

Maurizio Cerruti

Anno 2123: Venezia è salva. Ma i Veneziani?



Quando cerco di immaginare come sarà Venezia fra cent'anni non penso a scenari catastrofici tipo Atlantide o – più concretamente – alla città romana sommersa di Baia vicino a Napoli. Mi viene in mente Mont Saint Michel in Normandia. Nella fiabesca isola a cocuzzolo, famosa per le grandi maree, abitano da una trentina a un'ottantina di persone secondo le stime (ci sono i religiosi e le religiose del monastero medievale). I residenti stabili si confrontano con – è il caso di dirlo – una grande marea di due milioni e mezzo di visitatori all'anno (www.francetourisme.fr).

Ogni mattina l'isola si riempie di lavoratori pendolari, turisti e pellegrini convogliati da un'efficientissima struttura di trasporto. Ogni sera, chiusi i ristoranti e i negozi di *souvenir*, con i soggiornanti rintanati nelle loro stanze (la stragrande maggioranza dorme sulla terraferma) l'isola diventa spettrale e i gridi dei gabbiani la fanno da padroni. Da chissà quanto tempo non esistono più bambini che giocano nei vicoli, artigiani autentici al lavoro, anziane sedute fuori casa a chiacchierare. Le pietre antiche sono rimaste ma lo spirito del borgo è svanito.

Quanti abitanti ha Venezia? Dipende. Come nella fisica quantistica (una particella potrebbe essere in più luoghi nello stesso istante) o come nell'ironica filastrocca di Gianni Rodari *Quanti pesci ci sono nel mare?* i numeri sono aleatori anche se sono giusti. Il Comune di Venezia conta circa 254 mila abitanti se si considerano Mestre, le altre frazioni in Terraferma e le isole minori come Murano, Burano, Lido e Pellestrina (www.habitante.it). Guardando però ai soli sestieri storici del centro (San Marco, Castello,

Cannaregio, San Polo, Santa Croce, Dorsoduro, più il settimo, Giudecca) i residenti anagrafici la scorsa estate hanno oltrepassato in discesa la soglia dei cinquantamila (www.Repubblica.it, *Venezia sotto i 50 mila abitanti*, 22 luglio 2022). Solo 15 mesi prima, l'11 aprile 2021, il quotidiano locale «Il Gazzettino» annunciava: «Venezia centro storico sotto i 51 mila abitanti». Nella vetrina della farmacia di Campo San Bortolo a Rialto c'è un contresidenti che dal marzo 2008 riporta il numero ufficiale: all'avvio segnava 60.720. Erano 145.402 nel 1960 e 66.386 nel 2000 (www.venessia.com, *Quanti siamo oggi*). La riprova dello spopolamento si è avuta nei mesi del *lock down* per il Covid: si attraversava il cuore del centro storico normalmente affollatissimo, dal Ponte di Rialto a Piazza San Marco, incrociando in pieno giorno cinque/dieci persone.

Se si aggiungono i residenti non iscritti all'anagrafe – come studenti universitari e professori, lavoratori in trasferta, oppure proprietari di case che vivono a Venezia per parte dell'anno pur risiedendo altrove in Italia o all'estero – gli abitanti reali sarebbero oltre centomila: così sostiene uno studio del 2019 dell'azienda multiservizi «Veritas» sulla base dei consumi effettivi di acqua e della raccolta dei rifiuti porta a porta. Senza calcolare le migliaia di lavoratori e studenti pendolari. Le cifre ovviamente hanno una lettura politica: l'idea di una città che continua a spopolarsi nuoce all'immagine efficiente, decisionista e fattiva dell'amministrazione guidata dal sindaco imprenditore Luigi Brugnaro co-fondatore del partito «Coraggio Italia».

Perdita di identità urbana

Un dato di fatto è difficilmente contestabile: la venezianità sta scomparendo e con essa l'identità urbana. Se non è proprio scomparsa del tutto è ormai marginalizzata. Venezianità significa quella vita di relazioni che permetteva di dire «qui ci si conosce tutti anche se solo di vista». Si usciva di casa e ci si incontrava continuamente; obbligo sociale era fare due *ciàcole* col bottegaio, la vicina, l'amico di passaggio: «*Cossa ti fa qua?*». «*Ti gà sentio de Toni?*». Il dialetto – con la cadenza leggermente diversa da sestiere a sestiere – era il passaporto della venezianità.

