



Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi

L'INTERVENTO / 2

SERGIO PASCOLO *

Domenica 2 giugno e sabato 8 giugno sono due date da cui ripartire per disegnare il futuro della città. La prima perché ha messo in evidenza drammaticamente ciò che non è ulteriormente tollerabile, la seconda perché ha dato un grandioso segnale di necessità di cambiare. A seguito di entrambe le date, prima l'incidente e poi la grande manifestazione di cittadini, è arrivato un vero e proprio diluvio, di opinioni, prese di posizione, di idee, di proposte di soluzioni, ma soprattutto e finalmente anche di informazioni e dati. Sui social, ma anche sulla stampa italiana e di tutto il mondo da qualche giorno emergono analisi, studi scientifici, raccolte di dati sull'inquinamento provocato dalle grandi navi passeggeri, tutti drammaticamente che confermano e casomai sono ancora più allarmanti di quanto finora meritoriamente, con precisione e oggettiva documentazione, era già stato denunciato da Italia Nostra, dal Comitato No Grandi Navi e da altre Associazioni impegnate che da anni hanno cercato instancabilmente di informare l'opinione pubblica.

La grande manifestazione è stata il raduno di migliaia di cittadini carichi di impegno civile, di sapere, di informazioni, di progettualità e di speranza. Quelle migliaia di persone rappresentano la più grande risorsa per il futuro della città per due motivi: il primo perché i cittadini residenti sono la più grande risorsa anche economica di ogni città, il secondo perché quei cittadini che si riuniscono spontaneamente, pacificamente ma con convinzione e determinazione per uno scopo, assicurare la qualità della vita per se e per le successive generazioni, sono nella molteplicità spontanea una straordinaria rete, portatrice di un messaggio universale e incontrovertibile: la qualità della vita è direttamente legata alla salute delle persone e del pianeta e non può essere minacciata e messa in discussione per interessi privati.

Alle considerazioni sull'inquinamento, si è aggiunta la percezione fisica, reale, del pericolo costituito dalle grandi navi che al contrario di quanto è stato detto per anni, possono perdere il controllo mettendo a rischio l'incolumità di persone, edifici, monumenti, della città e della laguna.

Per Venezia e la sua area metropolitana è necessaria saggezza, non rigidità e scelte miopi ed antistoriche. Stato Regione e Comune devono capire che non si tratta di scavare canali o fare nuove banchine, il compito è molto più complesso! Prima, che in base ai dati scientifici, solo secondo il buon senso, le Grandi Navi non avrebbero mai dovuto entrare in laguna, non dovranno mai più entrarci e a mio avviso non dovranno stare nemmeno qualche

centinaio di metri fuori; le attività del porto, in sintonia con la città, avrebbero dovuto, devono e dovranno essere adeguate alla città e alla laguna con navi dimensionalmente e tecnicamente appropriate e compatibili. La dimensione delle grandi navi è il problema, non le navi di per sé. È l'oversize il problema, che rende, a mio avviso, improponibile anche la soluzione alle bocche di porto (sia San Nicolò che Chioggia) perché genererebbe un'ulteriore ferita paesaggistica oltre quella del Mose e un traffico in laguna immenso e devastante.

Allora con saggezza, pacatezza e con rispetto reciproco di tutte le posizioni, si dovrebbe discutere a partire da alcuni principi inderogabili: rispetto del Decreto Clini-Passera del 2012 (limite di 40 mila tonnellate - a mio avviso 20 mila sarebbe più adeguato -; rispetto di tutti gli studi scientifici (oltre che del buon senso) che escludono lo scavo di qualsiasi ulteriore canale profondo, rispetto degli standard europei (oltre che del buon senso) attrezzando tutte le banchine di sosta di qualsiasi nave e imbarcazione di alimentazione elettrica per far spegnere i motori alle navi in sosta ovunque sia. A coloro che obietteranno che navi più piccole significa meno passeggeri che questo a sua volta significa meno soldi, anticipo che i calcoli non vanno fatti schematicamente; meno passeggeri potrebbero fermarsi più a lungo, potrebbero



pernottare di più, potrebbero spendere di più in città. E potrebbero spendere in prodotti locali di qualità e di eccellenza invece che in prodotti standard dell'omologazione globale. Tutti questi moltiplicatori potrebbero fare la differenza e generare un vantaggio economico che compensa il numero. Qualità invece che quantità. E comunque la città è più complessa e non deve costruire il suo futuro né solo sul porto né tantomeno solo sul turismo.

Oltre che correggere ed eliminare ciò che è insostenibile, è necessario contem-

poraneamente costruire il nuovo, portare innovazione ambientale, produttiva e culturale. Si tratta di inventare un porto ecologico - il più ecologico porto del mondo (?) - e di reinventare contemporaneamente la molteplicità economica di tutta la città, la città più sostenibile del mondo (?), con progetti sinergici che attraggano nuove attività altamente tecnologiche (produzione 4.0) e promuovano le attività tradizionali e la produzione artistica, si tratta di attrarre investitori eticamente sintonizzati sullo sviluppo sostenibile e sulla storia e sui valori della città e della laguna. Si tratta di attrarre nuove imprese e start up e con esse nuovi residenti e con essi servizi che creano nuovi posti di lavoro; questo costituisce un nuovo loop, positivo, che porta ricchezza e la diffonde in tutti gli strati sociali e in tutte le parti della città sia insulare che di terraferma. In questo scenario si possono immaginare decine di migliaia di nuovi posti di lavoro, puliti e non inquinanti. Questo scenario è articolato, è sinergico e molteplice; il porto del futuro, compatibile e sostenibile, ne deve essere parte attiva; questo scenario non è antitetico alla salvaguardia dei posti di lavoro che oggi viene strumentalizzata per permettere e giustificare speculazioni ad alto costo ambientale. Questo scenario prevede di generare molti posti di lavoro per molte diverse categorie, per attrarre i giovani a restare o per venire a vivere in questa città straordinaria, creare nuove famiglie, in un ambiente sano, dinamico, di ricchezza materiale e immateriale, con più cultura, più arte, più prosperità diffusa!

Molto in sintesi la soluzione va cercata per il futuro radioso di Venezia e del suo territorio non per le grandi navi. E per il fu-

turo sostenibile della città non serve nessuna nuova grande opera, né dentro né qualche metro fuori dalla laguna, non ci devono essere e non servono nuovi scavi, nuovi canali, nuovi porti e opere gigantesche (Mose 2) a fianco alle spiagge e alle oasi naturalistiche meravigliose del Lido e di Pellestrina. La Marittima potrebbe e dovrebbe continuare ad essere il porto, per tutte le imbarcazioni compatibili tecnologicamente e dimensionalmente, (per esempio inferiori a 20 mila tonnellate), diventare innovativo, ecologico, aperto, un nuovo bellissimo luogo della città dove passeggiare nel verde con locali di ritrovo, club, ristoranti e negozi, ammirando velieri, barche di avanguardia tecnologica, aliscafi e yacht piccoli e grandi.

La prosperità nel presente e nel futuro è possibile solo con lo sviluppo sostenibile. Nazioni e città che non agiranno per limitare e ridurre a zero emissioni e inquinamento sono destinate al declino.

* Docente luav



La grande nave Msc Opera