

Com'era prevedibile il sasso che il "Decreto Draghi" sui transiti crocieristici a San Marco ha gettato nelle acque stagnanti della laguna ha determinato onde di vario genere e intensità, tutte riconducibili a precise ma differenti aspettative frustrate, che non hanno tardato a manifestarsi. E sono lungi dall'avere i loro effetti.

ytali è una rivista indipendente. Vive del lavoro volontario e gratuito di giornalisti e collaboratori che quotidianamente s'impegnano per dare voce a un'informazione approfondita, plurale e libera da vincoli. Il sostegno dei lettori è il nostro unico strumento di autofinanziamento. Se anche tu vuoi contribuire con una donazione clicca [QUI](#)

Fattore scatenante, il deterrente di Venezia inserita nella *black list* dei siti Unesco, dopo che già nel 2019, a Baku, il primo dei gravi incidenti di una grande nave in bacino non era bastato a far alzare il cartellino rosso del sito a rischio. In quell'occasione la consegna di un silenzio complice e reticente del Whc, il comitato delegato a emettere il giudizio, aveva risolto il problema. Quest'anno, di fronte al riproporsi, con argomenti assai più circostanziati e aggiornati, del medesimo giudizio sulla *black list*, c'è invece voluto l'intervento del rappresentante ufficiale etiope per rinviare l'argomento al 2023, senza incontrare grandi resistenze. Curioso come negli organismi internazionali Onu, Unesco e Oms nella fattispecie, l'Etiopia si assuma il compito di coprire le *defaillance* italiane offrendo alla bisogna il soccorso della diplomazia culturale o di quella sanitaria. Era accaduto nel 2020 quando Tedros, presidente etiope Oms, decise di restare diplomaticamente silente sullo scandalo del millantato aggiornamento del piano pandemico italiano, postdatato al 2016 anziché al 2006, come nella realtà era. È così che quest'anno, nella sessione Unesco di Fuzhou, è toccato al signor Teferra, ambasciatore etiope presso Unesco, di intervenire per rinviare la decisione su Venezia di ulteriori due anni. La ricaduta di una bocciatura di Venezia proprio in pieno Pnrr del governo Draghi avrebbe gettato una luce negativa sul paese. Non certo per colpa di Draghi ma di chi, a Roma e a Venezia, da anni si palleggia lo spinoso argomento nella permanente disputa tra interessi contrapposti sugli approdi crocieristici in laguna. Sullo sfondo il vero nodo irrisolto è la totale assenza di una strategia aggiornata sul futuro del porto lagunare. Un porto che è in sé una assoluta anomalia a livello mondiale, per di più regolato

da un Prg portuale datato 1965, precedente addirittura l'acqua alta del 1966. Un porto che secondo alcuni sarebbe dotato di una riserva di infrastruttura, cioè suoli e canali, sufficienti per molti decenni a venire. Implicitamente assumendo la laguna, storicamente antropizzata, come un ambiente suscettibile di qualunque uso e trasformazione ulteriore del suo fragile equilibrio, ecologico e idraulico.

Secondo altri invece un PRG ormai inadeguato nella prospettiva di un numero crescente di chiusure del Mose, di fronte all'incalzare di acque alte sempre più frequenti destinate a incidere sulla operatività portuale. Ma su questo tema cruciale la consegna è il silenzio. Il pensiero è solo per il breve periodo. Quello in cui si esercita il business e la raccolta del consenso. Quando poi serve, allora si invoca l'emergenza.

Le tesi a confronto vertono tutte sulle più lucrose scelte degli "approdi sostitutivi sparsi" in zona industriale, dietro ai quali si scontrano le aspettative immobiliari da tempo innescate.

Allontanando le grandi navi dagli storici canali di San Marco e Giudecca, e disponendo approdi "provvisori" sparsi a Marghera, nel bel mezzo di insediamenti sia operativi che obsoleti, tutti comunque in aree rigorosamente inquinate, rimarrebbe così tagliata fuori la Stazione marittima di Venezia insulare.

Col boom delle crociere l'*home port* di Marittima è divenuto una vera gallina dalle uova d'oro su cui le compagnie e la stessa Regione Veneto guidata da Zaia hanno da tempo messo le mani per pilotare il mercato crocieristico in funzione del turismo veneziano e veneto. Con forti dubbi dell'Anac sulla legittimità della concessione attribuita senza gara. Ma senza approdi la Marittima perde tutto il suo valore.

