

Comitatone di Venezia: bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto?

L'esito concreto del Comitatone del 7 novembre è, nei fatti, un complesso piano di lavoro che prende atto delle pressioni dei grandi interessi in campo tenuti a misurarsi con le procedure di legge previste per le opere lagunari. Al tempo stesso serve a corrispondere da parte del Governo italiano una risposta alla preoccupazione dell'opinione pubblica internazionale, circa la tutela di un sito riconosciuto a rischio

Come è noto le decisioni su Venezia non sono, e non da oggi, né veloci né semplici.

La riunione del “Comitatone” ospitato al MIT dal Ministro Delrio, con invito esteso ai pari grado Ministri dell'Ambiente e dei Beni culturali, **ha sortito un deliberato fumoso**, assai diverso dal comunicato stampa, in cui i vari interessi in causa avessero modo di rivendicare un successo delle proprie aspettative. Tutto questo col chiaro sapore di un atto di fine legislatura che dà spazio ad attese e rivendicazioni tali da trasmettere l'idea che qualcosa si è mosso sul delicato tema delle Grandi Navi a San Marco.

Grande protagonista la CLIA, l'Associazione delle multinazionali delle crociere mondiali, che monopolizzano il turismo marittimo nei grandi bacini mondiali, tra cui il Mediterraneo orientale, con Venezia come perfetto *Home port* per accessibilità, prestigio, posizionamento. **Una condizione di vantaggio irrinunciabile associata al recente acquisto di maggioranza della società** che gestisce la stazione marittima del centro storico – la **VTP** – dove oggi approdano tutti i mastodonti del mare che sfilano a San Marco per sette mesi all'anno. Navi destinate a salire di numero e di dimensione nel prossimo futuro per massimizzare gli utili con le economie di scala. Esattamente come le mega porta container provenienti dal Sud est asiatico, da dove proviene anche tanta parte della domanda turistica dell'area economica più dinamica del mondo.

La capacità di pressione di questa lobby sulla politica si è dimostrata enorme per le risorse che governa e le aspettative che crea a livello nazionale e locale. Il contributo alla economia del porto si misura in oltre settecento movimenti nave all'anno con picchi di 35.000 passeggeri in transito nei week end estivi. Più ridotto invece il contributo alla economia urbana per le modalità di gestione ferreamente contingentata della tempistica “treno-aereo-nave e viceversa” dei passeggeri, che solo in modesta percentuale visitano la città. Gli altri appagati della rapida veduta aerea del bacino dalle maxi navi in transito.

La prospettiva è quella di garantire una crescita futura del numero e della stazza delle navi – fino a 170 mila tonnellate, 350 metri di lunghezza, 60 di larghezza per oltre cinque mila passeggeri – **che recepisca la crescita della domanda mondiale all’insegna del turismo di massa** che rappresenta la gran parte del crocierismo veneziano, con offerte fino a 400 euro a settimana per persona.

Questa esplicita aspettativa trova così sbocco nel comunicato finale che punta alla diversificazione degli approdi passeggeri: il prima possibile, minimo tre anni, con le navi maggiori in prima zona di Porto Marghera convertendo l’uso di aree private e banchine ex industriali. Nel frattempo tutto resta come prima con le Grandi navi in transito a San Marco, salvo forse un nuovo algoritmo navale diverso dal Clini Passera del 2012, che ne fissi la compatibilità. Successivamente, con il ripristino di un canale rettilineo abbandonato – il Vittorio Emanuele parallelo al ponte lagunare – le stesse navi potrebbero risalire per altra via a Venezia nella prospettiva di una generalizzata crescita di capacità degli approdi in laguna.

Va detto per completezza che, sul modello della conversione d’uso di altri poli industriali costieri, **a Porto Marghera si stanno misurando in queste settimane prospettive di reindustrializzazione con la chimica verde.** Dunque industria ecologica da una parte e nuova crocieristica dall’altra. Sembra una sfida ardita e multipla la coesistenza di attività così diverse.

Ed è questo il punto. Come conciliare la sicurezza di sovrapposizione del traffico commerciale e di quello passeggeri dalla bocca di Malamocco lungo il canale dei petroli senza per altro intaccare larghezza, profondità, erosione e marginamenti degli esistenti canali lagunari, che dovranno essere sottoposti a rigorose verifiche di compatibilità idraulica e ambientale ad opera dei competenti organismi tecnici, quelli che finora hanno già affossato le ipotesi di scavo del Contorta e del Tresse.

Unica novità emersa il riconoscimento ufficiale della proposta Dufenco, in campo da anni, di una nuova banchina in bocca di Lido, posta davanti al Mose al di fuori dell’ambito lagunare, quale possibile alternativa alla diversificazione degli approdi crocieristici. Comunque unica proposta ad aver finora superato con prescrizioni la procedura di VIA, ma avversata dalle compagnie e dal porto di Venezia.

A ben vedere dunque **l'esito concreto del Comitato del 7 novembre è nei fatti un complesso piano di lavoro per gli anni a venire da parte di soggetti diversi**, locali e centrali, che prende atto delle pressioni dei grandi interessi in campo tenuti a misurarsi con le procedure di legge previste per le opere lagunari. Al tempo stesso serve a corrispondere da parte del governo italiano una risposta alla preoccupazione della opinione pubblica internazionale, rappresentata dall'Unesco, circa la tutela di un sito riconosciuto a rischio, che considera città storica e laguna come un inscindibile unità storico ambientale.

In altri termini, **si tocca con mano come i processi di globalizzazione in atto**, che nella fattispecie si misurano con la crescita dei flussi turistici e con ciò che ne deriva a livello locale, sia una sfida che pone alla modernità del XXI secolo la capacità di conciliare la tutela del patrimonio con le pressioni dell'economia governata dalle potenti multinazionali. In questo caso quelle del mare.

In tanta parte della opinione pubblica, veneziana e veneta, **l'esuberanza turistica è percepita come una preziosa opportunità da cogliere senza indugi**, secondo una percezione totalmente quantitativa specie in una fase di uscita dalla crisi economica.

Ma è altrettanto vero che **la lunga durata della vicenda storica veneziana non può venire acriticamente schiacciata su scelte di breve periodo**, solo che si pensi che gli effetti della industrializzazione costiera di Venezia di mezzo secolo or sono, con lo scavo del canale dei petroli, continuano tutt'ora a produrre i loro esiti sulla irreversibile trasformazione in atto della laguna.

E non è certo la accelerazione impressa dal Mose nell'ultimo decennio il modello decisionale da assumere come riferimento. Su questo punto la opinione pubblica veneziana è particolarmente accorta.