

## A REMI A VENEZIA

LE IMBARCAZIONI TRADIZIONALI SONO SEMPRE PIÙ MINACCIATE  
DAL TRAFFICO ACQUEO, DAL MOTO ONDOSO E DAL  
SOPRAVVENTO DEI MOTORI. LA CITTÀ ACCOGLIE LE NAVI DA  
CROCIERA E RELEGA LA VOGA VENETA AGLI EVENTI SPORTIVI E  
AI CORTEI STORICI.

Saul Hoffmann [850849]

Dipartimento di Scienze del Linguaggio - Glottodidattica  
Università Ca' Foscari

A.A. 2014/2015\*



Figura 1: Jacopo de' Barbari, particolare della *Veduta di Venezia a volo d'uccello*, ca. 1470 (*ante* 1516). Si notano piccole imbarcazioni a remi che attraversano il bacino.

---

\*Tesina di *Competenze di sostenibilità* [AM0001]. Referente: Alessandro Scarsella.

*Naves, quas more animalium vestris parietibus illigatis, diligenti cura reficite*  
Flavius Magnus Aurelius Cassiodorus, VARIAE, Liber XII, XXIV

## Indice

<b>Introduzione</b>	<b>3</b>
<b>1 Motori</b>	<b>3</b>
1.1 Traffico acqueo . . . . .	5
1.2 Grandi navi . . . . .	6
<b>2 Remi e vele</b>	<b>7</b>
2.1 Gondole e sandoli “da nolo” . . . . .	7
2.2 Kayak e altre barche “foreste” . . . . .	8
2.3 Remiere . . . . .	9
2.4 Associazioni . . . . .	10
<b>Conclusioni</b>	<b>11</b>

## Introduzione

Molto tempo è passato da quando Cassiodoro scriveva che i veneziani tengono le proprie barche legate come animali domestici fuori dalle case. Alle paline lungo i rii della città non si trovano più mansueti *topi* veneziani o docili *batele*: il loro posto è stato preso da *Brube* in vetroresina col fuoribordo da 40cc (cavalli che sono solo nominali in molti casi). Nel bacino di San Marco non sono più ormeggiate le cocche, come nell'incisione di de' Barbari, ma i lancioni granturismo, e se un caicio o un sandolo si azzardassero ad attraversarlo a remi, come si vede nell'illustrazione scelta per la copertina, non avrebbero di certo vita facile a causa del moto ondoso provocato da taxi carichi di turisti, mototopi da trasporto, vaporetto e anche yacht di grandezze inarrivabili che vanno a ormeggiarsi in riva degli Schiavoni. Recentemente si sono aggiunte alla compagnia anche i *red (water)bus* che fanno giri turistici con modalità "hop on, hop off" (vedi Figura 2) e, soprattutto in estate, può perfino succedere che ci passi una nave da crociera (anche più volte al giorno, in realtà: in media ne passano quattro).



Figura 2: *City Sightseeing Venezia* –il nuovo arrivato in città– vicino a un battello ACTV (sulla sinistra). Fortunatamente non passa dal Canal Grande, almeno per ora.

## 1 Motori

Il fenomeno stesso dell'acqua alta è in parte legato alla non-sostenibilità del far entrare nell'invaso lagunare navi di grande tonnellaggio, ovviamente a motore. Nel dopoguerra si trattava di navi dirette alle fabbriche di Marghera, oggi di navi da crociera dirette al Tronchetto. Per permettere l'accesso a navi di questa portata (le cosiddette "grandi navi") sono state dragate le bocche di porto, raddoppiandone la profondità, ed è stato scavato il canale dei Petroli, un canale-autostrada che con la sua forma rettilinea agevola enormemente l'ingresso di acqua dal mare Adriatico con l'alta marea. Anche il canale della Giudecca è

stato portato fino a 11m, il che –unitamente al traffico che lo attraversa e alla sua larghezza maggiore– fa sì che vi si trovino generalmente onde ben più grandi di quelle presenti nel resto della città.



