

Venezia, 5 aprile 2026

Riassunto mattutino di vicende e pensieri dei giorni scorsi.

Per un Sindaco senza motoscafo

Parlare di città significa parlare di mobilità. Ancor più in un comune speciale come Venezia dove l'estensione territoriale è grande e dove la diversità di geografie è altissima.

Che ne è del diritto cittadino alla mobilità a Venezia?

La situazione è a detta di tutti grave, e soprattutto è andata via via peggiorando nel corso degli anni. È possibile invertire la rotta? Chi lo può e lo deve fare?

Lo abbiamo già detto: non basterà la volontà del nuovo Sindaco per questo. Occorrerà una strategia chiara, coraggiosa (capace cioè di contrastare gli interessi economici più forti e arroganti), ma occorrerà soprattutto una struttura organizzativa e gestionale coerente con quella strategia e all'altezza delle sfide da intraprendere. Le solite nomine politiche spartitorie sono dunque il primo nemico di un vero cambio di passo.

Le nomine alla testa di AVM e ACTV saranno il banco di prova di questa nuova e diversa volontà.

I nodi da risolvere, e in alcuni casi da tagliare sono noti. Proviamo a ricordarli anche qui.

Il moto ondoso e la mancanza di sicurezza, sia in acqua che in terra, sono il risultato di una scelta precisa: seguire in maniera del tutto incontrollata e caotica la fame di denaro di molti operatori privati: dai motoscafisti ai gondolieri, da Alilaguna al proliferare di imbarcazioni private di ogni sorta. Quello che più duole è senz'altro la condizione di un servizio pubblico (in particolare di navigazione, ma non solo) del tutto asservito alle logiche del turismo. Ancora una volta il differenziale di prezzo tra trasporto di terra e di acqua, giustificato con la necessità di fare cassa, in realtà rivela una logica distorta, in cui il "giro" in vaporetto è parte integrante di un'offerta turistica che utilizza in maniera parassitaria il servizio di trasporto urbano ordinario.

Mentre si moltiplicano le pressioni su tutte le modalità di trasporto urbano, periurbano e regionale, nessuna traccia di un'integrazione effettiva dei servizi di trasporto, in particolare tra trasporto ferroviario e trasporto su gomma e su acqua. Ognuno pensa a sé, e gli unici investimenti rilevanti si concentrano ancora una volta sul turismo (vedi il collegamento ferroviario con l'aeroporto) e l'operazione immobiliare progettata per la nuova stazione FS di Mestre.

Quando e come costruire una governance di sistema capace di far dialogare ACTV con Trenitalia e con SAVE?

L'incapacità strategica di chi ha governato il servizio pubblico ha comportato la dismissione o privatizzazione di alcuni essenziali servizi di mobilità (uno fra tutti quello del collegamento acquedotto con l'aeroporto, dato in concessione ad Alilaguna) e ha fatto emergere nuovi padroni della Laguna e non solo. A tal punto che un imprenditore dei trasporti è stato persino nominato nel consiglio

generale della Fondazione Cini. Chissà cosa c'entrano i trasporti con una fondazione culturale?

L'elenco delle questioni che condizionano la qualità della mobilità cittadina potrebbe continuare a lungo. Quello che qui ci preme è capire quali scelte dirimenti intenderà compiere la nuova amministrazione comunale che si insedierà a Ca' Farsetti a partire da giugno 26. Un primo segnale, senz'altro simbolico (ma di simboli vive la politica!) sarebbe quello di vedere il nuovo Sindaco muoversi nelle città di terra e di acqua con i mezzi pubblici. Potrebbe così toccare con mano i disagi, i disservizi e pure i saperi dei cittadini che vivono quotidianamente il trasporto urbano. Condividere alcuni servizi essenziali è un modo semplice ma efficace per essere informati, e dunque per governare con oculatezza la cosa pubblica.

S'impegnino dunque, gli aspiranti Sindaco, a lasciare in darsena il motoscafo di servizio scegliendo di vivere direttamente le stesse esperienze di trasporto pubblico di tutti i cittadini chiamati ad eleggerli. Il "paròn" attuale – e per fortuna uscente – di Ca' Farsetti ha sempre rivendicato di preferire il proprio motoscafo privato a quello di servizio. La nuova stagione – che speriamo davvero buona! – dovrebbe dare un segnale inequivocabile proprio a coloro che, come L.B., pensano che con il denaro tutto si possa comprare.

RAZZA DI DEFICIENTI ©Asimov

Oppio *(parte 3 di 3)*

Concludiamo questa veloce carrellata sulla storia dell'oppio, che molto mostra di come è fondata la nostra "civiltà", basandoci sempre sul volume *Fumo e ceneri* (Amitav Ghosh, Einaudi, 2024).

