro e del sapone veneziana e veniva comunemente importato a caro prezzo da altre aree del Mediterraneo²⁴. Pur appoggiata dal Senato, che garantì all'intraprendente tedesco l'esclusiva di questa produzione, l'impresa speculativa di Albrecht si rivelò fallimentare e venne così a mancare l'appoggio economico di alcuni finanziatori, tra cui la famiglia olandese Druyvesteyn che nel frattempo aveva acquistato e rimaneggiato il palazzo fatto costruire da Nijs, ancora oggi assieme al canale testimonianza tangibile del suo operato al Cavallino.

Cippo n. 17: strade e pontoni galleggianti

L'ingegnere Eugenio Miozzi è stato un attore fondamentale della

²⁴ GIOVANNI MATTEO ALBERTI, *Storia dell'isola del Cavallino e sue coltivazioni*, a cura di Antonio Padovan, Sommacampagna (Vr), Cierre, 2014, p. 16. Padovan ha curato la pubblicazione di un antico testo dell'Alberti, dal titolo "Storia dell'isola del Cavallino e sue coltivazioni". vedasi anche pagina web dell'editore Cierre: <https://edizioni.cierrenet.it/volumi/storia-dellisola-del-cavallino-e-sue-coltivazioni/>.

modernizzazione di Venezia del XX secolo²⁵, dando forma a infrastrutture strategiche per la città e immaginando soluzioni non convenzionali per i suoi crescenti problemi ambientali. Miozzi progettò e curò la costruzione del ponte automobilistico – il ponte della Libertà, parallelo a quello ferroviario costruito a metà del XIX secolo dagli austriaci – che attraversa la laguna, inaugurato nel 1933. Poco dopo completò il ponte degli Scalzi, che attraversa il Canal grande di fronte alla stazione ferroviaria. Negli anni sessanta, al termine di una lunga carriera, propose una soluzione avveniristica al “naufragio” di Venezia causato dall’azione combinata dell’innalzamento del livello del mare e del cedimento del suolo: rialzare l’intera città iniettando ingenti quantità di acqua nel sottosuolo al fine di rimpinguare nuovamente le falde artesiane, svuotate in particolare dalla febbrile attività industriale di Porto Marghera. Attraverso la creazione di una camera di compressione del sottosuolo – delimitata in basso e alto da strati di caranto e ai lati da pareti artificiali di arginature – l’obiettivo era quello di risollevare il terreno, abbassatosi nei secoli anche a causa del fenomeno dell’eustatismo, e riportare la quota media piezometrica a +4,00 m, livello misurato nel 1858²⁶.

Oltre a questi noti studi e realizzazioni esiste un progetto non realizzato da Miozzi – una strada di interesse nazionale lungo la costa del mare Adriatico, passante per Chioggia, Pellestrina, Lido e Cavallino – che avrebbe potuto cambiare radicalmente il destino di Venezia. L’ingegnere era fermamente convinto che questa direttrice – ideata per la prima volta negli anni trenta e poi continuamente affinata nel suo tragitto per decenni fino agli anni cinquanta del XX secolo – avrebbe garantito alla città un futuro di carattere metropolitano, aggiungendo un elemento chiave ai terminal marittimi e ferroviari già esistenti. Miozzi immaginava per questo collegamento stradale un ruolo strategico per bilanciare l’espansione che stava avvenendo in terraferma verso Mestre e trasformare la laguna e la città al suo centro

²⁵ Si veda *Eugenio Miozzi. Venezia tra innovazione e tradizione 1931-1969*, a cura di Clemens F. Kusch, Berlin, Dom Publishers, 2021.

²⁶ Si veda EUGENIO MIOZZI, *Venezia nei secoli. 4: Il Salvamento*, Venezia, Libeccio, 1969, ed EUGENIO MIOZZI, *Sugli interventi che sono stati proposti per salvare Venezia dalle acque alte e dagli sprofondamenti*, a cura del Provveditorato al Porto di Venezia, Venezia, Tipografia Emiliana, 1974, pp. 1-47.

da *cul de sac* infrastrutturale in un polo vibrante per una vasta regione, che andava da Trieste a Ravenna. L'ingegnere attribuiva a questa strada di interesse nazionale un vero e proprio valore catalettico per attivare una "reazione chimica" che innescasse definitivamente lo sviluppo della città:

Questa città ha ormai, per volere di Eminentissimi suoi cittadini e per sapienza di governo, una serie di fattori efficacissimi per la sua rinascita; ne cito alcuni: porto industriale, nuovo ponte sulla Laguna, la stazione turistica del Lido; a questi fattori cittadini se ne aggiungono altri delle contrade circostanti: le grandi bonifiche del Polesine e dell'Alto Ferrarese già realizzate, l'autostrada Venezia-Padova. Ma tutti questi fattori hanno un valore che sarebbe non del tutto improprio ritenere allo stato potenziale; occorre il catalettico che trasformi questi valori potenziali in valori effettivi. Questo catalettico sarà la strada Venezia-Chioggia²⁷.