Nelle calli sovraffollate, i sempre più rari Veneziani “veri” si fanno strada nuotando o sgomitando nella marea di comitive stanche e ondivaghe, e quando riescono a vedersi e riconoscersi tra di loro non hanno modo di fermarsi a parlare: ci si saluta da lontano, trascinati via nel flusso della gente, con la mano all'orecchio per mimare il cellulare: «*Domàn te ciàmo*». Le botteghe tradizionali, altri luoghi di socializzazione, sono quasi

scomparse sostituite da angusti e labirintici supermarket o si sono riconvertite allo *street food*.

Non è più la Venezia dove le informazioni correvano più veloci che sui *social* di oggi: la città intera era un *gazettin*. Si è perso il gusto della battuta, il piacere dell'arguzia, del sottinteso, quella sottile e bonaria malizia che Carlo Goldoni – come altri Autori – ha immortalato nel Settecento nelle sue commedie. Addio a quel modo di fare, di vivere e di filosofare alla buona che da tempi remoti era patrimonio comune degli abitanti dell'antica città-Stato, vassalla e poi erede di Bisanzio, aperta al mondo ma, in fondo, rimasta sempre chiusa fra le proprie calli.

È da metà dell'Ottocento, da quando l'intellettuale inglese John Ruskin – uno dei più potenti *influencer* dell'era vittoriana – prese a cuore le sorti di Venezia sotto dominio asburgico, come simbolo struggente di un mito romantico intriso di decadenza e fatiscenza, che si leva il grido «salviamo Venezia». Non sarebbe stato il caso di cambiarlo qualche decennio fa in «salviamo i Veneziani»? Probabilmente ora è troppo tardi. La città lagunare è ormai relativamente al sicuro dietro la barriera del Mose che la protegge dalle maree eccezionali: il sistema per ora funziona anche se è costato troppo: dal preventivo di 1,6 miliardi a oltre 6 miliardi di euro a bilancio (www.espressorepubblica.it). E continuerà a costare caro: 248 mila euro per 2 ore di prova di sollevamento delle paratie mobili («Il Gazzettino», 14 ottobre 2020). Dopo aver alimentato un enorme meccanismo corruttivo, l'opera tutt'ora contestatissima e ancora in fase di completamento (dopo l'ultima *acqua grande* di 1,87 metri il 12 novembre 2019 si è deciso di attivare il Mose, acronimo di Modulo Sperimentale Elettromeccanico, in caso di maree eccezionali anche senza avere finito i collaudi; info su www.mosevenezia.eu) rimane una sorvegliata speciale della magistratura. Nel *follow up* 2022 della Corte dei Conti si sollecita una revisione complessiva del sistema dei contratti del sistema Mose e «un rafforzamento delle attività di monitoraggio» («Il Messaggero Economia», 24 marzo 2022).

Venezia non è mai stata imbellettata come ai tempi d'oggi. Se si fa un confronto con le foto di fine Ottocento o primi Novecento si resta sbalorditi dalle condizioni abitative e dal generale degrado edilizio di allora. Non solo alle facciate monumentali di chiese e palazzi nobiliari sul Canal Grande o lungo i percorsi (calli e campi) principali, ma anche nelle zone interne e seminascoste, nei rioni popolari e periferici, è stato tutto un fiorire di interventi di restauro finanziati in parte dallo Stato, e per il resto grazie all'intraprendenza di proprietari grandi e piccoli che hanno colto l'opportunità di ricavare alti redditi anche da minuscoli alloggi. Molti palazzi sono diventati alberghi di società multinazionali, altri si sono riconvertiti a sedi di musei e fondazioni private, altri ancora – una minoranza – hanno mantenuto o

