

Comunicato stampa 02.07.2021

Un nuovo porto per Venezia?

Due diverse manovre aleggiano sul futuro della portualità veneziana: il concorso di idee, appena bandito, per disegnare un sistema portuale esterno alla Laguna per grandi navi da crociera e per portacontainer oceanici e la progettazione (in via di affidamento) per un terminal provvisorio a Marghera per la crocieristica.

... Forse non sono poi così divergenti come potrebbe sembrare.

Molti indizi fanno pensare che qualcuno preferisca davvero una soluzione "provvisoria" di indefinita durata:

- Il bando mette fuori gioco parecchi potenziali partecipanti e opzioni: è infatti molto selettivo sui requisiti dei partecipanti (fatturato di almeno 10 milioni €/anno nel triennio precedente e servizi analoghi di progettazione resi nel decennio precedente per almeno 500 milioni di €) e considera come acque della Laguna, al cui esterno sviluppare la progettazione, anche le aree nelle bocche di porto esterne alle barriere del MoSE (invece che riferirsi al perimetro del sito Unesco, che corrisponde all'area di tutela territoriale paesaggistica e ambientale della laguna e dei litorali approvata con DM 1.7.1985, il bando fa riferimento a una perimetrazione della Laguna approvata con DM 9.2.1990 non a fini di tutela ma per delimitare e definire la potestà e il governo del demanio marittimo in attuazione della L. 366/1963);
- potrà mai essere individuato un avamposto per navi passeggeri e merci in mare aperto quando il *Piano nazionale della portualità e della logistica* recentissimamente approvato non ha previsto nulla del genere, ma piuttosto *l'integrazione delle funzioni* tra i porti dell'alto Adriatico?!?
- Il bando richiede proposte per entrambe le funzioni – commerciale e crocieristica – e dunque è anche possibile che nessuna proposta presenti la soluzione migliore per entrambe;
- Si omette di ricordare che il *Piano di Gestione delle Acque* (aggiornamento 2022-2027), adottato dall'*Autorità di Bacino dei fiumi dell'alto Adriatico* il 29.12.2020, ribadisce (al *Programma delle misure*, vol. 6, pag. 177) i criteri di *sperimentalità*, *reversibilità* e *gradualità* (già del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 1982 e della Legge Speciale per Venezia 798/1984, art. 3);
- Per la crocieristica il bando richiede proposte solo per navi superiori alle 40.000 t, trascurando dunque il naviglio di dimensioni minori ma certo non appropriato al transito in Bacino di S. Marco, senza tener conto che il *Piano Regionale dei Trasporti* recentemente approvato prescrive la riconversione dell'attuale Stazione Marittima *per navi da crociera di piccole e medie dimensioni e imbarcazioni da diporto* (punto A.5.3);
- Per la crocieristica il bando chiede di tener conto nel dimensionamento progettuale delle *esigenze degli operatori del settore* ed in particolare dei *picchi settimanali* degli accosti, rinunciando dunque ad una seria programmazione dei flussi sostenibili per navi e passeggeri/turisti.

Dunque, paradossalmente, un bando per una soluzione definitiva dall'esito così incerto rafforza le probabilità di RENDERE PERMANENTE la soluzione già programmata e definita come PROVVISORIA sebbene comporti un costo di almeno 62 milioni di euro, sebbene comporti l'approfondimento del canale da -8 a -11 m, l'arretramento dell'intera banchina portuale, la costruzione di nuove stazioni passeggeri e strade di connessione alla stazione ferroviaria e alla viabilità nazionale, sebbene non sia ancora stata accertata la compatibilità con le vicine industrie a rischio di incidente rilevante e con la navigazione commerciale nei canali portuali. Del resto qui a Venezia siamo abituati a soluzioni provvisorie anche di lunga durata ed ha pure ragione Angelo Panebianco che recentemente ha diagnosticato un [altro] vizio della politica italiana: l'uso fraudolento del linguaggio, l'abitudine di distorcere il senso delle parole, usando lo stesso termine anche per indicare cose diversissime (*Il Corriere della Sera*, 21.6.2021).

Anche questo episodio dimostra l'opacità nelle decisioni, l'assenza di ogni serio dibattito cittadino, l'oscurità delle prospettive e lo schiacciamento dei cittadini in una dimensione immediata da spettatori, senza visione di futuro. La concomitanza di classi dirigenti autoreferenziali, lobby organizzate e cittadini sprovvisti di organizzazioni realmente rappresentative è un pericolo per la democrazia. Il tema del decidere insieme quale debba essere il futuro del proprio territorio e della propria comunità sembra uscito dall'agenda e dagli obiettivi della politica. La Comunità dovrà reagire!