Figura 3: La situazione delle barene prima e dopo il loro imbonimento per realizzare la prima zona industriale a Marghera.

Questi scavi, uniti con gli interramenti delle valli da pesca avuti il secolo scorso nella gronda lagunare per poter costruire il petrolchimico a Marghera e l'aeroporto internazionale a Tessera (vedi Figura 3), hanno fatto sì che l'alta marea entrasse più in fretta che in passato e non avesse margini per esondare, allagando barene e zone paludose come faceva un tempo. A questo si sta cercando ora di mettere una pezza con la costruzione del MoSE, una barriera mobile installata alle bocche di porto che dovrebbe salvaguardare Venezia dalle maree eccezionali, che è stata molto criticata (tra le altre cose per il suo impatto ambientale e per i suoi costi) ed è al centro di una recente inchiesta giudiziaria che ha coinvolto anche l'ex sindaco della città Orsoni e che a tutt'oggi non è operativa.

Un'altra problematica evidente legata all'uso dei motori è l'inquinamento. Appare chiaro a chiunque che vogare è a impatto zero sull'ambiente, mentre andare a motore no. Per scendere un po' più nel dettaglio possiamo distinguere l'inquinamento delle acque e dell'aria. Nel primo caso con conseguenze soprattutto su flora e fauna lagunare (se olio o benzina finiscono in acqua non è certo una buona cosa per l'ecosistema, perfino se già fortemente antropizzato e compromesso come è quello della laguna di Venezia). Nel secondo caso il danno viene cagionato sia alla città stessa, che viene danneggiata dai gas di scarico nei suoi marmi e nelle sue opere d'arte, sia ai suoi abitanti. Qualcuno può obiettare che l'aria a Venezia sia comunque migliore di quella che si può trovare in una qualunque altra città italiana, anche Mestre per dire, con le sue automobili e

fabbriche. C'è da dire però che Venezia –e in particolare il sestiere di Dorsoduro (con la Giudecca), vicino alla Marittima– è una zona particolarmente colpita da alti livelli di PM10, le cosiddette “polveri sottili” e anidride solforosa, provenienti in gran parte dai combustibili delle grandi navi, più inquinanti di quelli usati normalmente dalle barche in città.

Ulteriori danni, questa volta più che altro riguardanti gli edifici della città, vengono causati dall'erosione e dal moto ondoso. I due fenomeni sono strettamente interconnessi, ma non una diretta conseguenza uno dell'altro. Di certo il moto ondoso causa l'erosione delle rive, delle fondamenta e dei palazzi che affacciano direttamente su rii e canali. In egual misura –se non maggiore– questi vengono però erosi dagli spostamenti dell'acqua sotto il livello del mare. In pratica senza che ci siano onde evidenti. Questo è vero in particolar modo per le navi da crociera (sempre loro) e i battelli dell'ACTV, che hanno scafi e velocità tali da non creare onde particolarmente alte, ma che a causa della loro massa spostano ingenti quantità d'acqua, che va a impattare lungo le sponde dei canali e a eroderne le pareti. Taxi e mototopi (ma anche le barche in ferro), per la forma poco idrodinamica e/o per la velocità oltre i limiti (virtualmente nessuno rispetta la regola dei 5km/h in centro storico), causano un forte moto ondoso che danneggia la città da un punto di vista strutturale. Per non parlare della difficoltà che hanno le imbarcazioni di piccole dimensioni –specialmente quelle a remi– di muoversi nei punti più trafficati della città, come possono essere il canale della Giudecca, le Fondamenta Nove, il Canal Grande o il bacino di San Marco, solo per indicarne alcuni. E in certe giornate più che di “difficoltà” si può tranquillamente parlare di impossibilità.