Al tempo stesso, la disputa sulle banchine di Marghera si è accesa sotto il titolo di una trasformazione di siti industriali inquinati in nuovo complesso di "waterfront urbano", dove sono persino presenti i diretti interessi del primo cittadino, 50 ettari dell'area Pili, un argomento di pubblico dominio.

In parallelo, il decreto vorrebbe pervenire tramite gara entro l'arco di due anni a una definitiva e strategica soluzione di nuovi approdi extra lagunari, valida sia per container che per crociere. Una combinazione anche questa unica al mondo, che comunque implica quella visione della futura portualità veneziana che un nuovo PRG portuale avrebbe già dovuto fornire ai concorrenti, anziché surrettiziamente richiederla, per poi magari respingerla.

Un nulla di fatto finale va perciò stesso messo realisticamente nel conto, col risultato, quello sì auspicato, di ritrovarsi con i cosiddetti nuovi terminal provvisori di Marghera, divenuti nel frattempo operativi e permanenti, a fronte di una soluzione extra-lagunare destinata, è proprio il

caso di dirlo, a finire in alto mare.

Un'astuzia dalle gambe corte che non sfugge a nessuno, dietro la quale è difficile non percepire la regia di un ministro veneziano provvisoriamente investito del ruolo di nuovo doge. Ghiotta occasione, finché dura.

Bandito invece da mare e laguna quel progetto Venice Cruise 2.0 che da anni aveva sviluppato una realistica soluzione innovativa di avamposto crociere, posto tra le dighe di Lido davanti al Mose. Una soluzione che aveva superato la Via e per questo è rimasta esclusa con un espediente dal bando *off shore*. Una soluzione contro cui la intera lobby portuale si era rivolta vedendo tradite le proprie aspettative, a un tempo marittime e immobiliari.

Nessuno può pensare che la soluzione Marghera, oltre alle dispute contrapposte sugli approdi che si trascina, non implichi però un fondamentale contenuto di azzardo.

Raggiungibile da Malamocco tramite l'uso promiscuo del canale dei Petroli, coinvolge problemi e rischi molteplici. Di idraulica e di sicurezza industriale. La ristrettezza di una via d'acqua, circondata da stabilimenti chimici e da depositi costieri, concepita per navi commerciali molto più piccole dei giganteschi odierni contenitori di crocieristi, obbliga a rilevanti scavi di risezionamento di canale e di banchine private - tutte opere rigorosamente a carico pubblico - senza alcuna garanzia di navigabilità sicura in caso di particolari condizioni meteo. Il pensiero corre al recente blocco del canale di Suez da parte della gigantesca portacontainer Evergiven, arenatasi nella primavera 2021.



In questa immagine e in quella di copertina una manifestazione #NOGRANDINAVI prima della pandemia Covid (foto di Sandra Stocchetto)

Marghera costituisce però anche l'innesco di una ulteriore aspettativa. Il ritorno in Marittima col risezionamento del vecchio canale industriale Vittorio Emanuele, di cento anni or sono, con una nuova sezione nautica da tre a quattro volte l'esistente. Ma solo per le navi "piccole". Con ciò intendendo navi che, al di sopra delle 100 tonnellate, vanno a Marghera, mentre al di sotto vanno in Marittima. In questa prospettiva il flusso crocieristico raggiungerebbe il picco di 2,5 milioni l'anno. Due terzi in più dell'attuale.

Ma c'è un argomento che viene deliberatamente sottaciuto. Col risezionamento dei due canali industriali, Petroli e Vittorio Emanuele, si mette in diretta comunicazione la marea di bocca di Lido con quella di Malamocco, passando proprio tra le antiche sponde monumentali di San Marco e Giudecca. Se posta in atto, flussi di marea, enormemente accresciuti dal risezionamento in volume e velocità, ne investirebbero le fragili strutture quattro volte al giorno. Uno stress che nessuna modifica antropica della laguna ha mai osato portare fino all'interno della città storica. Questa è la conferma del conglomerato di interessi che ormai avvolge l'uso della città e al tempo stesso si riverbera sulle scelte politiche direttamente pilotate lungo l'asse Venezia-Roma, con una pletera di commissariamenti che si sostituiscono ai poteri locali.

Ed è questo lo scenario in cui a un'amministrazione che ha sposato la monocultura turistica in

tutte le sue fattispecie, si affianca la lobby delle grandi opere che rilanciano la strategia degli investimenti pubblici. Quella che ieri col Mose ha portato al fallimento di un Consorzio di imprese reo del più grande scandalo finanziario del dopoguerra, mentre oggi ripropone una strategia multimilionaria di opere portuali, in versione on shore e off shore.

Quanto all'Unesco 2023, il piatto è già servito.