La nuova arteria litoranea sarebbe stata messa a sistema con il nuovo ponte automobilistico che collegava Venezia a Mestre. In una prima versione del progetto (fig. 4) all'altezza della metà dell'isola del Lido nei pressi del Lazzaretto vecchio la strada avrebbe compiuto una netta deviazione verso l'interno su pontoni galleggianti, collegandosi alla sponda sud della Giudecca nei pressi della chiesa del Redentore, giungendo fino alla nuova isola di Sacca Fisola per poi connettersi alla stazione Marittima di Santa Marta e finalmente al ponte Littorio, oggi denominato della Libertà. Da qui, attraverso un ulteriore percorso su pontoni galleggianti, si sarebbe proseguito per il Cavallino attraverso Murano, la Certosa e Sant'Erasmus, con una deviazione dalla Certosa verso l'Arsenale, dove al posto delle casermette sarebbe potuto sorgere un secondo grande garage dopo quello di piazzale Roma.

Una variante concepita nel 1952²⁸ abbandonava l'idea della strada costiera e prevedeva il solo collegamento di Tessera con Murano trami-

²⁷ EUGENIO MIOZZI, *Progetto di massima per il congiungimento di Venezia con Chioggia e il Cavallino - Relazione*, VENEZIA, *Archivio Progetti Iuav* (d'ora in poi AP-Iuav), CM-06/008, Segnatura: Miozzi 1.pro/023, p. 4.

²⁸ AP-Iuav, FEM, 1.pro/100, b. *Progetto della costruzione di una autostrada galleggiante per connettere la terraferma (Mestre) con il Lido e Punta Sabbioni passando per le isole di Murano e Sant'Erasmus. Società Veneziana per le autostrade galleggianti, G. Miozzi, M. Croff con la consulenza di E. Miozzi. Venezia, 30 maggio 1952.*

te un percorso, sempre su pontoni galleggianti, parallelo al ponte della Libertà, per poi da qui proseguire verso Sant'Erasmus – con diramazione per le Vignole – e il Cavallino. Successive varianti del progetto – come quella presentata nel 1953²⁹ e intitolata *Progetto di massima per la metropolitana sublagunare*, dove metropolitana stava per autostrada subacquea, prevedendo di sostituire gran parte del percorso su pontoni con un percorso in galleria subacquea e di ritornare all'idea di un anello. Questo dipartendo dal Lido avrebbe lambito il Lazzaretto vecchio, San Lazzaro, San Servolo, la Giudecca, la nuova isola del Tronchetto, Sant'Alvise, le Fondamente Nove (con una diramazione per Murano), i bacini dell'Arsenale, le Vignole (con una diramazione per la Certosa). Da qui la strada sarebbe proseguita verso Sant'Erasmus e il Cavallino attraverso due ponti o si sarebbe ricongiunta nuovamente per via sublagunare al Lido. Una successiva ulteriore variante prevedeva che dal Tronchetto la strada sublagunare lambisse la sponda settentrionale di Murano per poi raggiungere Sant'Erasmus, con una diramazione da quest'ultima verso le Vignole e i bacini dell'Arsenale. Il livello di definizione progettuale di queste soluzioni era molto elevato, dalla prima ipotesi che prevedeva l'attraversamento della laguna su pontoni galleggianti – per motivi estetici, militari e di rispetto del regime ambientale lagunare – alle versioni del dopoguerra, per le quali erano stati immaginati dei gruppi di bricole per mascherare le prese per il ricircolo d'aria e l'evacuazione dei fumi di scarico dalle gallerie subacquee.

A prescindere dalle variazioni legate ai percorsi e alle modalità di attraversamento della laguna, Miozzi rimase fermamente convinto che questa nuova arteria di interesse nazionale potesse permettere di raggiungere alcuni obiettivi a lui chiari che rimasero costanti nel tempo³⁰: fare nuovamente di Venezia il centro urbano di riferimento di un'ampia regione di terraferma; fornire lavoro per diversi anni a un grande numero di operai al fine di completare la nuova arteria stradale; incentivare lo sviluppo edilizio – a fini sia residenziali che turistici – sia del

²⁹ Ivi, I, pro/108, b. *Progetto di massima per la metropolitana sublagunare: Autostrada Subacquea tra il Molo del Tronchetto e lo Arsenale lungo le Fondamente Nuove, e su galleggianti, pontili e terrapieni lungo le isole dell'Estuario, per congiungere Venezia con la strada Fausta a Punta Sabbioni, 25 ottobre 1953.*

³⁰ ELISABETTA POPULIN, *I progetti territoriali*, in Eugenio Miozzi, *Venezia tra innovazione e tradizione 1931-1969*, a cura di Clemens F. Kusch, Berlin, Dom Publishers, 2021, pp. 90-101.