recuperato l'antica funzione residenziale: sono tornati a splendere con radicali restauri conservativi un tempo impensabili, a volte al prezzo di frazionamenti, adeguamenti tecnologici e soluzioni architettoniche (ascensori, condizionatori e altri impianti, mega terrazze sui tetti) ardite e invasive anche se con la “garanzia” della firma di *archi-star* di fama internazionale. Il mondo va avanti e la città si adatta come ha sempre fatto. Il proverbiale spirito mercantile dei Veneziani di un tempo non sembra aver abbandonato del tutto gli attuali abitanti, che pur nel diffuso pessimismo sul futuro, nella lamentazione costante per l'andazzo di oggi e nel rimpianto dei vecchi tempi, cercano di *far schei*, fare soldi, come e più di prima. Peccato che la bonomia e la piacevolezza del vivere siano merci sempre più rare, come peraltro nel resto del Paese. L'ironia garbata, amara e consolatoria, come nella *chanson Tout va très bien Madame la Marquise* (Paul Misraki, 1935) non è più praticata, soffocata dal piagnisteo e dalla rabbia.

Le grandi navi scomparse (per ora)

Intanto i 22-24 milioni di turisti “ufficiali” che arrivano in un anno (www.lavocedivenezia.it, 8 giu. 2022: *Aumentano i turisti: 12 milioni negli ultimi sei mesi, e questo malgrado le varianti Covid*) alimentano flussi di denaro incalcolabili. In realtà a calcolarli ci ha provato l'ufficio studi della Cgia di Mestre – quotato a livello nazionale per questo tipo di ricerche – che nel lontano 2015 collocava Venezia all'ottavo posto fra le città italiane per valore del Pil (Milano, al primo posto, ha però 5,5 volte la popolazione del Comune di Venezia) con 5,6 miliardi di euro di cui un quinto riferibile alle attività portuali (www.cgiamestre.com, 18 sett. 2018). Possiamo fidarci di queste cifre visto che il Pil nazionale italiano nel 2021 risultava, malgrado il Covid, di 1775 miliardi? (www.proiezioniidiborsa.it).

Comunque sia, la città è abbastanza ricca da poter incassare con assoluta flemma un colpo che avrebbe messo in ginocchio altre realtà: il drastico ridimensionamento della portualità legata alle crociere con relativo indotto, per l'effetto combinato del Covid e del perdurare dell'incertezza in attesa di decisioni chiare su dove attraccheranno le navi, dentro o fuori della laguna. Il porto crocieristico di Venezia con 4 banchine e 9 terminal tra Marittima, San Basilio e Santa Marta (www.crocieristi.it) è desolatamente vuoto da anni. E nessuno sa di preciso cosa farne. Sul sito www.stazionemarittimavenezia.it è stato lanciato un concorso di idee con lo *slogan*: «Vogliamo essere l'approdo e la partenza per ripensare Venezia finalmente come una città sola, unica e unita in un nuovo disegno». Ma al di là delle buone intenzioni si naviga a vista

verso il porto delle nebbie (*Le Quai des Brumes*, 1930, film di Michel Carné e Jacques Prévert, premio alla regia alla 6ª Mostra del Cinema di Venezia).

Nel 2019, ultimo anno pre-Covid, malgrado le restrizioni già in atto per ridurre i passaggi delle grandi navi in città, erano transitati per Venezia 1,6 milioni di crocieristi – tra escursioni giornaliere e presenze *home port* di arrivi e partenze – con un giro d'affari in città valutato da 206 a 230 milioni di euro (www.lavoce.info, 17 ago. 2021). Gli attracchi di navi passeggeri erano stati 500 (www.port.venice.it). Nel 2022 il calendario approdi si è ridotto a 135, in maggioranza alle banchine di Fusina (che è scalo dei traghetti per il Mediterraneo Orientale) e di Marghera, alcune delle quali frettolosamente convertite dal carico di merci a quello di persone. Costo previsto del nuovo terminal passeggeri sulla banchina nord di Marghera: 62 milioni («La Nuova Venezia», 28 feb. 2021). Se dovesse vincere la tesi dell'espulsione delle navi passeggeri dalla laguna e di conseguenza si dovesse realizzare uno scalo in Adriatico, Venezia si ritroverebbe con tre porti: quello fatto oltre vent'anni fa alla Marittima, quello nuovo a Marghera e quello ipotizzato sul mare, accanto al Mose a Punta Sabbioni o da qualche altra parte accanto o davanti alle famose spiagge del Lido di Venezia.

