

Venezia, 3 maggio 2026

Riassunto mattutino di vicende e pensieri dei giorni scorsi.



«Presentazione di Lidia Fersuoch:

Buon pomeriggio,

porgo i saluti del presidente Alvisè Benedetti, che è fuori città e si scusa per l'assenza.

A nome di tutte le associazioni che hanno promosso l'incontro, ringrazio i candidati sindaco per la disponibilità a incontrarci.

Hanno raccolto l'invito e sono presenti in 5, che elenco in ordine alfabetico:

Michele Boldrin – “Ora-il coraggio dell'ovvio”;

Pierangelo Del Zotto – “Prima il Veneto”;

Andrea Martella – coalizione “La Stagione Buona”;

Giovanni Andrea Martini – “Tutta la città che vogliamo”;

Claudio Vernier – “Città Vive”.

Non hanno risposto:

Roberto Agirio – “Resistere Veneto”

Simone Venturini – lista omonima.

Luigi Corò – futuro per Venezia Mestre, candidatosi recentemente, che forse ha ricevuto l'invito troppo tardi.

Abbiamo organizzato quest'incontro per consentire agli elettori (qui, attraverso la stampa o i social) di farsi un'idea della posizione dei candidati stessi sul tema – per noi fondamentale – della salvaguardia della Laguna in relazione al porto, e delle azioni della prossima amministrazione.

Proprio oggi – e non a caso in concomitanza con la nostra iniziativa – è uscito sulla stampa un'interrogazione ai candidati da parte della VPC (Venice Port Community) che chiede «chiarezza sui destini del Porto», asserendo come imprescindibile il suo sviluppo, che vanta 26.000 lavoratori e sarebbe «l'unica alternativa alla monocultura turistica».

Questi stessi argomenti erano portati 50 anni fa a sostegno della terza zona industriale, un'economia che abbiamo ben visto come si è dissolta e quanti danni ha provocato all'ambiente e alla salute.

Bisognerebbe ben valutare le esternalità, i costi per la collettività che questa espansione portuale produce, come da anni sostiene il professor Bepi Tattara, nei suoi scritti.

Rileviamo inoltre che il decreto Draghi del 2021, convertito in legge, estromette dalla Laguna le navi anche container di stazza superiore alle 40.000 t, per le quali è previsto un porto offshore, disponendo, nelle more, solo attracchi temporanei dentro la Laguna.

I progetti del Commissario Crociere, però, prevedono opere che non si configurano come temporanee, convertendo definitivamente la Laguna in un "porto diffuso, non previsto dal legislatore e in contrasto con le norme, con ben 7 attracchi e altre opere invasive e anacronistiche contrarie alla legge speciale, come l'isola-discardica.

Noi invece riteniamo che non ci debba essere contrapposizione fra tutela e uso rispettoso: un ambiente gestito correttamente apre a prospettive occupazionali ben più elevate, qualificate e compatibili.

Noi ci attendiamo dal nuovo sindaco un'azione decisa in materia di salvaguardia per far finalmente rispettare i dettati della legge speciale, una rappresentanza efficace nel Comitato, nel Comitato di gestione del porto, nella Salvaguardia, nel Comitato di gestione Unesco, una revisione del Report UNESCO, e la riformulazione dei pareri forniti alla VIA sui progetti del Commissario Crociere.

Ci attendiamo che la nuova amministrazione concorra a preparare la strada, nei decenni che restano prima della definitiva separazione mare/Laguna, a una Laguna risanata, disinquinata, riequilibrata, funzionale.

E dunque le associazioni porranno ai candidati 3 domande, definite in un tavolo di confronto.

Il tempo per ogni risposta è purtroppo limitato, solo 5 minuti, cronometrati, per rispetto di ognuno. Così ci sarà tempo per altri interventi dal pubblico».

Le domande

DOMANDA 1

Sono in fase di Valutazione di Impatto Ambientale i seguenti progetti:

- scavo del canale Vittorio Emanuele per riportare in Stazione Marittima navi crocieristiche fino a 70.000 t di stazza;
- creazione di due approdi tutt'altro che temporanei a Porto Marghera per navi da 100.000 t;
- allargamento del Canale Malamocco-Marghera e artificializzazione dei bordi delle Casse di Colmata in fregio al Canale stesso;
- creazione di un'isola-discardica di ben 46 ha di superficie e un'altezza di 14 m per accogliere 6.800.000 mc di fanghi inquinati derivanti da tali scavi.

