

SENECIO

Direttore

Andrea Piccolo e Lorenzo Fort



RECENSIONI, NOTE CRITICHE, EXTRAVAGANZE

Senecio

www.senecio.it

direzione@senecio.it

Napoli, 2015

La manipolazione e/o la riproduzione (totale o parziale) e/o la diffusione telematica di quest'opera sono consentite a singoli o comunque a soggetti non costituiti come imprese di carattere editoriale, cinematografico o radio-televisivo.

*Le Venezie, Pellestrina**

di Federico Moro

Poche cose non sono cambiate nel tempo a Venezia, in particolare se penso ai servizi di trasporto. L'azienda locale ha mutato nome, era ACNIL, Azienda Comunale Navigazione Interna Lagunare, ed è diventata ACTV, Azienda Consorzio Trasporti Veneziano; per l'organizzazione delle linee, sono apparse numerazioni divertenti se non generassero pericolosa confusione come 41-42-51-52-66 senza che questo significhi l'esistenza effettiva di 66 o più percorsi stradali e/o acquei; naturalmente i mezzi... per me gli autobus di colore verde, dal pianale così alto da costringere a una specie d'arrampicata per salire a bordo, sono un ricordo ancora vivo: autista davanti, bigliettaio aggrappato a una specie di trespolo in coda, passeggeri seduti e in piedi, tanti a fumare.

Già, perché si poteva farlo ovunque. Oggi è impossibile immaginare un autobus affollato di prima mattina, magari pure d'inverno con i finestrini chiusi, saturato da decine di sigarette accese. Ho fatto in tempo a vederne e a prenderne. Di colore verde, è chiaro.

Chissà perché erano così alti. Come i treni del resto. Strano paese il nostro. A parole è pieno di attenzioni per bambini e anziani, non parliamo poi dei disabili, nella realtà non prende neppure in considerazione la possibilità di rendere loro la vita meno scomoda. A volte, addirittura, le barriere sono tali da trasformarla in calvario.

Torniamo ai nostri autobus verdi. Oggi non ci sono più, e per fortuna!, sostituiti prima da quelli arancione e infine da una serie di modelli finalmente rispettosi delle difficoltà degli utenti. Circolavano anche al Lido. Proprio sul Gran Viale, poco oltre il piazzale dove si sbarcava dalla motonave, si trovava la fermata dell'autobus numero 11. C'è ancora. Proprio lì. Stesso punto, identica numerazione: 11. Nessun dubbio. Percorso, Lido Santa Maria Elisabetta-Alberoni... traghetto... Santa Maria del Mare-Pellestrina-Chioggia.

Pellestrina è un'isola come il Lido. Hanno circa la stessa lunghezza, una decina di chilometri, differiscono però quanto a larghezza: Pellestrina è più stretta, più o meno la metà del Lido. Da ragazzo era quasi un viaggio, oggi una piacevole gita che proietta in piena Laguna sud senza bisogno di salire su una barca. Un tragitto veloce e piacevole, in autobus e ferry-boat che può fermarsi prima di Chioggia su quest'isola dal nome ancora avvolto dal mistero.

Perché Pellestrina? Una risposta certa non esiste ma la leggenda di maggior credito riporta a Filisto, militare siracusano del IV secolo a.C. sostenitore dei tiranni Dionigi I e Dionigi II, che nel 386 è

* Cfr. F. Moro, *Venezia meravigliosa. Storie quotidiane della città lagunare*. Prefazione di A. Toso Fei, Edizioni della Sera!, Roma 2014, pp. 51-55.

esiliato ad Adria. Quassù quindi. Durante la sua permanenza nel grande emporio veneto-etrusco-greco scrive un'importante *Storia della Sicilia*. Non solo, da valente ingegnere e architetto quale pure era progetta la *fossa Philistina*, un canale trasversale di collegamento tra il fiume Adige e gli specchi acquei destinati in seguito a diventare Laguna di Venezia. Il nome del canale, poi corrotto, si sarebbe esteso all'isola.

L'idea mi piaceva davvero tanto scendendo dall'autobus verde alla fermata. Mi affascinava l'idea di questo siceliota¹, deportato dalla lotta politica agli estremi confini settentrionali del mondo mediterraneo, che non si perde d'animo e trova la lucidità necessaria a intraprendere un poderoso lavoro intellettuale e, allo stesso tempo, concepisce e realizza un'importante opera idraulica. Un esempio. Almeno per questa frazione della sua vita. Consideravo giusto, poi, che il ricordo ne fosse immortalato nel nome dell'isola. L'unica obiezione, caso mai, poteva venire dalla manipolazione dovuta al tempo: *Filistina* anziché *Pellestrina*.

Sono tornato sull'isola l'estate scorsa. Una breve gita sempre partendo con l'autobus numero 11 dall'identica fermata di Gran Viale. Quindi il ferry-boat agli Alberoni e avanti sino al capolinea dove si aprono due alternative: il battello per Chioggia oppure la bicicletta a noleggio. Ho scelto la seconda e mi sono perso tra calli e fondamente dell'isola, svariando tra Laguna e Murazzi. Questi ultimi sono la vera meraviglia ingegneristica del posto.