Nel luglio scorso è arrivata una novità che potrebbe rimescolare le carte rilanciando l'idea del porto passeggeri in mare: la *Norwegian Gem*, un colosso di 300 metri da 93.500 tonnellate della compagnia NCL di Miami, si è fermata di prima mattina al largo del Lido per consentire a 1300 passeggeri di imbarcarsi su lancioni turistici per una visita lampo a Venezia e Murano (www.ilnautilus.it, 27 luglio 2022). Nel pomeriggio i passeggeri sono stati riportati sulla nave che in serata ha raggiunto l'*home port* a Trieste. Niente attracco a Venezia, dunque. L'«Assoagenti marittimi» ha definito questa toccata e fuga «un test riuscito», mentre commenti cautamente critici sono arrivati dall'assessore al Turismo Venturini: «Deve restare un caso isolato, altrimenti sarebbe un danno per la città e gli operatori portuali» (www.larepubblica.it, 24 luglio 2022). L'allora parlamentare veneziano Nicola Pellicani (Pd) presentò un'interrogazione al governo. In effetti, il «metodo Gem» se esteso su ampia scala, non solo priverebbe la città di buona parte dei proventi diretti e indiretti del *business* crocieristico, non solo aumenterebbe il moto ondoso dei lancioni in laguna e fin dentro il cuore della città, ma – il danno e la beffa – amplificherebbe il famigerato turismo mordi-e-fuggi, quello dei visitatori ad ore che spesso ambiscono solo a farsi un *selfie* in Piazza San Marco, che le autorità locali, regionali e nazionali tentano di contrastare anche ricorrendo alle nuove tecnologie con un triplice obiettivo: ridurre l'eccessiva pressione turistica, aumentare gli introiti delle casse pubbliche e combattere abusivismo e «sommerso».

A Venezialand col Grande Fratello

Nell'aprile 2022, subito dopo una Pasqua particolarmente pesante con 510 mila arrivi da venerdì 15 a lunedì 18 dell'Angelo e con i principali percorsi turistici letteralmente intasati sabato 16 e domenica 17 (www.punto-informatico.it) è stato annunciato il piano del sindaco Brugnaro per introdurre la prenotazione degli arrivi in città, da incentivare o scoraggiare attraverso dei *ticket* di ingresso differenziati. In realtà del “progetto tornelli” (varchi controllati per accedere al centro storico) si parlava da tempo, ma l'idea pareva così complicata da apparire impraticabile. Il progetto ha provocato proteste e manifestazioni all'insegna dello slogan “No a Venezialand”, parco divertimenti a pagamento (cfr. ad es. euronews.com, 10 ago. 2017). Il padre del numero chiuso a Venezia attraverso una carta d'ingresso fu l'ex ministro dei Trasporti Paolo Costa quando era presidente del Porto veneziano. Lo stesso Costa, ex docente di Economia regionale e dei Trasporti a Ca' Foscari (1980-2003) aveva promosso in quella veste uno studio universitario che prefigurava l'esigenza di un numero chiuso. Nel periodo in cui Costa fu sindaco di Venezia dal 2000 al 2005, peraltro, il controverso piano restò nel cassetto.

Da presidente del Porto, Paolo Costa nel 2014 (anno tempestoso, dell'interregno fra l'amministrazione del sindaco indipendente di centro sinistra Giorgio Orsoni, eletto nel 2010 e travolto dallo scandalo del Mose, e il commissariamento del prefetto Vittorio Zappalorto durato dal giugno 2014 al giugno 2015) presentò al governo il suo piano per controllare i flussi turistici. Ma solo sei anni dopo, nel 2020, con Brugnaro sindaco, è arrivato il via libera del secondo governo Conte, con i relativi stanziamenti, ad una rete di videosorveglianza in città, con una serie di postazioni di telecamere fisse monitorate dalla polizia municipale attraverso un “centro di controllo” in stile Grande Fratello in grado di registrare i volti dei passanti e identificarli tramite il GPS dei telefonini che hanno in tasca. All'occorrenza possono anche essere manovrati dei droni (ulteriori ragguagli su www.venis.it). Il Comune precisa che la *privacy* individuale è garantita dalle “linee guida per i Comuni in materia di videosorveglianza redatte dall'Anci in collaborazione con il Garante per la protezione dei dati personali e secondo le direttive del Ministero dell'Interno” (www.comunedivenezia.it). In pratica i dati raccolti debbono essere elaborati in forma anonima, salvo emergenze, e cancellati entro alcuni giorni.

