

“Città galleggianti” in Laguna

di Lidia Fersuoch

Presidente della Sezione Venezia di Italia Nostra

È stata necessaria la tragedia del Giglio per avviare un ripensamento sulle mega navi da crociera. Nel 2011 a Venezia si sono registrati 2000 transiti di grandi navi dinanzi a S. Marco, il doppio del 2005, con un trend di crescita esponenziale. Eppure con forza i cittadini manifestano la propria opposizione, con Italia Nostra in prima linea*.

Ci sono ovviamente dei pericoli “macroscopici”, come un’avaria, un errore umano o avverse condizioni meteorologiche fino un attacco terroristico. Tutte situazioni che 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. Incidenti minori, in Laguna, comunque se ne sono già registrati, come nel 2004 quando per un banco di nebbia una nave da “soli” 750 passeggeri si incagliò poco distante da S. Marco.

Ma altre insidie si celano, minacciando direttamente la salute e la vita stessa dei veneziani, la sopravvivenza della Laguna e dei monumenti cittadini. Un recente studio americano stima 84.000 i decessi annui mondiali per inquinamento provocato dalle navi da crociera. E Venezia ha un triste primato di tumori polmonari. Una sola di queste mega navi inquina come 14 mila automobili e la scorsa estate in città se ne contavano sette attraccate contemporaneamente. Polveri sottili, zolfo, veleni rilasciati dalle pitture antivegetative, inquinamento elettromagnetico indotto dai radar sempre in funzione, dispersione dei fanghi lagunari - altamente inquinati - sollevati dalle eliche. Tutto ciò non basta: le grandi navi, dislocando imponenti masse d’acqua, mettono in pericolo le fragili strutture di rive, case, palazzi e 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% dei

croceristi scende a terra. 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 e la Laguna sono una cosa sola, un disastro ambientale in Laguna vorrebbe dire un disastro per la città. Ma lo scavo di "percorsi alternativi", cioè di nuovi canali profondi per permettere i passaggi delle navi, produrrebbe danni morfologici rilevantissimi alla Laguna, segnandone la definitiva perdita.

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. Proposta che tuttavia fu formulata in un periodo in cui non c'erano le grandi navi e i numeri del turismo erano contenuti. È davvero necessario sommare agli oltre 100 mila turisti, presenti nel periodo estivo, 35 mila croceristi? Non sarebbe più saggio dirottare le mega navi in porti meno fragili, come Ravenna o Trieste? Oggi i residenti sono scesi sotto la soglia dei 59 mila: appare necessario un coraggioso ripensamento sullo sfruttamento turistico di Venezia, che sta privando la città del suo tessuto sociale, dei suoi abitanti, del suo futuro.

NOTA

* Vi rimandiamo al n. 463 del Bollettino, in particolare all'articolo di Paolo Lanapoppi sulle grandi navi, e al sito della sezione veneziana www.italianostra-venezia.org