I primi Murazzi sono stati realizzati dalla Serenissima Repubblica di Venezia nel Settecento e rappresentano l'ultimo lascito di quella lunga storia alla città. L'idea di proteggere i lidi costieri con una serie di dighe in pietra d'Istria venne a una delle tante figure di religiosi intellettuali che punteggiano le pagine della cultura italiana, padre Vincenzo Coronelli. L'anno è il 1716. La lentezza nel passare dai progetti ai fatti non è un difetto contemporaneo. Soltanto nel 1744, infatti, Bernardino Zendrini, "per nascita Camuno, per meriti Veneto" come si legge sotto il suo busto di marmo voluto dal Senato veneziano in Palazzo Ducale, inizia i lavori. Questi sono conclusi nel 1782. Durata, quasi quarant'anni. L'opera è imponente e ben costruita. Si estende dal Lido a Sottomarina già Brondolo, pertanto arriva a Chioggia, formidabile ostacolo contro la rabbia dell'Adriatico. Una sola volta le onde la sovrastano. È il 4 novembre 1966 e la terrificante *Aqua Granda* travolge i Murazzi e sommerge completamente il Litorale. Quel giorno a Pellestrina la paura si trasforma in terrore e Venezia stessa sembra sul punto di scomparire sotto l'inesorabile avanzare delle onde. La mano invisibile del Fato, però, le ferma a quota 1 metro e 94 centimetri sul medio mare, calcolo definitivo del Centro Maree per la Città Antica. Ancora trenta centimetri e la pressione dell'acqua non avrebbe risparmiato la basilica di San Marco.

¹ Siceliota, cioè greco di Sicilia per distinguerlo da italiota o greco di Magna Grecia.

Il 4 novembre alle ore 18, Venezia è isolata dal mondo. La città, invasa dalla Laguna e priva d'informazioni, ignora la sorte toccata al Litorale. I Murazzi hanno ceduto in una decina di punti, la penisola del Cavallino e l'isola di Sant'Erasmus, a Nord, spariscono sotto l'acqua. Il Lido, al Centro, subisce il dilagare della marea ma la sua stessa larghezza e la maggiore altezza lo salva in buona parte. È a Sud che si consuma il dramma, qui a Pellestrina. Senza la protezione dei vinti Murazzi, abbandonati alla furia del mare e senza alcun soccorso da Venezia o dalla Terraferma, i suoi abitanti ripetono la scelta già compiuta secoli prima: come i profughi dalle città in fiamme dell'entroterra salgono sulle loro barche e scappano. Le case, abbandonate, sono devastate e spesso abbattute dall'Adriatico. L'unico pensiero, però, è salvare almeno la vita.

Alle ore 21 del 4 novembre 1966, gli dèi del mare decidono che può bastare. L'acqua comincia ad andarsene con la stessa rapida violenza con cui è entrata. Venezia è salva. Per quanto?

Oggi i nuovi Murazzi, completamente rinnovati e arricchiti con "pennelli" con funzione di frangiflutti che si protendono in mare preceduti da una diga sommersa, sono tornati a montare la guardia lungo il Litorale. E lì mi sono diretto con la mia bicicletta in buona compagnia. Perché tra le novità dopo i lavori sono comparse delle tranquille spiaggette tra un pennello e l'altro. Acqua trasparente, il vento che accarezza la cresta delle onde, il sole sulla faccia: un lungo bagno e dopo a pranzo in faccia alla Laguna. A sera l'11 riporta tutti a casa.

Pensiero finale sul ponte del ferry-boat: il sistema di dighe mobili Mo.S.E. sta completando la "linea di difesa" potendo bloccare le tre vie d'acqua ancora aperte, vale a dire le bocche di porto di San Nicolò di Lido, di Malamocco e di Chioggia. È molto complesso, costoso e di sicuro ha già alterato le dinamiche idriche dell'intera area. Bisogna aspettarsi altre modificazioni in futuro. Tuttavia io sono sempre stato e continuo a essere favorevole all'opera e non perché il suo stato avanzamento lavori sia ormai tale da costringere a finirla comunque. Forse esistevano anche soluzioni diverse, meno onerose e con minore impatto sull'ambiente, non lo so... può darsi... dopo l'*Aqua Granda* vicino a Padova, a Voltabarozzo, il miglior concentrato di esperti della materia si è esercitato per diversi decenni su un modello in scala della Laguna per arrivare a proporre la soluzione migliore al problema, reale, della difesa dal mare di Venezia e delle isole. La soluzione più completa e convincente fornita dal Centro Sperimentale per Modelli Idraulici, questo il suo nome completo, è stata la proposta di una serie di interventi nella Città Antica e nella Laguna il cui atto finale è, appunto, il Mo.S.E, Modulo Sperimentale Elettromeccanico. L'augurio è che funzioni bene, la speranza di non aver buttato via una montagna di quattrini. Qualcosa, però, doveva essere tentato.