Cavallino che di parti del Lido come gli Alberoni che erano ancora pressoché intatte, che di isole come la Certosa, le Vignole, Sant'Andrea e Sant'Erasmo. Mentre molte di queste aree erano già di proprietà demaniale, per le rimanenti era previsto l'esproprio o in alternativa un contributo di miglioria. Va da sé che se una delle diverse varianti immaginate da Miozzi fosse stata completata nel XX secolo ci troveremmo ora di fronte molto probabilmente a un'area metropolitana veneziana e a un paesaggio lagunare radicalmente diversi, dove sarebbero probabilmente del tutto scomparsi quegli insediamenti che forniscono oggi modelli alternativi di vita e turismo "lento", dalla laguna nord – dalla Certosa a Sant'Erasmo – fino a Pellestrina.

Cippo n. 82: alluminio e traghetti

Nel 1959 Enrico Mattei, presidente dell'Eni, chiese a Joris Ivens di produrre un film relativo al ruolo chiave che gli idrocarburi stavano giocando nel boom economico italiano del secondo dopoguerra. Il risultato del lavoro del regista olandese fu un documentario in tre episodi uscito nel 1960 dal titolo *L'Italia non è un paese povero*. La narrazione intrecciava infrastrutture petrolifere all'avanguardia con scene di routine quotidiana nelle regioni italiane più povere, provocando una forte opposizione e censura sia da parte del governo sia dei media nazionali. La seconda parte del documentario, dal titolo *Due città*, raccontava i destini incrociati di Venezia e Ravenna. Città accomunate dal boom dell'industria legata al petrolio e al gas naturale nel XX secolo, ma ancor prima da una millenaria storia di insediamenti fondati in un instabile ambiente lagunare, difeso strenuamente dalla Serenissima nel primo caso e invece lentamente scomparso nei secoli nel secondo. Le scene iniziali di *Due città* sono un manifesto del ruolo che la veneziana Porto Marghera – fondata nel 1917 presso le aree barenose del Bottenigo come nuova zona industriale ed espansione del porto commerciale costruito nel 1870 a Santa Marta – in quegli anni all'apice della sua produttività svolse come fulcro della produzione energetica e industriale dell'Italia nord-orientale: una petroliera che trasporta greggio dall'Egitto attraverso il bacino di San Marco prima di raggiungere le raffinerie situate nella terraferma attraverso la laguna.

Un passaggio fortemente simbolico che richiamava il nuovo ruolo immaginato per Venezia a inizio Novecento da figure come Piero Fo-

scari³¹, Luciano Petit, Ruggero Revedin, Achille Gaggia e Nicolò Papadopoli e poi concretizzato dal conte Giuseppe Volpi³². Se da un lato il progetto guidato da quest'ultimo nacque «dall'accaparramento di un'idea di sviluppo portuale, e dalla sua abile trasformazione in un disegno di dimensione nazionale di sfruttamento industriale»³³ dall'altro esso poggiava su una visione di una Grande Venezia concepita già a partire dalla seconda metà del XIX secolo³⁴ in cui il centro storico avrebbe “espulso” le funzioni produttive per concentrarsi su attività culturali, turistiche e commerciali.

Tra il 1924 e il 1928 lo scavo del canale Ovest e la conseguente disponibilità di nuove aree – a cui si aggiunse il nuovo piano regolatore approvato nel 1926 che autorizzava l'espansione del nucleo originario di Porto Marghera verso sud – favorirono l'insediamento di nuove industrie, tra cui la Sava (Società alluminio veneto anonima). Frutto di una compartecipazione mista tra industriali veneti del settore elettrico e la società svizzera Aiag-Alusuisse, essa era assieme alla Montecatini il maggior produttore di allumina e alluminio a Porto Marghera e assunse un ruolo strategico in particolare durante gli anni della Seconda guerra mondiale³⁵.