## 1.1 Traffico acqueo

Legato a doppio filo col discorso sul moto ondoso è quello sul traffico nella città lagunare. Oltre alle quasi 500 gondole, ai 160 mezzi dell'ACTV, ai mezzi di trasporto rifiuti di VESTA e alle numerose imbarcazioni private da diporto, attraverso il labirinto di canali veneziano si muovono quotidianamente centinaia di *mototopi* e taxi acquei. Pressati dalle esigenze lavorative questi si muovono a velocità decisamente sostenute, spesso in evidente spregio dei limiti di velocità indicati dal comune per il centro storico: 7km/h sul Canal Grande e 5km/h nei rii interni. Per il canale della Giudecca e il bacino il limite risulta già più alto, fissato a 11km/h e si arriva fino a un folle 20km/h per sant'Elena e la zona dei bacini.

Necessità o ignoranza dei divieti (che pure sono indicati da segnaletica verticale catarifrangente) portano poi molte persone a motore a infrangere anche il divieto d’accesso ai cosiddetti “rii blu”–dove la circolazione è ammessa solo a remi o ad assegnatari di concessioni di spazi acquei al loro interno– e i sensi unici, che a volte se presi contromano rappresentano delle valide –nonché illegali– scorciatoie. Per chi va a remi queste regole non si applicano e vogando si può scegliere di percorrere anche sensi unici al contrario, dovendo quindi limitarsi a scegliere il tragitto più veloce solo in base al vento e alle correnti.

Chi va a motore non sempre è a conoscenza di questo fatto, purtroppo. Un’altra cosa di cui chi va a motore non si rende sempre conto è che nei rii va tenuta la sinistra, alla maniera inglese. Può sembrare una questione arbitraria per uno che è abituato a guidare l’automobile, ma diventa fondamentale quando si pensa che il *pope* ha il remo con cui governa la propria imbarcazione proprio sul lato destro della barca: è perciò fondamentale che questo sia libero di manovrare, cosa che non sarebbe possibile se dovesse accostare col lato destro a una fondamenta o un palazzo. La mancanza di una qualsivoglia patente nautica per le cilindrata inferiori ai 40cc (come potrebbe essere il cosiddetto “patentino” per i ciclomotori in terraferma) non aiuta di certo la situazione.

## 1.2 Grandi navi



Figura 4: Veduta da dietro la Giudecca di una nave da crociera, tra chiesa del Redentore e chiesa della Salute. Da “Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale.”

Abbiamo già visto che per “grandi navi” a Venezia si intendono le navi da crociera. E in effetti sono decisamente grandi se confrontate col tessuto urbano

in cui si trovano a navigare: parliamo infatti di navi alte anche 60 metri. Per rendersi conto di cosa questo significhi, basti pensare che l'altezza media delle case nella città lagunare è 15 metri e il campanile di San Giorgio Maggiore, al cui fianco passano questi casermoni galleggianti, non supera i 75 metri. Dalla Figura 4 è piuttosto chiaro ciò che si sta cercando di far capire.

In realtà il problema è così vasto, gli interessi intrecciati così fittamente, che è difficile esprimere in questa sede tutto in maniera concisa e coerente con l'argomento. Ci sarebbero questioni sociali da analizzare, convenienza economica da studiare, adeguatezza delle vie da accesso da ridiscutere ma ci si potrebbero scrivere interi saggi. In effetti sono già stati scritti più e più libri sull'argomento e per molti aspetti si esulerebbe dalla questione "mobilità acquee" che volevamo affrontare in questa sede. Dell'inquinamento causato da queste giganti del mare e dai danni causati dal dislocamento dell'acqua al loro passaggio abbiamo già parlato, ma la questione "grandi navi" è una ferita aperta nella vita di Venezia per la quale tuttora non è stata trovata soluzione, perciò non potevamo non dedicarle un –seppur breve– paragrafo a sé stante.

## 2 Remi e vele

Nonostante tutto esiste una "resistenza". Per i più svariati motivi, dalla convenienza economica, alla nostalgia del passato, allo sport, sono moltissimi i veneziani (e non, ci terrei a sottolineare) che preferiscono muoversi a Venezia a remi e in laguna a vela. Di seguito vediamo brevemente quali possono essere le principali di queste categorie.

