volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

# Venezia: l’eterno inganno delle Grandi Navi

**Autore:** Tomaso Montanari

Ma quanto è davvero “verde” il Governo Draghi? Se il buon Dio (e il diavolo) si nascondono nei dettagli, prendiamone uno macroscopico: le Grandi Navi e la salvezza di Venezia.

Il 31 marzo scorso, l’eterno ministro della Cultura Dario Franceschini scrive su Twitter: «Una decisione giusta e attesa da anni: il Consiglio dei ministri approva un decreto legge che stabilisce che l’approdo definitivo delle Grandi Navi a #Venezia dovrà essere progettato e realizzato fuori dalla laguna, come chiesto dall’@UNESCO» (https://vll.staging.19.coop/territori/2020/12/30/venezia-una-prima-sconfitta-per-la-grandi-navi/). Il 14 aprile 2021, Luca Zaia detta alle agenzie: «MSC Crociere conferma le crociere su Venezia, e li ringrazio perché è un bel segnale di ripresa».

Ma, si dirà, non c’è contraddizione: uno è un progetto a lungo termine (30 anni!), l’altro è il *business as usual* che accenna a riprendersi dopo la pandemia. E invece la contraddizione c’è, e tale da mettere in dubbio le intenzioni del Governo: Governo in cui, ricordiamolo, il Pd di Franceschini e la Lega di Zaia governano felicemente insieme. Perché se all’uscita dal tunnel pandemico si ricomincia come prima – dimenticando il ritorno alla vita della Laguna che ha commosso il mondo intero –, ebbene sarà davvero assai dura poi cambiare qualcosa. E sarà il caso di ricordare che già nove anni fa il decreto Clini-Passera annunciò che le Grandi Navi erano fuori dalla Laguna: con altri trent’anni così, per Venezia è finita.

E, d’altra parte, se si vanno a vedere le carte del Governo, si scopre che la “cura” rischia di essere peggiore del male. Il piano è quello di progettare e costruire un terminal in mare (ma ci vorranno, appunto, trent’anni) e nel frattempo di realizzare a Marghera approdi “temporanei”. Questi ultimi – nota Italia Nostra Venezia – «saranno opere di grandissimo impatto e dai costi insostenibili (62 milioni, ma verosimilmente molti di piu?): sara? necessario espropriare le aree interessate, arretrare le banchine e costruirne di nuove (700 m), pensare alle infrastrutture a viabilita? nazionale, escavare il canale industriale, ampliare i bacini di evoluzione». Ora, chi onestamente può pensare che un approdo da almeno 62 milioni di euro sia davvero provvisorio?

Ma c’è di peggio. Finché l’approdo di Marghera non sarà pronto, tutto continuerà come prima; e quando ci sarà, le Grandi Navi passeranno dal Canale dei Petroli, che dovrà essere ampliato, forse raddoppiato, e marginato con strutture rigide e scogliere. Da molti decenni è nota la responsabilità di questo Canale nella morte della Laguna: le onde che genera ne cancellano la morfologia, annullando la rete dei canali naturali, e esponendo la città a un moto ondoso che di naturale non ha nulla. Da decenni tutti i Piani, e i voti della Salvaguardia per il recupero della Laguna prescrivono la riduzione del Canale dei Petroli: che ora invece il Governo allarga e potenzia. I risultati potrebbero essere letali per

Venezia, e per la Laguna che ne costituisce le mura e la campagna: ed è un vero paradosso che si rischi il disastro «al fine di tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero», come recita la nota firmata dai ministri della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, della Cultura, Dario Franceschini, del Turismo, Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. Il commento di Italia Nostra Venezia è terribile: «Per Venezia non c'e? piu? speranza. Noi abitanti stiamo gia? facendo il favore agli sfruttatori della citta? di sparire (al ritmo di 1000 all'anno). Non ci sara? piu? opposizione, nessuna coraggiosa voce contraria. La lingua di Goldoni tacera?. Resteranno solo le pietre, deformi, corrose dalla lebbra dell'inquinamento e un bacino di acque profondo, indifferenziato e artificiale, senza piu? storia, buono per ignari frequentatori di parchi acquatici di divertimento».

Un destino ineluttabile, un danno collaterale inevitabile? No. Se solo si avesse il coraggio di ammettere che Venezia può, e anzi deve, fare a meno del turismo delle Grandi Navi (https://vll.staging.19.coop/ambiente/2020/08/14/grandi-navi-a-venezia-cambiare-politica/). Un turismo desertificante, che fa guadagnare molto più le compagnie crocieristiche che non la città, alla quale porta pochi denari e moltissima usura.

Di fatto, si sta ripetendo l'errore del Mose. Invece di tornare a manutenere la Laguna, a governare l'ambiente in modo sostenibile, si scelse la via dell'abuso violento dell'ecosistema e quindi dell'intervento meccanico della valvola del Mose, che costa somme spaventose (6 miliardi di euro…), e che sarà messa fuorigioco dall'inarrestabile aumento del livello del mare (https://vll.staging.19.coop/commenti/2019/11/14/venezia-muore-annegata-ma-non-per-il-maltempo/). Ora si fa lo stesso: invece di cambiare il modello del turismo a Venezia (un modello che ha distrutto una città ridotta a meno di un terzo dei suoi abitanti storici), si torna a violentare la Laguna per poterlo mantenere in vita indefinitamente.

In tutto questo, è disgustosa l'ipocrisia degli annunci dei politici, utile a conquistare consensi nell'opinione pubblica meno informata. Le Grandi Navi non si fermeranno, e non lo faranno nemmeno questi Grandi Navigatori di una politica disfatta e inquinata almeno quanto la Laguna. E il Drago verde è solo l'ennesima favola per un popolo eternamente tenuto in stato di minorità.

**Una versione parzialmente coincidente dell'articolo è stata pubblicata su *Il Fatto quotidiano***