Tra il 1962 e il 1964, pochi anni dopo l'uscita del documentario di Ivens, venne realizzato a Fusina il secondo nuovo stabilimento della Sava, tra i più estesi e iconici di Porto Marghera. Questo includeva due gruppi di opere. Il primo riguardava direttamente la produzione dell'alluminio e comprendeva il silo per l'allumina, il capannone forni, la fonderia e altri fabbricati tra cui un capannone con forni per l'elettrolisi – lungo 450 m, largo 23 m e alto 22,5 m – realizzato sulla

³¹ Si ricordi ad esempio la conferenza *Il porto di Venezia nel problema adriatico* tenuta da Foscarini nel 1904 presso l'Ateneo Veneto e dedicata alla proposta di fondare un nuovo porto a Marghera.

³² WLADIMIRO DORIGO, *Una legge contro Venezia. Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna*, Roma, Officina Edizioni, 1973, p. 165.

³³ FRANCO MANCUSO, *Dal porto alla grande industria, Venezia e Porto Marghera*, in *Archeologia industriale nel Veneto*, a cura di Franco Mancuso, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 1990, p. 186.

³⁴ Si veda a tal proposito *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, a cura di Guido Zucconi, Venezia, Marsilio, 2002.

³⁵ BRUNA BIANCHI, *L'economia di guerra a Porto Marghera: produzione, occupazione, lavoro: 1935-1945*, in *La Resistenza nel Veneziano*, a cura di Giannantonio Paladini e Maurizio Reberschak, Venezia, Comune di Venezia, 1985, I, pp. 163-233.

falsariga di un simile edificio presso l'Alusuisse di Zurigo. Il secondo era legato alla centrale termoelettrica che faceva funzionare l'intero stabilimento ed era composto dalla stessa centrale, dai serbatoi di olio combustibile e dalle opere di presa e di scarico dell'acqua³⁶.

A seguito di difficoltà finanziarie, nel 1973 la Sava fu acquisita dalla finanziaria statale Efim e nel 1988 venne ribattezzata Alumix. Le costanti perdite economiche – coperte dallo Stato italiano nel corso degli anni – spinsero alla graduale dismissione di gran parte degli stabilimenti di Porto Marghera fino alla definitiva chiusura avvenuta nel 1991. Gli unici impianti rimasti attivi a Fusina furono ceduti nel 1996 da Efim alla multinazionale Alcoa che successivamente dismise la produzione dello stabilimento primario.

A partire dal 1997 la produzione dell'alluminio, una delle più inquinanti e dispendiose in termini di consumo energetico e d'acqua, è stata definitivamente interrotta. Data la sua posizione strategica, affacciata sulla laguna e situata nella parte più meridionale di Porto Marghera, l'area è stata quindi acquisita dall'Autorità Portuale di Venezia che ha elaborato un programma e un progetto per la sua trasformazione tra il 2004 e il 2014, oggi in fase di attuazione. Questo disegno, in linea con le funzioni contemplate dal vigente Piano di assetto del territorio del Comune di Venezia che prevede per l'area di Porto Marghera il rafforzamento delle funzioni portuali e la possibile localizzazione di una nuova offerta croceristica³⁷, affianca i principali interventi di riqualificazione a carattere urbanistico già attuati nella prima zona industriale – come il Parco scientifico tecnologico di Venezia Vega (*Venice Gateway*) – e prefigura per l'ex area Sava di Fusina un nuovo ruolo di centro intermodale strategico per l'alto Adriatico.

La rilevanza di questa trasformazione, tuttora in corso, non si basa

³⁶ PIETRO COLOMBO, GAETANO FAILLA, *Terreni ed opere di fondazione nel porto industriale di Venezia-Marghera. I nuovi stabilimenti SAVA*, «Rivista Italiana di Geotecnica», 3 (1965), p. 45.

³⁷ Nello specifico nell'allegato A della normativa di attuazione del Pat in merito alla trasformazione dell'area industriale di Porto Marghera si sottolinea come «gli ambiti residui della seconda zona industriale, attualmente dismessi o sottoutilizzati necessitano, in particolare, di una riconversione prioritariamente industriale, indirizzata alle tipologie produttive ambientalmente sostenibili e all'espansione delle funzioni portuali nonché a quelle produttive integrate con queste». Per l'area dell'ex Sava, attraverso un Accordo di Programma tra Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale di Venezia, Comune di Venezia, è stata approvata una Variante al Prg per Porto Marghera che la individua ora come porto commerciale di progetto.

tanto sulla progettazione di nuovi edifici per uffici e logistica – che includono soluzioni all'avanguardia in termini di produzione di energia e riduzione dei consumi – ma sulla svolta in termini di visione di sviluppo economico a lungo termine e nuovo paradigma di riduzione del consumo di combustibili fossili che essa suggerisce. L'ex stabilimento per la fabbricazione di allumina e alluminio, infatti, è interessato dal progetto "Piattaforma Logistica Fusina" che lo sta trasformando in un terminal *ro-ro*³⁸ per traghetti di rilevanza europea e inserito nella rete delle Autostrade del Mare (Adm). Introdotte dal *Libro bianco sui trasporti del 2001 - Politica dei trasporti europea*³⁹, le Adm sono progettate come «nuove catene logistiche intermodali basate sul mare», che decongestioneranno le strade e faranno un uso migliore della rete ferroviaria e delle vie navigabili interne.

