

Confesso d'essere rimasto deluso dall'incontro di lunedì, 9 novembre, a San Leonardo col

senatore del Partito Democratico Luigi Zanda. Si parlava di grandi navi ("L'equilibrio della laguna e il futuro di Venezia"), e inizialmente, quando l'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova ha criticato gli improvvisi scavi di canali in laguna fatti tra gli anni Venti e gli anni Sessanta del Novecento, è parso voler mettere un punto fermo al dibattito: non si scavano più canali, finalmente si abbandona la reiterazione ossessiva delle logiche otto-novecentesche che hanno devastato la laguna.

Poi, però, e salvo errore, il senatore ha riaperto quella porta ch'era parso voler chiudere, quando ha citato l'ex titolare della cattedra di Idraulica dell'Università di Padova, Luigi D'Alpaos, che, ha ricordato Zanda, ha sempre invitato "a valutare bene gli impatti e le conseguenze sull'ecosistema". Come a dire: a certe condizioni si potrà anche scavare ancora.

Qualcuno potrebbe dire che no, che con quella frase Zanda abbia solo voluto ribadire il concetto che negli anni Sessanta si è operato senza alcuna consapevolezza di ciò che soprattutto il Canale dei Petroli avrebbe provocato in termini di erosione della laguna, ma il fatto è che il Pd ha almeno in apparenza ritrovato unità sul tema ribadendo la necessità che "tutti" i progetti presentati per risolvere i problemi del *crocerismo* a Venezia vadano confrontati tra di loro. Compresi, dunque, quelli che presuppongono ulteriori scavi di canali in laguna.

Ora il Pd veneziano si prepara in proprio a tale confronto, ma a riprova che l'epoca degli scavi in laguna concettualmente non è ancora finita, come invece vorrebbero almeno i circoli di base del partito, eccolo apprestarsi a giudicare, pare a porte chiuse, solo tre progetti: il Duferco-De Piccoli, in bocca di porto del Lido; il progetto Ecuba - D'Agostino a Porto Marghera; il progetto Tresse Nuovo del sindaco Luigi Brugnaro e del presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa, per quel che se ne conosce e per le affinità col progetto Contorta.

I due ultimi progetti comportano, anzi, meglio, impongono l'allargamento e lo scavo del Canale dei Petroli, come ha sottolineato la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale in fase di *scooping*, sostanzialmente bocciando la proposta di D'Agostino con considerazioni che valgono anche per il Tresse Nuovo-Contorta.

Oltretutto, l'allargamento del Canale dei Petroli, a parole negato da tutti, è guarda caso indicato

come intervento prioritario nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale veneziana.

È poi curioso che allo stato il Pd non sia interessato a confrontare con gli altri progetti anche la proposta di un attracco galleggiante in Bocca di Porto di Lido, dunque senza scavo di canali lagunari, proposta dai docenti dello Iuav Stefano Boato, Carlo Giacomini, Maria Rosa Vittadini, con la consulenza di Vincenzo Di Tella (l'ingegnere anti Mose, quello delle paratoie a gravità). Il solito signor qualcuno potrebbe dire che un confronto così, condotto alla buona in sede locale, potrebbe lasciare il tempo che trova, non fosse che il silenzio in materia da parte del premier, Matteo Renzi, e del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, non lascia presagire niente di buono: magari il Governo aspetta solo un'imbeccata dal Pd veneziano, nel quale tutti i proponenti dei progetti, esclusi i professori dello Iuav, hanno le loro radici personali, e dunque il loro peso, per scegliere una soluzione. Chi vivrà, vedrà.

In ogni caso, se un confronto andrà fatto davvero e a livello istituzionale, secondo l'ordine del giorno unanime del Senato del 7 febbraio 2014, bisogna che il Governo si prenda in via preliminare la briga di definire due passaggi fondamentali, cercando di riportare la procedura su di un percorso meno approssimativo rispetto a quello seguito finora, e cioè "come" si conduce il confronto e "cosa" si confronta.

Sul "come" sia necessario che vengano definiti i criteri del giudizio, che venga fissata la griglia per soppesare le caratteristiche dei progetti: pesa di più, si fa per dire, il mancato scavo di un canale o il mantenimento della Marittima? E poi, cosa confrontiamo? Solo i progetti presentati finora, quasi incidentalmente sul tavolo perché un sindaco, un D'Agostino, un De Piccoli, dei professori universitari hanno avanzato delle proposte?

E se il sindaco non aveva idee? Se i professori universitari si dedicavano ai loro studenti? Se D'Agostino e De Piccoli coltivavano l'orto? Allora non c'erano progetti? È chiaro che un Paese civile non può risolvere così un problema di tale portata: si mettano in fila tutte le criticità e i vantaggi del *crocerismo* (se ve ne sono), e il Governo faccia un bando internazionale per invitare i migliori progettisti del mondo a ridurre i danni e a massimizzare gli utili per la collettività con proposte innovative. Magari ne uscirà qualcosa di nuovo e di totalmente inaspettato.

Magari si dimostrerà che ha ragione l'ex presidente dell'Autorità Portuale veneziana, Claudio Boniciolli, che ha proposto di adattare le navi alla laguna e non la laguna alle navi, puntando a una filiera di crocerismo ad alto valore aggiunto e con navi piccole, come quella attualmente in costruzione alla Fincantieri, proprio a Porto Marghera

Prima, però, andrebbe fatto un piccolo passaggio che finora tutti, nessuno escluso, hanno evitato di compiere: si avvii finalmente una vera e indipendente valutazione dei costi e dei benefici del

crocerismo a Venezia, evitando la logica sempre invalsa in Italia della privatizzazione dei guadagni e della socializzazione delle perdite.

Magari avremmo qualche sorpresa.