Questo sistema in fase sperimentale nel 2022, dovrebbe consentire non solo di sapere in tempo reale se e dove ci sono criticità nei flussi turistici, ma anche di contrastare la microcriminalità (scippi, molestie, atti di

violenza sulle persone, vandalismo) e i comportamenti devianti purtroppo all'ordine del giorno, come oscenità, tuffi nei canali e altre bravate pericolose. In prospettiva si è parlato anche di utilizzare i controlli per individuare le affittanze in nero. Nel test della Pasqua 2022, stando ai tracciati telefonici, ci sarebbero stati 20mila turisti fantasma, secondo il comandante generale della Guardia di Finanza del Veneto, che hanno dormito a Venezia ma non si sa dove. Il forte sospetto (o la quasi certezza) è che sia stata evasa la tassa di soggiorno («Corriere della Sera», 21 apr. 2022). Un monitoraggio così invasivo e capillare, però, solleva dubbi sulla violazione delle libertà individuali e potrebbe finire davanti alla Corte Costituzionale. Essere pedinati elettronicamente può lasciare indifferente – salvo prova contraria – un visitatore qualsiasi, ma può accrescere l'ansia ai pochi e sempre più alienati residenti che si sentono spiati in ogni minimo spostamento quotidiano. Per non dire poi di un possibile furto o di un utilizzo abusivo dei dati sensibili. Curiosamente proprio il sindaco che si dichiara liberale e liberista è stato il più deciso promotore di questa videosorveglianza “alla cinese”, col sostegno pieno del governo liberaldemocratico “Conte 2”.

La priorità è quella di dare una decisa regolata al flusso turistico senza danneggiare il *business*. Dal 16 gennaio 2023 – secondo l'annuncio del Comune il 20 luglio scorso – chi non pernotta a Venezia (pagando la tassa di soggiorno) avrà l'obbligo di prenotazione e dovrà versare da 3 a 10 euro per entrare in città. Un apposito portale a cura della società municipale “Venis Spa” (www.venis.it) fornirà un “QR code” dopo la registrazione e il pagamento che potranno avvenire anche tramite i “vettori autorizzati” come le ferrovie e altri mezzi di trasporto. La “control room” della polizia municipale nell'isola-parcheggio del Tronchetto gestirà prenotazioni, pagamenti ed esenzioni. La lista dei non paganti è lunga e complessa: i residenti in Veneto e i domiciliati a Venezia, lavoratori e studenti pendolari, proprietari di immobili in città e loro familiari, bambini fino a sei anni, i nati a Venezia e altre categorie particolari come autorità in visita, forze dell'ordine ecc. Esentati anche quelli che arrivano per motivi sanitari documentati, per gare sportive, visite a detenuti e motivi giudiziari. Un residente può chiedere l'esenzione per i propri amici o parenti che lo vanno a trovare (per i dettagli: www.live.comune.venezia.it, Regolamento 1 luglio 2022). Le esenzioni, documentate o con autocertificazione, potranno essere ottenute tramite il portale. Appositi *vigilantes* gireranno per la città a fare controlli e comminare multe da 50 a 300 euro ai trasgressori. La cifra minima di 3 euro del “contributo di accesso e prenotazione”, i cui proventi finanzieranno in parte la raccolta dei rifiuti, riguarderà chi si prenota nei periodi meno critici. Quella massima sarà per chi arriva nei giorni previsti con maggiore

afflusso. Ma il Comune, in attesa di mettere a punto il sistema in corso d'opera, promette che nei periodi di bassa affluenza la “tassa d'ingresso” potrà essere sospesa. Invece nei giorni da “bollino rosso” – come a Pasqua – in caso di superamento della soglia critica degli arrivi nel centro storico e nelle isole potranno essere bloccati gli ingressi dei non prenotati. Finora invece, oltre la soglia critica, scattava un blocco indiscriminato e caotico delle auto non veneziane sul ponte translagunare. Vedremo se e come funzionerà. La sera del 16 luglio 2022, prima dei tradizionali fuochi d'artificio della Festa del Redentore, in Piazza San Marco e sulle rive dove si vede meglio lo spettacolo, l'accesso era consentito solo ai prenotati. Ma secondo una voce popolare, parlando in veneziano stretto si poteva passare lo stesso.