La trasformazione dell'area ex Sava, che a oggi in parte ricade nella zona tutelata dal vincolo paesaggistico del Naviglio Brenta (D.M. 18 febbraio 1964), e dello specchio d'acqua a essa antistante, anch'esso tutelato (D.M. 1 agosto 1985), si inserisce all'interno di un processo globale che vede come obiettivo un uso e consumo più equo delle risorse e il recupero dei cosiddetti *brownfields* – aree inquinate dove interventi di trasformazione producono sia benefici ambientali che economici per la comunità – al fine di ripensare le catene economiche ed ecologiche, immaginando nuovi paradigmi di sviluppo.

Conclusione

Forse con eccesso di retorica, Piero Bevilacqua descrive nel suo libro *Venezia e le acque. Una metafora planetaria*⁴⁰ la storia millenaria legata al mantenimento della laguna di Venezia da parte della Serenissima come una "favola ecologica". Questa "favola" narra di una sapiente *governance* pubblica che ha saputo preservare un *habitat* delicato e vulnerabile con il consenso e il contributo dell'universalità dei cittadini. Di certo il

³⁸ Ro-ro è un'abbreviazione della locuzione inglese *roll-on/roll-off* ed indica una nave-traghetto a caricamento orizzontale o rotabile progettata per il trasporto di veicoli su gomma che si imbarcano e sbarcano sulle proprie ruote.

³⁹ *Libro Bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*. Ufficio delle Pubblicazioni Ufficiali delle Comunità Europee, 2001, accessibile presso https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_it.pdf, ultima consultazione 3 giugno 2021.

⁴⁰ PIERO BEVILACQUA, *Venezia e le acque: una metafora planetaria*, Roma, Donzelli, 1995.

governo della Repubblica attuò un sistema di gestione dell'acqua non dispotico, contrariamente ai modelli asiatici descritti da Wittfogel nel suo *Il dispotismo orientale. Il sistema di produzione asiatico: dalle origini al suo incontro con il capitalismo occidentale* (1957)⁴¹. Un sistema inclusivo che chiedeva *feedback* sia da modesti pescatori che da noti architetti come Fra Giocondo, e che era incentrato sull'osservazione quotidiana, sull'empirismo, piuttosto che sulla teoria. Era un sistema non vessatorio, pubblico, burocratico e conservazionista che mirava a bilanciare interessi pubblici e privati e che teneva conto anche dell'aspetto economico del mantenimento della laguna. Questo sistema ha per secoli salvaguardato la laguna, garantendo il controllo pubblico e la libera espansione delle acque, regolando e indirizzando le inesorabili trasformazioni antropiche e il potenziale sovrasfruttamento delle risorse.

Dalla caduta della Repubblica di Venezia nel 1797 per mano di Napoleone, questo sistema è andato inesorabilmente declinando. A partire dal dominio francese, seguito da quello austriaco, l'impressione di Venezia – agli occhi in particolare degli stranieri – è quella di una città in rovina⁴². Con inedita intensità a partire dal XIX secolo interessi privati trasfigurano incessantemente la morfologia del confine lagunare, grazie anche al venir meno del controllo giudiziario e amministrativo della Repubblica. Da un lato la storia di Venezia è la storia secolare e collettiva della lotta dell'uomo per modellare e mantenere un ambiente fragile e spesso ostile, soggetto a malattie e inondazioni. Dall'altro essa è anche una moltitudine di storie di attori che sfidarono le autorità pubbliche per raggiungere i propri obiettivi privati, da agricoltori anonimi a personaggi di spicco come Nijs e Cornaro e il suo consorzio di investitori (fig. 5).

È indubbio che quella di Venezia sia una “laguna regolata”⁴³, uno

⁴¹ KARL AUGUST WITTFOGEL, *Oriental Despotism. A Comparative Study of Total Power*, New Haven, Yale University Press, 1957; tr. it. *Il dispotismo orientale. Il sistema di produzione asiatico: dalle origini al suo incontro con il capitalismo occidentale*, Milano, Pgreco, 2011.