### 2.1 Gondole e sandoli "da nolo"

Quando si pensa a barche di Venezia il primo pensiero corre indubbiamente alla gondola. I ferri da gondola si vedono in ogni logo e insegna, quasi al pari del leone di San Marco. La gondola è la barca su cui i turisti vogliono (devono, in un certo senso) fare assolutamente un giro, foss'anche una sola mezz'ora nell'arco di una intera vita, per poter tornare a casa e raccontare di aver davvero vissuto Venezia. La riprova è che anche i sandolisti si pubblicizzano gridando gondola, gondola... e ci si chiede se il turista medio non noti la differenza oggettiva tra le due barche o se gli venga spiegato che semplicemente si chiamano allo stesso modo entrambe. A Venezia sono presenti circa 430 gondole da nolo, che sommate alla quarantina di *sandoli* che svolgono la stessa funzione si possono certo

considerare una buona cifra. Purtroppo però si tratta di imbarcazioni dedicate esclusivamente al turismo, che non vengono solitamente utilizzate al di fuori delle ore di lavoro. Non sono poi certo pratiche per la vita quotidiana, decorate e lussuose come sono. Chiaramente possono concorrere alla diminuzione generale della velocità dei natanti, considerata la loro quantità, ma la loro distribuzione è concentrata in determinate aree e in rii specifici, perciò l’impatto che possono avere sul traffico è da considerarsi relativo.

## 2.2 Kayak e altre barche “foreste”

Una volta venivano chiamati dai veneziani con un po’ di ironia “sandoli a sbàtole” (vedi Figura 5), poiché il remo largo e piatto ricordava una spatola o mestolo da polenta. Oggi come allora si tratta di imbarcazioni noleggiate prevalentemente ai turisti (dagli alberghi stessi, oppure da attività dedicate). Assieme alle canoe, si prestano molto a questo tipo di utilizzo, dato che non tutti sono in grado di vogare alla veneta o comunque non avrebbero il tempo di imparare. Ad ogni modo i tradizionali *fitabatele* si sono estinti ormai da tempo: non esiste a Venezia il modo di noleggiare un’imbarcazione a remi tradizionale, neanche per i residenti.



Figura 5: Fotografia di un ibrido sandolo-canoe nei canali di Venezia in zona Misericordia. Immagine tratta dal sito di Gilberto Penzo [www.veniceboats.com](http://www.veniceboats.com).

Se da un lato sono comunque un’alternativa ecologica e a impatto zero sulla città, dall’altro sono malvisti perché le loro piccole dimensioni e il tipo di remata



da seduti li rendono poco visibili agli altri natanti. Quando vengono noleggiati a persone inesperte senza un accompagnatore si rendono potenzialmente pericolosi per sé e per gli altri. Va detto che la pericolosità scomparirebbe nel momento in cui in città ci fossero più rii blu (dove è vietato entrare a motore), meno traffico, barche di stazza inferiore e in generale velocità più basse. In questa sezione potremmo anche far rientrare i wind-surf, i SUP, le jole e i dragon-boat. Si tratta di barche “d’importazione” ovviamente, non sempre adatte alla città (ma che vanno benissimo per la laguna aperta). Più che dai turisti, queste vengono utilizzate da diversi circoli sportivi, come ad esempio il CUS, che possono così disporre di una maggiore offerta per i propri membri.

### 2.3 Remiere

Se si avvista una delle rare barche tradizionali ancora rimaste che non siano una gondola (*sandoli, mascarete, caorline e pupparini*, principalmente), allora si tratterà molto probabilmente di una remiera. Se l’equipaggio veste tutto con gli stessi colori allora possiamo esserne praticamente certi.

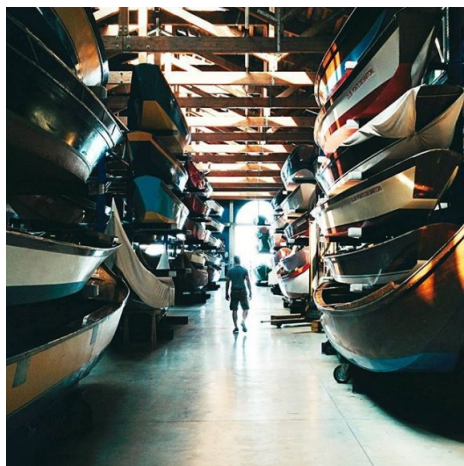


Figura 6: Parte del parco barche dell’Associazione Remiere di Punta San Giobbe, con sede a Cannaregio. Foto di @marcovalmarana su Instagram.