Tali interventi, tuttavia, non sono previsti dal Decreto Draghi, che esclude dal transito in Laguna le navi superiori alle 40.000 t, per le quali sono previsti invece solo approdi temporanei a Porto Marghera e a Chioggia nelle more della realizzazione di approdi esterni alla Laguna.

Né tali interventi paiono compatibili con la sempre più frequente chiusura della Laguna dovuta all'innalzamento del mare a seguito dei cambiamenti climatici.

Quali sono allora le valutazioni in merito a questi interventi e al futuro del porto e della salvaguardia della Laguna? Intende il sindaco aprire con l'Autorità per la Laguna un confronto sulla Salvaguardia e riprendere le proposte abbandonate per il recupero delle altimetrie veneziane (ripristinando le originarie finalità di Insula)?

DOMANDA 2

Sono in fase di approvazione, di avvio o da poco approvati, progetti e piani urbanistici come l'ampliamento dell'aeroporto Marco Polo, la galleria di collegamento ferroviario con Tessera, il "Bosco dello Sport" e il terminal merci e nautico di S. Giuliano e quello turistico di Montiron.

Questi interventi comportano cementificazione, distruzione di habitat primari (ambienti originari che non hanno subito cambiamenti umani significativi), inquinamento del suolo e della falda idrica (allarmanti anche sotto il profilo sanitario), incremento della subsidenza e dell'intrusione marina e, come documentato dal CNR, una contaminazione geochimica irreversibile. Alcuni risultano approvati in palese violazione delle norme vigenti. Il caso più emblematico riguarda il "Bosco dello Sport" che, pur insistendo in un'area agricola, è stato spacciato dagli uffici comunali per un "progetto di rigenerazione urbana".

Quale è la vostra disponibilità all'ipotesi di contrasto o revisione di questi progetti?

DOMANDA 3

Le Amministrazioni comunali, soprattutto nell'ultimo decennio, hanno prodotto numerose varianti tra loro scoordinate che hanno svilito la portata degli strumenti generali di pianificazione, spesso violato le indicazioni della Legislazione Speciale per Venezia e le prescrizioni del PALAV.

In questo contesto le competenze e l'autonomia tecnica dei suoi uffici sono state quasi cancellate, mentre, dall'altro canto il Comune è rimasto inerte rispetto alla lunga inazione del Comitato, previsto dalla Legge Speciale, e completamente passivo rispetto alle innovazioni legislative introdotte in questi anni per Venezia.

Non credete che l'Amministrazione comunale debba invertire questo percorso e ricostruire le competenze dei propri uffici, rilanciando gli obiettivi delle Leggi Speciali, come «l'arresto e inversione del processo di degrado del bacino lagunare e l'eliminazione delle cause che l'hanno provocato»?

I "fondamentali" della tutela della Laguna sono gli obiettivi ambientali della legislazione speciale: la «tutela dell'equilibrio idraulico» in particolare con «la riduzione dei livelli marini in laguna mediante opere che ne rispettino i valori idrogeologici, ecologici e ambientali» (legge 171/1973), «il riequilibrio idrogeologico della laguna, con l'arresto e inversione del processo di degrado del bacino lagunare e l'eliminazione delle cause che lo hanno provocato», il «ripristino dei livelli di profondità dei canali, nonché all'apertura delle valli da pesca» (legge 798/1984), «il ripristino della morfologia lagunare» e l'«arresto del processo di degrado della laguna» (legge 139/1992).