⁴² SERGIO PEROSA, *Dalla caduta di Venezia alle morti a Venezia: versioni anglo-americane*, in *Venezia nella sua storia: morti e rinascite*, a cura di Carlo Ossola, Venezia, Fondazione Giorgio Cini-Marsilio, 2003, pp. 125-147.

⁴³ Si veda in tal senso l'attività scientifica effettuata nel Programma di ricerca Venezia 2021, con il contributo del Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia erogato attraverso il Concessionario Consorzio Venezia Nuova e coordinata dal Corila.

spazio preservato dalla quasi inevitabile scomparsa dalla mano dell'uomo, modellato nei secoli attraverso drenaggi e bonifiche, argini e dighe, canali e dossi. Ancora più della superficie acquee dai confini mobili della laguna è stata la pianura che la abbraccia a essere segnata e suddivisa sia attraverso grandi opere – come i tagli dei fiumi – che da una miriade di interventi e infrastrutture minori come scoline, capofossi e briglie, pompe e idrovore. Il risultato è stata un'alta specializzazione del suolo in “stanze” compartimentate, in aree residenziali, agricole e produttive. Queste sono poi attraversate da sistemi lineari come quelli degli ambiti naturali lungo corsi d'acqua e dei grandi parchi e punteggiate al bordo con la laguna dalle aree umide protette.

Entro questo territorio così complesso e stratificato è apparso sempre più evidente come sia spesso difficile far coesistere le ragioni della salvaguardia ambientale e dello sviluppo economico, oltre a quelle della salute dei cittadini, della flora e della fauna. Come ricorda Bevilacqua

è la condizione attuale, il rapporto precario con risorse limitate, la nostra collocazione entro quadri ambientali sempre più degradati, e per noi sempre più densi di rischi, a farci volgere a quel singolare passato come ad una storia che affronta, in un certo senso, i nostri stessi problemi, di oggi e di domani, con l'anticipazione di parecchi secoli⁴⁴.

In qualche modo semplificando si può affermare che fino al 1797 i ruoli furono abbastanza chiari: le istituzioni della Serenissima – dal Senato al Magistrato alle Acque – si ergevano a difensori della laguna come insostituibile risorsa che garantiva in primo luogo salute e sicurezza, cercando poi di trovare un equilibrio con attori privati che miravano al profitto economico. Dalla caduta della Repubblica questo quadro si è molto complicato. Da un lato sono emerse istituzioni pubbliche che spesso si trovano a operare con logiche e obiettivi differenti, dando luogo a degli stalli decisionali se non ad aperti scontri. Negli anni recenti l'esempio più evidente in questo senso è quello del transito delle grandi navi e degli interessi opposti dell'Autorità Portuale di Venezia e di altri enti che mirano alla salvaguardia dei monumenti e del paesaggio. Dall'altro sono comparsi attori privati che per peso

⁴⁴ BEVILACQUA, *Venezia e le acque*, p. 4.

economico e ruolo strategico delle operazioni e produzioni di cui si occupano assumono di fatto un ruolo pubblico, potendo però ancora operare secondo logiche e modalità del privato⁴⁵. Un esempio lampante è quello della Save, società che gestisce molti dei principali aeroporti del Triveneto, e della sua influenza in diverse “partite”, dalla destinazione delle aree limitrofe all’aeroporto Marco Polo alla definizione del percorso della linea ferroviaria ad alta velocità nell’entroterra veneziano e presso l’*hub* di Tessera.

Le quattro storie legate ad altrettanti cippi narrate in precedenza anticipano alcuni temi oggi attuali e in futuro sempre più pressanti: lo scontro fra opposte visioni di paradigma di sviluppo per Venezia e il suo entroterra; diverse forme di intendere l’unicità di Venezia e degli altri centri storici della laguna, da elementi da “normalizzare” attraverso infrastrutture o da preservare come modelli di stili di vita alternativi; nuove forme di *governance* e di rapporti tra imprenditoria privata e Stato, come il pionieristico caso di *project financing* portato avanti da Nijs nel XVII secolo testimonia. Le storie raccontano anche scenari che in linea generale rispondono a una stessa razionalità, come la salvaguardia ambientale e la riduzione della dipendenza dai combustibili fossili, ma sono tra loro incompatibili. Se infatti da un lato alcuni attori – in primo luogo l’Autorità Portuale – vedono le sponde di Porto Marghera e le aree dismesse a esse limitrofe come luoghi in cui concentrare nei prossimi decenni l’intermodalità tra acqua, gomma e ferro, dal progetto quasi completato dell’ex Sava a Fusina alle ipotesi ora in discussione di far arrivare le grandi navi presso un nuovo approdo a Marghera nell’area dei Pili, altri attori prefigurano scenari per la salvaguardia di Venezia nel medio-lungo periodo – come la trasformazione della laguna in un grande lago proposta da Umgiesser – che estromettono per forza di cose le attività portuali dalla gronda lagunare.

