

È stata necessaria una tragedia per avviare un ripensamento sull'uso del fragile bacino di Venezia come mega porto. Nel 2011 si sono registrati 2000 transiti di grandi navi dinanzi a S. Marco, il doppio del 2005 e il trend di crescita è esponenziale. Tutto ciò in spregio alla montante voce dei cittadini, che manifesta apertamente la propria opposizione. Italia Nostra in prima linea: rimandiamo all'articolo di Lanapoppi sul numero 463 della nostra rivista e al sito della sezione veneziana (italianostra-venezia.org).

I pericoli macroscopici dei passaggi di tali navi-mostro saltano agli occhi di chiunque: avaria, errore umano, avverse condizioni meteorologiche, attacco terroristico potrebbero far schiantare una di queste città galleggianti direttamente su Venezia, facendo saltare in aria come birilli il Ponte dei Sospiri o Palazzo Ducale, provocando altresì ingenti perdite di vite umane. Come non vedere l'angustia degli spazi di manovra? È un miracolo che non si siano già verificati disastri simili a quello della Concordia. Perché incidenti minori, in Laguna, se ne sono già registrati, l'ultimo nel 2004 quando una nave da 'soli' 750 passeggeri per un banco di nebbia si incagliò poco distante da S. Marco.

Ma altre insidie si celano, non universalmente note, pericoli che minacciano direttamente la salute e la vita stessa dei veneziani e la sopravvivenza della Laguna e dei monumenti cittadini. Un recente studio americano stima in 84.000 i decessi annui mondiali provocati dall'inquinamento indotto dalle navi da crociera, e Venezia registra un triste primato di tumori polmonari. Una nave da crociera inquina come 14.000 automobili e la scorsa estate in città di mega navi se ne contavano anche sette attraccate contemporaneamente. Polveri sottili, zolfo, ma anche veleni rilasciati dalle pitture antivegetative, inquinamento elettromagnetico indotto dai radar sempre in funzione, dispersione dei fanghi lagunari altamente inquinati, sollevati dalle eliche. Ma tutto ciò non basta: le grandi navi, dislocando imponenti masse d'acqua, mettono in pericolo le fragili strutture di rive, case, palazzi, sollevano sedimenti che si disperderanno in mare, impoverendo la Laguna.

Perché dunque ci si ostina? Il problema, si dice, è economico. A ben vedere però, come sostiene il COSES (consorzio di ricerca del Comune e della Provincia), solo il 60 per cento dei croceristi scende a terra per visitare la città, e ricordiamo, a bordo ha tutto pagato: alloggio, vitto, divertimenti. Chi quantifica invece i danni, anche ragionando in termini aridamente economici, alla salute, all'ambiente, alla comunità di abitanti, alla città, alla Laguna?

Il ministro Clini, all'indomani del naufragio della Concordia, ha dichiarato: «Stiamo ragionando sul passaggio delle navi da crociera anche a Venezia davanti a San Marco. Pensiamo a percorsi alternativi in Laguna». Purtroppo sembra difficile comprendere ciò che l'Unesco ha ben inteso sin dal 1987, quando dichiarò Venezia patrimonio dell'umanità, inscindibilmente dalla sua Laguna: Venezia non è altra cosa dalla Laguna, un disastro ambientale in Laguna vorrebbe dire un disastro per la città. Anche l'escavo di «percorsi alternativi», cioè di nuovi canali profondi, incompatibili con le profondità della Laguna stessa - perché di questo si tratta -, produrrebbe danni morfologici rilevantissimi e segnerebbe la definitiva perdita della Laguna, già avviata a diventare qualcosa di diverso, una baia marina.

Una proposta avanzata in anni lontani dal presidente della sezione di Venezia, Pino Rosa Salva, rilanciata anche dal ministro Clini, prevede di dotare la città, al pari di Montecarlo, di un avamposto in mare, garantendo così l'estromissione totale del traffico delle grandi navi e delle petroliere dalla Laguna. Ciò che non salverebbe tuttavia Venezia dall'invasione montante di croceristi, né la Laguna dal traffico di natanti che li trasporterebbero. La proposta di Rosa Salva tuttavia fu formulata in un periodo in cui non c'erano le grandi navi e i numeri del turismo erano più contenuti.

È veramente necessario sommare agli oltre 100.000 turisti che nelle giornate d'estate giungono via terra i 35.000 croceristi? O non sembra più saggio dirottare le mega navi in porti meno fragili, come Ravenna o Trieste? Oggi i residenti sono scesi sotto la soglia dei 59.000: in questa condizioni Venezia rischia di non essere più una città. Appare necessario un coraggioso e lungimirante ripensamento sullo sfruttamento turistico di Venezia, che sta privando la città del suo tessuto sociale, dei suoi abitanti, del suo futuro.

Lidia Fersuoch

presidente della sezione di Venezia