

La parola d'ordine, nel Pd come nella maggioranza che governa Venezia, è fare in fretta, ma l'impressione è che sul tema delle grandi navi tutti si siano incartati fin dai tempi del decreto Clini-Passera (2 marzo 2012) e che continuano a farlo, col risultato che le crociere passeranno in Bacino di San Marco a tempo indeterminato, e probabilmente a qualcuno va bene così.

Da un lato, il presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Costa, non ha ancora capito la lezione di questi anni e si ostina, gettando via centinaia di migliaia di euro di fondi pubblici, a imboccare vicoli ciechi che crede di rendere percorribili a suon di forzature. La fine impietosa di un progetto ambientalmente insostenibile come il Contorta Sant'Angelo parla da sola. Ora Costa ha trovato un imitatore, il sindaco Luigi Brugnaro, che ha partorito l'idea altrettanto devastatrice della laguna del Vittorio Emanuele che poi, quando verrà presentato il suo costosissimo progetto, si risolverà nello scavo di un nuovo canale che comporterà, come per il Contorta, anche l'ampliamento e l'arginatura del Canale dei Petroli.

Entrambi hanno definito il secondo progetto una variante del primo, per non ricominciare da zero tutta la Valutazione di impatto ambientale, come se, dico a caso, un'autostrada che congiungesse Bologna con L'Aquila passando per Perugia fosse una variante di un'autostrada che congiungesse le due città passando invece per Ancona. Si credono furbi, facciano: non potrebbero regalare miglior servizio agli oppositori.

Dall'altro lato, pare che la maggioranza del mondo ambientalista si sia appiattita sul progetto Duferco-De Piccoli nella bocca di porto del Lido, che, è vero, è l'unico rimasto in pista alla Commissione Via, ma che comunque avrà vita difficile perché non ha un proponente pubblico, è osteggiato dalla Regione e dai Comuni di Venezia e Cavallino, dagli industriali e dai sindacati, ha indubbiamente le sue criticità.

Si continuerà nello stallo, è forse è l'ora che si dica che ciò deriva dalla procedura assurda che si è seguita finora, indegna di un paese civile. Praticamente, per risolvere il problema si ragiona solo sulle soluzioni che, verrebbe da dire per caso e incidentalmente, sono sul tavolo. Si sveglia un De Piccoli e propone un'idea; si sveglia un sindaco e ne propone un'altra; si svegliano tre professori universitari (Boato, Giacomini, Vittadini) e ne propongono una terza, magari per assurdo la migliore, ma poi la ritirano perché non hanno i soldi per rispondere alle osservazioni della Commissione Via.

E se De Piccoli non c'era? E se Brugnaro non aveva idee? E se i professori avevano i soldi? Ma siamo fuori? Uno Stato serio risolve così un gravissimo problema di una città e di una laguna patrimonio dell'Umanità?

Se davvero si vogliono fare le cose per bene, e in fretta, il Governo deve metterci del denaro, deve

lanciare un bando internazionale invitando il meglio della progettazione mondiale a trovare una soluzione tenendo conto di “tutti” i termini del problema: la tutela della città, il recupero morfologico della laguna e la sua indivisibilità, l’inquinamento e la salute dei cittadini, i costi e i benefici connessi al crocierismo, il gigantismo navale, la crescita del livello del mare, i vincoli del Mose alle bocche di porto, la tutela del lavoro e, se si vuole, della Marittima con la sua potenziale riconversione, il peso del crocierismo nello tsunami turistico che sta uccidendo Venezia come città. In sei mesi si può avere una soluzione condivisa, soprattutto se ci sarà una commissione giudicatrice al di là di ogni sospetto, poi non credo che trovare sui mercati mondiali le risorse per finanziarne la realizzazione sarà un problema.

*Autore dei saggi *E le chiamano navi* e *Invertire la rotta* (Corte del Fontego editore).