Studiando i progetti realizzati o meno nei secoli scorsi per Venezia, la sua laguna e il suo entroterra si acquista la consapevolezza dell’inerzia che decisioni così complesse necessariamente comportano. Non a

⁴⁵ In merito a questo tema si veda SALVATORE SETTIS, *Se Venezia muore*, Torino, Einaudi, 2014, FRANCESCO ERBANI, *Non è triste Venezia. Pietre, acque, persone. Reportage narrativo da una città che deve ricominciare*, San Cesario di Lecce, Manni, 2018, e LUIGI D’ALPAOS, *Sos laguna. Salviamo Venezia e la sua laguna dai prenditori ingordi e dai tecnici e politici senz’anima*, Venezia, Mare di Carta, 2019.

caso le deviazioni dei fiumi ipotizzate da Sabbadino furono messe in pratica solo diversi decenni dopo e solo all'inizio del XVIII si raggiunse un nuovo equilibrio dell'idrografia lagunare. Inerzia che si accompagna al carattere pressoché irreversibile dei progetti che nei secoli sono stati attuati per garantire l'esistenza della laguna, di quelli effettuati in anni relativamente recenti, come lo scavo del canale di Petroli e la realizzazione del MoSE e delle infrastrutture a esso connesse, e di quelli che potrebbero essere concepiti e realizzati nei decenni a venire, come la realizzazione di argini e dighe alle bocche di porto e la trasformazione della laguna in lago. Proprio la consapevolezza di questa irreversibilità ha guidato nei secoli la logica progettuale della Serenissima, votata alla massima prudenza e a interventi graduali e per tentativi⁴⁶. Questo principio-chiave della gradualità e reversibilità delle soluzioni dovrebbe guidare tutte le scelte relative al futuro di Venezia e della sua laguna, ma sembra che i tempi decisionali sempre più lunghi di carattere squisitamente politico e amministrativo e l'urgenza crescente di far fronte agli eventi estremi favoriti dal cambiamento climatico lascino sempre meno tempo per il concepimento dei progetti e la loro necessaria sperimentazione. Così come in passato, saranno quindi proprio i bordi della laguna, coincidenti in larga misura con la conterminazione lagunare e punteggiati dalla presenza discreta dei cippi, i luoghi-chiave dove verrà testato e deciso il futuro di Venezia, della sua laguna e del suo entroterra.

ABSTRACT

Attorno ai cippi posti dalla Serenissima nel 1791 per definire la conterminazione lagunare si collocano progetti – realizzati o rimasti sulla carta, antecedenti o successivi alla deposizione dei cippi stessi – cruciali per comprendere le traiettorie di modificazione dei bordi della laguna, e più in generale di Venezia stessa. Guardare alla città e alla sua laguna attraverso le microstorie sedimentate attorno a questi oggetti in larga misura dimenticati, intrecciando discipline come la storia, l'urbanistica, l'ingegneria e la storia dell'arte, è un deliberato tentativo per stilare un aggiornato indice di temi e questioni, per provare a raccontare in modo nuo-

⁴⁶ Esempio lampante la definizione di *scomenzera* quando si impostava lo scavo di un nuovo canale, che poteva essere interrotto nell'eventualità in cui si manifestassero problemi.

vo un tema – Venezia e la sua laguna – sul quale sembra tutto sia già stato detto e scritto, per provare a immaginare per tempo un possibile futuro.

Around the markers placed by the Serenissima in 1791 to define the border of the lagoon have been developed projects – completed or remained on paper, before or after the location of the markers themselves – crucial for understanding the modification trajectories of the edges of the lagoon, and more generally of Venice itself. Looking at the city and its lagoon through the micro-stories settled around these largely forgotten objects, intertwining disciplines such as history, urban planning, engineering and art history, is a deliberate attempt to draw up an updated index of themes and issues, to try to tell a theme – Venice and its lagoon – on which everything seems to have already been said and written in a new way, to try to timely imagine a possible future.