Affitti brevi contingentati

Sempre nel luglio scorso è stato approvato a sorpresa l'emendamento al Decreto Aiuti del governo Draghi che ha dato al Comune di Venezia (apripista per altre località ad alta intensità turistica e abitativa, come Capri o Cortina d'Ampezzo) il potere di limitare gli “affitti brevi” per favorire quelli di lunga durata ai residenti, da sempre penalizzati dal caro-affitti e dalla penuria di alloggi anche a causa del proliferare dei B&B e simili. A Venezia circa ottomila immobili sono affittati a turisti per lo più tramite piattaforme digitali come Airbnb e Booking. In sostanza l'amministrazione municipale varando un apposito regolamento potrà decidere, sestiere per sestiere e isola per isola, se e quanti alloggi possono essere affittati per periodi brevi. Le locazioni brevi turistiche saranno “libere” per non più di 120 giorni all'anno anche non continuativi. Per gli otto mesi restanti sarà il Comune a dire sì o no. Il progetto, proposto dal deputato Pellicani e approvato dal sindaco Brugnarò, è visto con estremo favore dalle Associazioni degli Inquilini che ne auspicano l'estensione nazionale mentre è stato criticato duramente da Confedilizia e Aigab (Assogestori affitti brevi) come una misura “punitiva” e “discriminatoria” e come una limitazione ai diritti di proprietà che prefigura “dubbi di costituzionalità” (cfr. ad es. «Il Messaggero» e «Il Mattino», 2 luglio 2022 e www.ilfattoquotidiano.it).

Questa misura alleggerirà – forse – il caro-affitti ma accrescerà – di sicuro – il controllo delle autorità sui cittadini e aumenterà la burocrazia. E c'è poi da chiedersi se davvero invertirà il declino demografico di quella che, sotto la soglia dei cinquantamila, avrebbe varcato il “punto di non ritorno” fra l'essere città e diventare centro storico secondo Gianpiero Della Zuanna, ordinario di

Demografia all'Università di Padova. Un centro storico anomalo: “Il più grande del mondo” («La Nuova Venezia», 2 gennaio 2022).

Venezia sembra fosse la terza città più popolata d'Europa fra il 14.mo e il 16.mo Secolo, e una delle prime cinque sul finire della millenaria indipendenza della Repubblica, nel Settecento, secondo lo storico e demografo svizzero Paul Bairoch (cfr. ad es. *La population des villes européennes 800-1850: banque de données et analyse sommaires des résultats*, Genève, Droz, 1988). Oggi l'ex Serenissima si misura con un numero di abitanti all'incirca simile a quello del Comune di Chioggia, da sempre “sorella minore” lagunare, subordinata alla gloriosa Regina dell'Adriatico che era arrivata a dominare sul Mediterraneo orientale, compresa molta parte della Grecia, Creta, Cipro e persino Costantinopoli (dal 1204 al 1261).

Il declino è una ferita al sentimento di appartenenza dei molti cittadini di tutti i ceti sociali che vivono la perdita di “venezianità” con sofferenza ma anche con orgoglioso distacco rispetto alla parte di Comune in terraferma (ancor oggi ironicamente bollata come “campagna”) e in particolare a Mestre. Quello che fino a cent'anni fa era poco più di un paesotto circondato da campi e acquitrini, col tumultuoso e sregolato sviluppo edilizio del Dopoguerra ha finito per conquistare una prevalenza demografica (ha 87mila abitanti) e di conseguenza politica, rispetto a Venezia nell'ambito del Comune unico istituito nel 1926 soprattutto per lanciare lo sviluppo di Porto Marghera sulla gronda lagunare.

