

Lunedì 9 novembre, nella sala San Leonardo di Cannaregio, Venezia, il Senatore Luigi

Zanda, Presidente del Gruppo del partito democratico in Senato, ha parlato del tema grandi navi su invito del locale Circolo PD. È stata un'opportunità data agli attivisti, ai simpatizzanti, al pubblico veneziano preoccupato delle decisioni che possono essere prese su di un tema estremamente difficile e complesso, al punto in cui è giunto, declinato com'è in termini di conflitto tra salvaguardia di Venezia da un lato, sviluppo economico del porto e quindi occupazione dall'altro.

Zanda ha colto l'occasione per fare una lezione di politica (qualcuno dice, una grande lezione di politica). A partire dai soggetti cui compete la responsabilità delle decisioni, il comune, la regione, il governo. Se qualcuno attendeva la soluzione del problema, il battesimo di un progetto, sarà rimasto deluso. In realtà ha sentito discutere gli elementi per giungere ad una decisione.

A partire dall'esigenza di conoscere approfonditamente i dati tecnici, morfologici ed economici che sono in campo. Nessuna approssimazione, nessuna superficialità è compatibile con il problema Venezia.

A partire dalla necessità di tenere per fermo che Venezia e la sua laguna sono un insieme indivisibile, per cui Venezia esiste e continua ad esistere perché circondata da una cintura difensiva fatta di canali, barene e bassifondi, così come ha sancito la prima e unica legge per la salvaguardia di Venezia: la salvaguardia di Venezia e della sua laguna è dichiarata problema di preminente interesse nazionale (1973). Un problema unico. Venezia non potrebbe sopravvivere in un ambiente diverso da questo reticolo salmastro lagunare.

L'affermazione che non vi è salvaguardia di Venezia senza la salvaguardia della laguna può apparire un'affermazione ovvia. In realtà è una dichiarazione impegnativa.

Il *caveat* rispetto ad ulteriori scavi e manomissioni dell'attuale assetto lagunare nasce dalla storia locale, dalla consapevolezza del passato e dei guasti già prodotti, dalla maggiore competenza e conoscenza che non permette più di dire: non lo sapevamo. Si tratta dell'emungimento delle acque dal sottosuolo per le industrie di Marghera, che hanno creato ricchezza, occupazione e pace sociale, ma anche una consistente, decisiva subsidenza. Si tratta della realizzazione del Canale dei Petroli, per permettere alle petroliere di grande tonnellaggio di arrivare a Marghera entrando

dalla bocca di Malamocco, periferica ma pur sempre interna alla laguna. Realizzazione, quella del Canale, che con lo scavo a -17 ha portato alterazioni profonde nel regime idraulico, ha prodotto nuove correnti, ha trasformato la laguna centrale rendendola un grande lago piatto. Di qui la conclusione: non possiamo permetterci di sottovalutare i rischi che conosciamo.

Ma neppure possono essere ignorate o sottovalutate le esigenze dell'occupazione e le linee di sviluppo economico del porto e di Marghera. Ma, si capisce, diversamente dal passato debbono essere compatibili e non dannose, o peggio, deleterie, vale a dire distruttive.

La corretta impostazione del problema - che è problema di salvaguardia dell'economia e dell'occupazione - è la premessa per una soluzione che non ponga a rischio, o non sia sicuramente dannosa, anzi appunto distruttiva, per il bene Venezia e la sua laguna. Questo è il messaggio che in più d'uno abbiamo colto. Tutt'altro che un approccio prudente e inconcludente. I passi successivi spettano a chi ha responsabilità di governo, il comune, la regione, il governo centrale, anzi, nazionale.



Adriana Vigneri