

La conversazione con Silvio Testa verte sulla laguna, sulla voga e sulle potenzialità del “remo” nel presente, come contributo in una prospettiva di mobilità compatibile con l’ambiente, che è cittadino e lagunare al tempo stesso. Parliamo di voga, breve media e lunga, di sperimentazione cantieristica, di laguna.

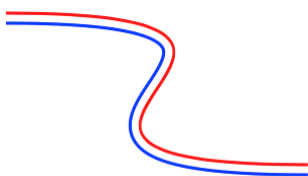
Silvio Testa vive a Venezia, dov’è nato da genitori dalmati. Laureato in filosofia e giornalista professionista ha seguito dagli anni Ottanta, per *Il Gazzettino*, i principali avvenimenti veneziani. Ha scritto vari testi sulle pratiche remiere e veliche tradizionali dell’Alto Adriatico e di taglio ambientalista, tra cui: *La voga alla Veneta* (1980); *Squeraroli e squeri* (1983); *Laguna, conservazione di un ecosistema* (1984); *Tradizioni e regate della vela al terzo* (2011); *La Canottieri Giudecca, 1981-2011 - Storia di un’isola* (2011); *E le chiamano navi* (2011); *Invertire la rotta* (2011); *La Zaratina* (2017). Sul piano extraprofessionale è stato componente del: Fronte per la Difesa di Venezia e della Laguna (1968-1973); Commissione comunale “Parco della Laguna” (1982-1984); Consiglio Direttivo della sezione veneziana di Italia Nostra (1986-1990); Forum “Agenda 21” del Comune di Venezia (1998-2000); consiglio direttivo della Reale Società Canottieri Bucintoro (1976 al 1983); e poi Presidente: dell’Associazione Canottieri Giudecca (1993-1997) e più volte componente del consiglio direttivo; Comitato Provinciale di Venezia del Comitato Regionale Veneto della Federazione Italiana Canottaggio nei quadrienni olimpici (2001-2004 e 2005-2008); e promotore di “Pax in Aqua”, coordinamento tra le società di canottaggio, remiere e veliche della laguna per contrastare più efficacemente il moto ondoso provocato dal traffico acqueo a motore non adeguatamente regolamentato (1995-1997); portavoce del “Comitato NO Grandi Navi - Laguna Bene Comune”, di cui è ancora componente.

Argomento 1 (durata 12:40 minuti)

Parliamo di laguna e di voga, che è diventata attività sportiva, ludica e del tempo libero, e non pratica quotidiana com’era a Venezia nel passato. La voga potrebbe ancora avere un ruolo nella mobilità urbana?

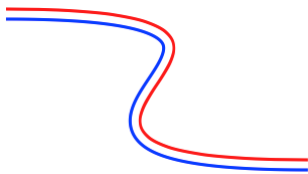
dal minuto 5:58

Qual è il rapporto con le imbarcazioni da diporto a motore e con scafo in resina? Non è sufficiente far rispettare i limiti di velocità per le imbarcazioni a motore per rincoraggiare l’uso delle barche a remi?



Argomento 2 (durata 20:43 minuti)

Pur vogando, nel periodo in cui ho abitato a Mestre ho preso una barca in resina con un motore da 40 cavalli. In effetti, inoltrarsi dalla gronda in laguna Nord o vicino al mare senza un motore, vogando, è un viaggio stremante. Non sono dunque un purista del remo pur apprezzandone i vantaggi sul piano della salute personale e ambientale, sulla lunga distanza un motore può tornare utile, per quanto non sia necessario sfrecciare a tutta velocità. Ecco, vorrei ragionare con te sul fattore temporale, e sulla fretta, l'ossessione che ci fa sentire sempre e comunque in ritardo. Una questione è la potenza dei motori, che tuttavia è uno dei fattori che concorrono alla formazione del moto ondoso, dove conta anche la sagoma dello scafo. Non potrebbe essere quella della sperimentazione di nuove barche e nuovi motori una via innovativa e di rilancio occupazionale ed economico per Venezia?



Argomento 3 (durata 23:21 minuti)

Serve una "rivoluzione culturale" e in effetti la vogalonga è uno dei momenti in cui il veneziano - insieme a una marea di ospiti provenienti da tutto il mondo - si riconciliano con il territorio. Andiamo al tema (sogno / illusione / incubo) della Venezia industriale, nato con porto Marghera servita dal canale dei petroli, intervento alieno. Come potremmo ripensare l'economia di Venezia e rilanciare l'artigianato coniugando innovazione e tradizione? Arsenale?

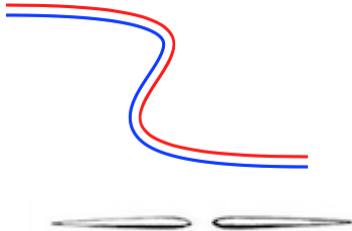
dal minuto 8:10

Hai pronunciato la parola storia, parliamone. Troppo spesso si pensa alla storia con il torcicollo, come una cosa rivolta al passato e non invece come esito del passato e previsione del futuro. In questo senso, l'Arsenale potrebbe mettere insieme il passato (il museo, il racconto del fare, del processo produttivo), il presente (con la cantieristica) e il futuro (con attività di ricerca e sperimentazione nautica). Oggi invece abbiamo la proposta di realizzare un Palazzetto dello sport nell'arsenale, prima di pianificare l'utilizzo complessivo, non ti pare?

dal minuto 13:18

Non riesco a non ragionare da architetto, per questo voglio introdurre la differenza tra la nozione di spazio e quella di luogo. Se l'arsenale è visto come superficie e come volumetria è spazio, ma se prendo in considerazione lo specchio d'acqua della darsena insieme agli edifici che lo circondano dandogli forma, ecco che diventa un luogo. Ecco, errore ricorrente mi pare quello di privilegiare

gli aspetti quantitativi su quelli qualitativi. A Venezia potremmo avere margine notevole per mettere in evidenza lo spirito del luogo, dove l'uomo e la sua attività convive con l'ambiente e le leggi di natura, non ti pare? Ti vedo disilluso e ti sento disincantato, ma vorrei chiudere con una nota positiva e di speranza, con un nuovo approccio in una prospettiva qualitativa, anche approfondendo il tema della compatibilità di porto e laguna.



Grazie al tuo sostegno

ytali sarà in grado di proseguire le pubblicazioni nel 2020.

Clicca [qui](#) per partecipare alla raccolta fondi.

Your support will give *ytali* the chance to carry on in 2020.

Click [here](#) to contribute to the fundraising.

Votre soutien donnera à ytali la chance de continuer en 2020.

Cliquez [ici](#) pour contribuer à la collecte de fonds.