- Localizzazione cippi esistenti
- Localizzazione cippi non esistenti



1. Mappa dei cippi di conterminazione lagunare ancora esistenti o scomparsi



2. Cippo di conterminazione lagunare n. 17 a Pellestrina (foto: Ilaria Forti)



3. Dettaglio di un'antica mappa della laguna disegnata da Zuane Trevisan nel 1542 in cui è raffigurato l'argine di Fogolana costruito da Alvise Cornaro e dai suoi soci (VENEZIA, *Archivio di Stato*, Savi ed Esecutori alle Acque, Disegni, Laguna, n. 6)



4. Studio per il tratto Lido-ponte Littorio per la prima versione della strada di interesse nazionale progettata da Miozzi negli anni trenta (VENEZIA, *Archivio Progetti Iuav*, CM-06/008, segnatura: Miozzi I.pro/023, p. 4)



1726. Adi 13. Genaro.

GL' ILLUSTRISSIMI, ET ECCELLENTISSIMI SIGNORI

SAVIJ, ET ESSECUTORI
ALL' ACQUE.

Coperto il disordine corso, e che tuttavia non ostante molte ammonizioni viene praticato da Giacomo Bon Affittuale delle Porte del Cavalin, di tenere per lo più aperte le medesime, quantunque non vi sia occasione di transito di Barche, apportando tal abuso sommo pregiudizio à quei Canali, e Laguna stessa per le Acque dolci, e torbide, che s' introducono: Che perciò Sue Eccellenze hanno terminato di commettere, come precipitamente comandano all' Affittuale somministrato, e Successori in dette Porte, che debbano tenerle sempre ben chiuse, à riserva solo, e suol'alimenti di quelle volte, per il semplice tempo, ch' occorrerà à dar passaggio alle Barche, che vi transitano, dovendo subito che siano passate far, che restino chiuse di volta in volta, e sempre come sopra, in pena irremissibile di Duc. 50. per cadauna contrafazione; al qual effetto per riconoscere l'ubbidienza la à di frequente spedito il Capitano del Magistrato all' osservazione di quanto resta come sopra prescritto, e sarà in oltre proceduto per via d' inquisizione per venir in lume di esse Contrafazioni; restando pure assegnata quell' or vi fosse Denonziate la detta pena al medesimo, che farà tenuto secreto, e la presente stampata dovrà esser tenuta sempre affissa alle Porte medesime à lume di chi si fia.

{ Z. Pietro Pasqualigo Savio all' Acque.
 { Gio. Bajadonna Savio all' Acque.
 { Vincenzo Gradentigo Proc. Savio all' Acque.
 { Z. Antonio da Riva Effector all' Acque.
 { Pietro Corner Effector all' Acque.

1734. Adi 13. Settembre.

Gli Illustrissimi, & Eccellentissimi Signori Savij, & Esecutori all' Acque Infraferri. Affine resti in ogni tempo pontualmente eseguita in tutte le sue parti la suddetta Terminazione per li riguardi essenziali all' indemnità della Laguna, e preservazione della medesima. Sue Eccellenze hanno terminato, e terminando comandato, che resti immediate ristampata la medesima, e consegnata al Portinaro di dette Porte, con incarico di tenerla sempre affissa à vista d'ogn'uno; perche da chi si fia de Successori non venghi allegata ignoranza di sorte, ma s'j inalterabilmente in ogni sua parte ubbidita. Resta pure à tal' effetto incaricato il Capitano, o suoi Huomini del Magistrato di loro Eccellenze di dover riferire di Mese in Mese al Magistrato medesimo, se vengono pontualmente eseguiti li comandamenti nella suddetta contenuti; ed in caso di trascuragine, o negligenza d' esso Ministro, faranno contro il medesimo, oltre la perdita del Carico, levate anco quelle pene, che pareranno alla Giustizia dovute. E sarà pure tenuto l'attuale Portinaro, come pure il Successori, che di tempo in tempo s' andassero mutando, riferire al Magistrato di Sue Eccellenze il tempo della loro rimozione à lume del Magistrato stesso, perche con una tal cognizione possa divenire à quelle deliberazioni si rendessero necessarie per il Pubblico servizio.

{ Andrea Soranzo Proc. Savio all' Acque.
 { Z. Battista Costantini Savio all' Acque.
 { Arcob. Palli Effector all' Acque.
 { Zorzi Braghi Effector all' Acque.
 { Zorzi Corner Effector all' Acque.

Gio: Andrea Poleri Not. dell' Eccellentiss.
 Collegio, e Magistrato all' Acque.

Stampato per Z. Antonio, & Almorò Pinelli Stampatori Ducali.

5. Editto dei Savi ed Esecutori alle Acque del 1734 che ammoniva l'affittuario delle conche del Cavallino, Giacomo Bon, colpevole di tenere aperte le chiuse anche in assenza di passaggio di barche. Questo per evitare l'immissione attraverso il canale artificiale di sedimenti provenienti dal Sile che avrebbero lentamente interrato la laguna (VENEZIA, *Archivio di Stato*, Savi ed Esecutori alle Acque, Miscellanea stampe, b. 16)