Sono pure fondamentali gli obiettivi poi specificati nelle indicazioni degli Indirizzi Governativi deliberati nel 1975, come «il restringimento fisso alle bocche» [oltre e anzi prima della regolazione con opere mobili], «la riduzione a livello normale dei fondali nel canale di S. Nicolò e dei porti-canale di Malamocco e Chioggia, l'aumento della dissipazione di energia di marea lungo il loro percorso, l'apertura all'espansione delle maree delle aree della Terza Zona Industriale (Casse di Colmata)». Anche il Piano per il Recupero Morfologico della Laguna del 1992 formula obiettivi fondamentali, come «ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia ... prevedendo e progettando anche la riduzione della profondità del Canale dei Petroli» e indicando limiti alla taglia delle navi ammesse in Laguna; obiettivi che sono ripresi nel PALAV del 1995, che all'art. 5 prescrive l'«innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per l'erosione presso le bocche di porto e nei canali di navigazione». Il quadro è poi stato completato dalle prescrizioni del Lodo Amato (voto del Consiglio dei Ministri del 145/3/2001) di «aumentare le capacità dissipative dei canali alle bocche e riattivare i dinamismi naturali della laguna» per il suo «riequilibrio idrogeologico, ... tendendo al ripristino delle condizioni esistenti prima della costruzione dei moli e dei grandi canali di navigazione». Lo stesso Governo Amato aveva stabilito nel 2001 di procedere all'aggiornamento del Piano degli Interventi per il recupero morfologico della Laguna. Aggiornamento che a tutt'oggi non pervenuto, perché chi ne aveva il dovere ha invece fatto di tutto per ritardarlo o per svuotarlo, arrivando addirittura a formularlo tre volte con contenuti gravemente distorti o lacunosi, per vanificarlo o al più farlo bocciare, come in effetti è successo, ben tre volte, da parte del Ministero dell'Ambiente, che ha valutato quella redazione elusiva e non ottemperante a quegli obiettivi. Diversamente da chi lo vorrebbe solo come piano di rimodellamento di barene artificiali o poco più, il Piano Morfologico è assieme al PALAV lo strumento di pianificazione generale della salvaguardia lagunare, che come è stato chiarito nell'ultimo dei tre pareri negativi, formulato dal Ministero dell'Ambiente nel 2022, ha il compito e il potere non solo di definire le attività di ricomposizione delle morfologie lagunari, ma ben più estesamente e strutturalmente, di regolare tutte le attività che costituiscano fattore del loro dissesto non solo nelle forme ma anche nelle funzionalità idrauliche, morfogenetiche ed ecosistemiche.

Il Piano Morfologico deve quindi stabilire obiettivi, scelte, strategie attive ma anche i necessari limiti, vincoli e divieti alle varie attività e funzioni lagunari, quali le regolazioni delle acque (di marea e di bacino scolante), la navigazione portuale e locale, la pesca e le valli da pesca, in quanto e per quanto attualmente producano “distruzione dell'ambiente lagunare” compromettendo e impedendo il raggiungimento degli obiettivi di salvaguardia. E certamente considerando la navigazione delle grandi navi, sia croceristiche che portacontainer, e le attività ed opere ad essa preordinate e funzionali, che, ormai è pacifico, hanno costituito e costituiscono il fattore principale del dissesto idraulico morfologico ed ecosistemico della Laguna

Centrale. La regolazione della navigazione lagunare darebbe finalmente attuazione anche all'art. 35 bis del PAT del 2012, finora evaso da tutte le amministrazioni comunali seguenti il quale aveva imposto di svolgere gli studi necessari per l'individuazione delle caratteristiche e dimensioni delle navi incompatibili con il recupero morfologico della Laguna.

Due pensieri sulle prossime elezioni comunali

Difficile immaginare che a questo stadio della campagna elettorale il dibattito politico sul futuro di Venezia possa essere autentico. Le regole della propaganda sono destinate inesorabilmente a trionfare. Ma un paio di riflessioni possono aiutare gli elettori a pensare al dopo, a quando cioè sarà passata l'euforia della vittoria o il dramma della sconfitta.

Primo tema. La geografia degli interessi economici all'interno della quale sono destinati a muoversi tutti i candidati sindaco è tale che la forza del voto dei cittadini sarà in ogni caso fortemente sminuita. Usando un'espressione cruda ma sufficientemente chiara, vale la pena di riconoscere che il conflitto tra la Città e la Fabbrica è purtroppo allo stato delle cose fortemente sbilanciato in favore di quest'ultima. La comunità dei cittadini su tutto il territorio comunale fatica sempre più a pesare sulle scelte decisive per Venezia. I "padroni di Venezia" sono conosciuti: sono coloro che oggi controllano, insieme o separatamente, i molteplici reparti della Fabbrica del turismo. Sono coloro che beneficiano a piene mani della rendita e dei profitti che questa genera. I cittadini, i quali sono a loro volta operatori, lavoratori, consumatori, utenti e vittime della Fabbrica, spesso non hanno voce, o hanno una voce troppo flebile e spesso discontinua. Il voto è certo un momento di "voce" ma questa viene zittita e dimenticata subito dopo le elezioni.