Il regno Gurka del Nepal era tributario della Cina e ha fatto di tutto per convincere la Cina a combattere gli inglesi in Bengala, ma i cinesi, purtroppo, hanno esitato, malgrado fossero stati messi in guardia sulle intenzioni britanniche; col senno di poi c'è da domandarci cosa sarebbe successo se i cinesi avessero accettato: forse gli inglesi sarebbero stati più impegnati in India...; ma il punto è che gli imperatori cinesi avevano una radicata riluttanza a farsi trascinare in qualunque conflitto, e questo gli è costato veramente caro.

Secondo Gosh mai nessuna politica economica ha avuto un successo pari a quella dell'Impero Britannico grazie all'oppio, ma anche altri imperi europei hanno prosperato con l'oppio: sostanzialmente l'oppio è stato il fattore principale che ha sostenuto il colonialismo europeo in Asia. Oggi se ne parla poco, ma all'epoca forse erano più schietti, per esempio Charles Dickens scriveva: "Se si controllasse o proibisse questa droga, sorgerebbe il desiderio ardente di qualche altro stimolo, come in Inghilterra, dove un intemperante difesa della temperanza spesso porta una segreta indulgenza presso qualcosa di altrettanto spaventoso quanto gli alcolici".

Dopo l'esito disastroso della seconda guerra dell'oppio, la Cina fu costretta a legalizzare il traffico dell'oppio che continuò a essere la principale fonte di reddito dei signori della guerra che dominarono la Cina fino al 1950 e la Cina

comunque, a un certo punto, cominciò a coltivarlo nel suo territorio, in particolare nello Yunnan, tanto comunque avrebbero dovuto importarlo sotto la minaccia delle armi.

Questo commercio crebbe per tutto l'ottocento e naturalmente veniva spiegato in Occidente con la crescita della domanda cinese; ancora Dickens "Solo la straordinaria corruzione delle autorità cinesi può spiegare il recente grande aumento di un traffico proibito dalla legge ed è una delle innumerevoli dimostrazioni di quanto sia difficile imporre regole in contrasto con abitudini e gusti popolari". L'ipocrisia e il negazionismo dell'Occidente in particolare dell'Inghilterra è veramente oltre ogni limite. L'oppio ha continuato a circolare in Cina fino agli anni 50 del secolo scorso, quando il partito comunista di Mao decise di stroncarlo e in tre anni riuscì praticamente ad azzerarlo. Ma questo in occidente non lo si dice troppo a voce alta...

DISPACCI

Il mare non conosce
Leonardo e Michelangelo

QUELLO CHE LE PAROLE CI DICONO

Crisi deriva dal latino crisis e a sua volta dal greco κρίσις: "scelta, decisione". Il verbo κρίνω significa "distinguere, giudicare".

La crisi, e le crisi, sono un carattere quasi permanente della nostra epoca. Rappresentano senz'altro una fase di difficoltà e di mutamento e comportano scelte, decisioni. L'atteggiamento fatalistico, che spesso accompagna l'idea di crisi, è fuorviante. Non basta attendere, lasciar fare, affinché tutto torni come prima.

L'idea di crisi e il suo significato originario indicano con chiarezza che occorre agire, saper distinguere le cause e i fattori scatenanti una crisi, per poter poi prendere una decisione, auspicabilmente la giusta decisione.

L'origine del termine è legata all'agricoltura: sta a significare la capacità del contadino di separare il grano dalle piante infestanti. Lo stesso termine critica (Kritik in Kant) è collegato all'idea di crisi. Insomma, in tempi di crisi occorre capacità critica, giudizio critico.

Come scriveva Antonio Gramsci, la crisi è quella condizione in cui: "Il vecchio mondo sta morendo. Quello nuovo tarda a comparire". In questa situazione occorre esercitare il massimo di capacità critica.