In laguna ne esistono una decina, i cui soci organizzano uscite a remi o a vela, ma soprattutto partecipano alle regate che si tengono durante l’anno. L’approccio è comunque di tipo sportivo, dilettantistico o meno, e di certo non propugnano l’utilizzo del remo nella vita di tutti i giorni. Di fatto le imbarcazioni

appartengono alla società e devono essere rimessate dopo ogni uso, cosa che solitamente può avvenire solamente in giorni e orari determinati.

## 2.4 Associazioni

Quella dell'associazionismo è sicuramente la realtà più multiforme, ma anche quella che offre più varietà. Si spazia dalle associazioni di carattere culturale dedicate più allo studio e alla conservazione a quelle “for profit”, che organizzano corsi di voga e giri eno-gastronomici con barche tradizionali. Si va dalla vela al terzo alla voga declinata in ogni tipo di barca, non solo quelle che si prestano al gareggiare come *caorline* e *mascarete*, ma anche *sanpiero*, *batele buranele* e *s'cioponi*. Si tratta di un mondo vivo e pulsante, che è formato da persone che non si dedicano alla voga solo in occasione di eventi sportivi o ricorrenze storiche, ma che credono nell'importanza di una mobilità sostenibile a Venezia, nel rispetto della sua storia. Tutto però senza tralasciare l'aspetto cultural-antropologico di una tradizione che va sempre più perdendosi –in tutta Italia, non solo nella laguna di Venezia– per la maggior praticità dei motori fuoribordo.



Figura 7: Due *s'cioponi* dell'Associazione Culturale Galleggiante Il Caicco di Venezia in trasferta in Umbria per partecipare all'annuale Trasiremando, manifestazione non competitiva su barche a remi di ogni genere sul lago Trasimeno (provincia di Perugia).

## Conclusioni

Purtroppo Venezia è troppo impegnata a dedicarsi alla monocultura del turismo per fare attenzione a ciò che di sé va perdendo giorno dopo giorno. Non viene mostrato praticamente alcun interesse verso il mondo della voga, se non si considerano sporadici eventi come Regata Storica e Vogalonga. Ma d'altro canto la mobilità tradizionale lagunare non viene vista come una tradizione da valorizzare né come un metodo pronto e facilmente disponibile per diminuire inquinamento e moto ondoso in città. Basti pensare che nelle giornate dedicate alla mobilità sostenibile, mentre a Mestre si blocca il traffico per un'intera giornata a Venezia il Canal Grande viene chiuso alle imbarcazioni a motore solamente per poche ore.



Figura 8: 24 maggio 2015: la *MSC Musica* incrocia i partecipanti della 41<sup>a</sup> Vogalonga che iniziano ad affollare il bacino di San Marco poche ore prima della partenza.

D'altronde se neanche la Vogalonga, manifestazione nota in tutto il mondo e nata negli anni settanta proprio per far crescere la consapevolezza dei problemi legati al moto ondoso e far riscoprire la voga veneta che si andava perdendo per la diffusione massiccia dei motori, riesce a evitare che le grandi navi transitino per il bacino di San Marco (vedi Figura 8), allora sarà davvero difficile che lo faccia qualcos'altro.

## Riferimenti bibliografici

- FABBRI, GIANNI e TATTARA, GIUSEPPE (2015). *Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale*. Moretti & Vitali.
- MENCINI, GIANNANDREA (2011). *Fermare l'onda. La secolare battaglia contro il moto ondoso*. Occhi aperti su Venezia. Corte del Fontego Editore.
- TESTA, SILVIO (2011). *E le chiamano navi. Il crocerismo fa boom in Laguna*. Occhi aperti su Venezia. Corte del Fontego Editore.