Di fronte a questo quadro, la domanda è una sola: è ancora possibile contare davvero nel e per il governo di Venezia? E come?

Secondo tema. L'obiettivo di tutti i candidati sindaco è di raccogliere più consenso possibile. In una democrazia rappresentativa contano i voti. E allora è quasi naturale che cerchino di rispondere positivamente a tutte le sollecitazioni, ammiccando con promesse più o meno velate in ogni direzione. Siamo sinceri: il populismo è parte integrante del processo elettorale. E questo è ancor più vero se i programmi elettorali sono vaghi, generici, passibili di diverse letture. I due principali contendenti eccellono in questo esercizio. Tanto più si dice "sì" oggi a molti, spesso troppi, tanto più siamo certi che il governo della città sarà domani lontano dai rappresentanti eletti. La cosiddetta governance diffusa – quella che davvero conta! – sarà decisa a tavolino, lontano dai riflettori. Chi gestirà (o non gestirà) i servizi essenziali (mobilità, nettezza urbana, plateatici, spazi pubblici, eccetera)? Chi deciderà la politica culturale, immobiliare, ambientale? Non certo il Consiglio Comunale, e forse neppure gli Assessori nominati dal Sindaco.

Di fronte a questo quadro, la domanda è una sola: non varrebbe meglio rivedere la norma dell'elezione diretta del Sindaco? Illuderci che stiamo scegliendo il capitano della nave quando in realtà a decidere la navigazione

saranno altri – a volte neppure conosciuti – non è in definitiva una grande beffa?

RAZZA DI DEFICIENTI ©Asimov

Accaparramenti

Avete presente i film catastrofici? Cosa fa la gente appena all'orizzonte si profilano gli zombie o un cataclisma o chessoio? Si precipita a saccheggiare i supermercati! Ognuno per sé!

Qualcuno ricorderà per esempio che ai tempi di Chernobyl, alcuni prodotti che si pensava potessero subire contaminazioni, sono immediatamente spariti dagli scaffali, pur senza saccheggi.

E gli stati-nazioni non è che si comportino tanto diversamente, anzi. In caso di crisi scatta la modalità “intanto pensiamo a noi stessi, gli altri che si arrangino”. È successo per esempio col Covid 19: a metà del 2021 i tre quarti di quanti avevano ricevuto il vaccino vivevano in soli 10 paesi. In altre parole, prima i più ricchi!

E adesso sta accadendo la stessa cosa, con la crisi energetica.

Questo del mondo ancora diviso in stati-nazioni trincerati nei propri particolari interessi è una vera iattura, forse la madre di tutti i mali. Guerre e genocidi in continuazione; i più ricchi e forti che continuano a sfruttare i più poveri e deboli; quelli che dichiarano apertamente “prima noi” e gli altri devono solo fare quello che gli diciamo; quelli che fanno più danni al pianeta e lasciano i più poveri a subire le conseguenze. Insomma, siamo proprio una “razza di deficienti”, perché potremmo vivere tutti molto meglio collaborando assieme alla soluzione dei problemi veri e invece – al contrario – è in corso lo screditamento, se non lo smantellamento, delle seppur carentissime organizzazioni sovranazionali.

Ma torniamo alla crisi energetica attuale.

Le nazioni più ricche si stanno accaparrando quanto più petrolio possibile, pagandolo a qualsiasi prezzo e alcune hanno anche ridotto il loro export verso paesi terzi. Ciò significa spingere i prezzi al rialzo e scarsità nei paesi più poveri dell'Asia, dell'Africa e dell'America Latina. La paura della scarsità innesca l'accaparramento che a sua volta amplifica il circolo vizioso. Non è il mondo che reagisce insieme a una crisi, è l'innesco di quella che viene chiamata “survival mode”, ognuno per sé, come nei supermercati all'arrivo degli zombie. Tutte le agenzie internazionali hanno esortato gli stati a non fare accaparramenti: invano! Invano, perché gli organismi internazionali non hanno l'autorevolezza, il riconoscimento e la forza necessaria. E ne stanno perdendo ogni giorno sempre di più.