Cuba, flotilla umanitaria arriva all'Avana con 30 tonnellate di aiuti essenziali



<https://tg.la7.it/esteri/cuba-flotilla-aiuti-umanitari-avana-25-03-2026-254586>

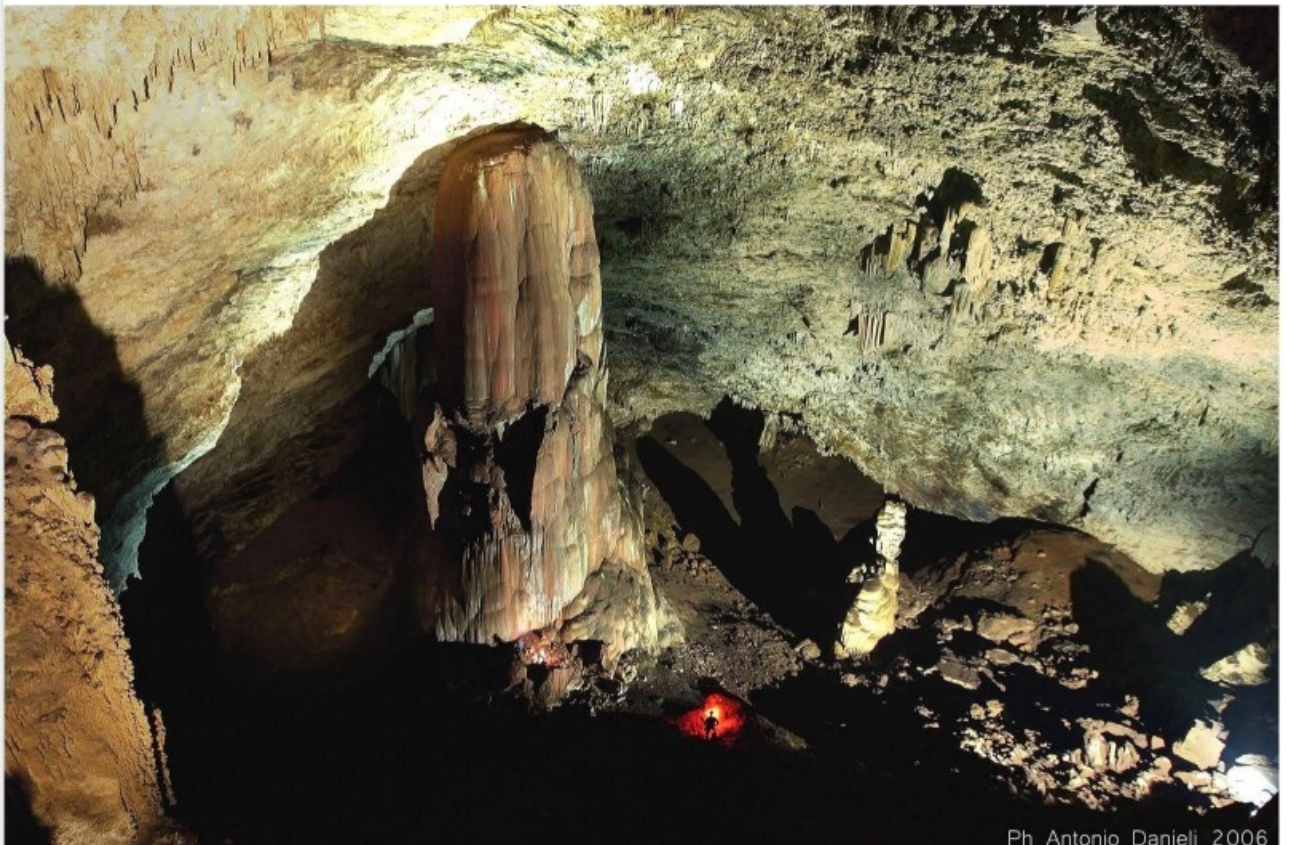
<https://tg24.sky.it/mondo/video/2026/03/22/blocco-petrolifero-usa-blackout-cuba-1084353>

Gli speleologi italiani aiutano Cuba: ecco come partecipare



Di Scintilona

14 MAR 14, 2026



Ph Antonio Danieli 2006

DISARMA

PRESENTA IL LIBRO

“La Cina spiegata all’Occidente”

di PINO ARLACCHI

Ex Vicesegretario Generale ONU

Dialogano con l'autore

LAURA FINCATO

Già Sottosegretaria di Stato agli Affari Esteri

IGNAZIO MUSU

Professore Emerito di Economia,
Università Ca' Foscari di Venezia

Introduce

GABRIELE MORLEO

Associazione Disarma

Martedì 14 aprile 2026

ORE 17.30

CENTRO CULTURALE SANTA MARIA DELLE GRAZIE

Via A. Poerio, 32 Mestre

VENEZIA

disarmaveneto@gmail.com



**veneziam
cambia**



Donne di Palestina

Storie di Liberazione - Coraggio - Resistenza

Sabato 11 Aprile 2026 ore 17,30

Teatro Kolbe

Via Aleardi 156 - Mestre

Incontro con **Aya Ashour**

DIALOGA CON AYA

PATRIZIA ZANELLI

Università Ca' Foscari Venezia

INTRODUCE

LUCIANA MION

Vice Presidente ANPI provinciale



Avvocata e giornalista palestinese. È Human Right Defender attualmente ricercatrice presso l'università per stranieri di Siena. Scrive per "Il Fatto Quotidiano" e nel 2025 ha vinto il premio "Colombe d'oro per la Pace"