Proprio ad allora risale l'avvio della trasformazione di Venezia in un centro storico. Trasformazione inimmaginabile dalla classe dirigente del tempo che guidò quei processi politico-finanziari dalle proprie dimore sul Canal Grande. Fra tanti nomi di famiglie di peso come Revedin-Papadopoli, Treves de' Bonfili, Nani Mocenigo, Coen, Foscari, spicca la terna di “uomini capitali” Achille Gaggia, Giovanni Volpi, Vittorio Cini (www.treccani.it "Uomini capitali" di M. Reberschak, 2002). Il primo grande esodo di Veneziani verso l'entroterra fu per cercare lavoro con il declino delle fabbriche della prima industrializzazione, come il cotonificio di Santa Marta oggi sede universitaria, oppure alla Giudecca il Molino Stucky ora hotel a 5 stelle, i cantieri navali Cnomv, il Birrificio oggi case popolari, l'orologeria Junghans (residenze e un teatro). Le case nuove in Terraferma offrivano a prezzi modici comodità impensabili nelle fatiscenti e spesso malsane abitazioni popolari veneziane. Lavoro sempre più scarso – eccetto i mestieri del turismo – e assenza degli agi della modernità se non a prezzi sempre meno accessibili: ecco le vere motivazioni che in cent'anni hanno svuotato Venezia, oltre alle “acque alte” e alle scomodità degli spostamenti, in

particolare pendolari, sui mezzi pubblici strapieni. Il paradosso veneziano è che tutti in teoria vorrebbero vivere nella città romantica per eccellenza, ma in pratica – con poche eccezioni – non lo fanno se non sono Veneziani “veraci” o se non hanno elevate possibilità economiche e/o un forte spirito di adattamento.

Venezia è speciale perché è un'isola

Ad addolcire le amarezze dei Veneziani superstiti – quelli ostinatamente decisi a resistere fino alla morte nella propria amata città, e quelli costretti a pensare di lasciarla, per le circostanze dell'esistenza o il disagio del viverci – a fine luglio prima dello scioglimento della legislatura è arrivata l'approvazione finale in Parlamento a una modifica costituzionale dell'art. 119: “La Repubblica italiana riconosce le peculiarità delle isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità” («Il Gazzettino», 30 luglio 2022). Venezia è appunto un'isola (anzi 118 isole unite da ponti, più un'altra settantina sparse in laguna) come la Sicilia e la Sardegna o come Ponza, Capri, Lampedusa. Sarà questa la bacchetta magica giuridica per rendere Venezia “speciale” con vantaggi fiscali, sgravi e contributi particolari? Non più VeneziaLand, dunque, magari una specie di Montecarlo con un sindaco-principe e (pochi) sudditi finalmente contenti. O almeno soddisfatti. E Mestre – che isola non è – come prenderà il nuovo smacco dalla nobile “sorellastra”? Ci sarà una nuova battaglia separatista e un referendum per dividersi, dopo i cinque falliti dal 1979?

Si vedrà. Per ora i Veneziani soffrono la contraddizione del sentirsi una popolazione in via di estinzione in un ambiente sempre più affollato, estraneo e caotico. Anche nei luoghi più decentrati di Castello, Cannaregio o Giudecca si incontrano turisti che abbandonano i percorsi classici per cercare una Venezia diversa, minore, quieta e meno affollata. Così facendo, però, creano le premesse per un'ulteriore avanzata dei “posti letto”, dello *street food*, delle bancarelle di paccottiglia, che a loro volta aprono il terreno all'*hôtellerie* pluristellata, alla ristorazione al tavolo, al commercio delle grandi firme. È infatti apparente la contrapposizione fra “turismo di qualità” (definizione così vaga e sfuggente da mettere tutti d'accordo nell'auspicarlo) e il deprecato “turismo mordi e fuggi”: in realtà complementari nel coprire ogni nicchia possibile di un'offerta turistica che non vuole perdere una sola briciola di guadagno.

Dunque avanti con l'implementazione delle tecnologie “*smart full control*”, con l'incremento dell'efficienza trasportistica (da vent'anni non si

Maurizio Cerruti

parla più della metropolitana sublagunare? Mai dire mai), con l'incentivazione del recupero dell'edilizia obsoleta, con la moltiplicazione degli accessi alla città monumentale dalla laguna e anche dal mare. Avanti anche con gli sgravi e i benefici della “specialità insulare” purché tutto questo proliferare di proposte e progetti non sia funzionale solo ed esclusivamente agli “*schei*” – locali e multinazionali – che sono da sempre la ragion d'essere di questa città mercantile, abile locandiera e seducente cortigiana, che sa vendersi al mondo facendo sognare tutti.