Prendiamo il carburante per aerei, l'Europa, che dipende molto dal Golfo Persico, ha spinto i prezzi alle stelle per battere gli acquirenti asiatici. La Thailandia, di conseguenza, si tiene tutto il carburante che riesce a ottenere e

non lo gira più a Myanmar, Vietnam e Pakistan, che sono a corto. In India si assiste all'accaparramento di contenitori di gas per uso domestico, le Filippine hanno dichiarato emergenza nazionale. Viceversa gli Stati Uniti, che con Israele hanno aggredito l'Iran provocando la crisi, limitano la crisi economica conseguente ai rialzi mobilitando enormi quantità di petrolio dalle riserve strategiche.

DISPACCI

Canto del gallo... muove
la chiarezza il motore e annotti

QUELLO CHE LE PAROLE CI DICONO

Interesse deriva dal latino *inter-esse*: letteralmente “essere-tra”, “stare in mezzo”. L’“interesse” sta a rappresentare dunque un legame tra qualcuno e qualcun altro, oppure tra qualcuno e qualche cosa. Sottende un’attenzione, una partecipazione attiva, un qualche cosa che importa, interessa appunto, a una persona. La sua valenza sembra necessariamente positiva, soprattutto laddove si sottolinea il carattere di relazione tra due soggetti. Eppure, sempre più, nell’uso corrente, questo carattere positivo sembra venire meno. Prevale l’elemento di tornaconto, soprattutto economico. E infatti, si parla di “interesse” inteso come somma da pagare a titolo di corrispettivo per un prestito o una somma depositata. Se al termine “interesse” si aggiunge l’aggettivo “economico”, allora non vi sono più dubbi: l’interesse è il motore, la forza che muove comportamenti, decisioni, azioni per un tornaconto personale, per fini egoistici o di gruppo. La nostra società, informata dalle logiche di mercato e la cui architettura è quella dettata dal capitalismo, risponde sempre più a meccanismi di interesse economico. Idealità, passioni, affetti, finiscono con l’essere sistematicamente subordinati alle logiche dell’interesse economico. Venezia, come del resto si è già ricordato in precedenza in questo numero, è anche in questo, purtroppo, un esempio negativo: la rappresentazione sociale e ambientale di quanto l’interesse economico possa condizionare pesantemente la vita di una città e della sua comunità.

Qui di seguito il comunicato congiunto di Amnesty International, Afghanistan Women’s National, Human Rights Watch e Sport & Rights Alliance sulla decisione del Consiglio della Fifa di riconoscere ufficialmente la nazionale femminile dell’Afghanistan.

«Fifa: una nuova regola riconosce la nazionale femminile dell’Afghanistan
Dopo quasi cinque anni di esilio, le calciatrici afgane possono puntare alla qualificazione per la Coppa del mondo...

La Sport & Rights Alliance accoglie positivamente la decisione del Consiglio della Fifa di approvare alcuni emendamenti ai propri regolamenti di governance, che offrono un'opportunità storica per garantire l'equità di genere e i diritti umani nello sport. Questi cambiamenti consentono il riconoscimento ufficiale della nazionale femminile dell'Afghanistan in esilio, garantendo che le giocatrici possano tornare a rappresentare il loro paese nelle competizioni ufficiali della Fifa.

“Per cinque anni ci è stato detto che la nazionale femminile dell'Afghanistan non avrebbe mai più potuto gareggiare perché gli uomini che hanno preso il nostro paese non lo avrebbero permesso”, ha affermato Khalida Popal, fondatrice e direttrice di Girl Power, ed ex capitana e cofondatrice della nazionale femminile dell'Afghanistan...

Dopo che i talebani hanno preso il controllo dell'Afghanistan nell'agosto 2021 e hanno successivamente vietato a donne e ragazze ogni attività sportiva, la nazionale femminile dell'Afghanistan ha vissuto e si è allenata in esilio, dispersa tra Albania, Australia, Portogallo, Regno Unito e Stati Uniti.

La decisione, approvata il 29 aprile 2026 presso il Consiglio della Fifa, conferisce alla Federazione stessa l'autorità, in consultazione con la relativa confederazione, di iscrivere le squadre nazionali alle competizioni ufficiali quando l'associazione membro del paese d'origine è “impossibilitata a farlo”.

“Questa decisione della Fifa è fondamentale per garantire che ogni associazione rispetti le proprie responsabilità in materia di equità di genere e diritti umani”»

<https://sportandrightsalliance.org/>

<https://www.girlpowerorg.com/>



<https://www.facebook.com/people/L%C6%8FA-Laboratorio-Ebraico-Antirazzista/100090555546547/>
<https://www.maiindifferenti.it/>