

L'analisi

PROMESSE DA MARINAI

Sette anni  
di finzione

di Sergio Rizzo

# Sette anni e 5 governi ma sulle grandi navi solo parole e zero fatti

di Sergio Rizzo

«Vada a bordo, cazzo!». C'era chi aveva pensato che per la svolta sarebbero bastate quelle 4 parole, oltre al dramma dei 32 morti del naufragio della Costa Concordia. Quell'ordine ruvido impartito senza ammettere repliche la notte del 13 gennaio 2012 da Gregorio De Falco a Francesco Schettino, che aveva mandato un palazzo galleggiante a schiantarsi sull'isola del Giglio, doveva essere il segnale definitivo. Mai più rischi inutili, mai più morti. Basta con gli inchini di quelle navi alte sessanta metri a sfiorare minuscoli porticcioli. Basta con i passaggi radenti alle banchine solo per il delirio degli smartphone di turisti imbarcati a 500 euro alla settimana.

Soprattutto, basta al più pericoloso dei giochi: il transito arrogante nel canale della Giudecca, a offendere la meraviglia di Venezia con le dimensioni insopportabili di quei mostruosi grattacieli galleggianti. Due-mila inchini all'anno davanti a San Marco, calcolavano i comitati cittadini che si battevano contro le grandi navi: uno ogni quattro ore. Una sfida estrema a un ecosistema delicatissimo, uno scempio per la laguna, un affronto alla bellezza della città. Ma che nessuno aveva mai potuto mettere prima in discussione. L'azione di lobby sempre più potenti delle compagnie navali era risultata fino a quel momento invincibile. E le proteste venivano spente con argomentazioni quali l'indotto dei posti di lavoro nella piccola ristorazione e nelle lavanderie che si sarebbero perduti vietando i passaggi a Venezia. Davanti a 32 morti, però, la prospettiva cambiava radicalmente. E quell'ordine di De Falco a Schettino sembrava il messaggio che finalmente si girava pagina.

A palazzo Chigi c'era Mario Monti. Il ministro dello Sviluppo economico Corrado Passera e quello dell'Ambiente Corrado Clini sfornarono un decreto che prefigurava per quegli immensi alveari galleggianti un'alternativa al passaggio dalla Giudecca e San Marco. Ma si sapeva che il governo sarebbe durato ancora poco: a chi remava contro bastava solo aspettare che tutto s'impantanasse, grazie anche alla burocrazia. Passò inutilmente quasi un altro anno e mezzo, e dopo ancora tremila inchini, e manifestazioni sempre più calde, il sindaco di Venezia Giorgio Orsoni denunciò, a giugno 2013, la paralisi totale. L'applicazione del decreto che vietava il transito delle grandi navi a ridosso di San Marco era sospesa in attesa di una soluzione proposta da Capitaneria e Magistrato delle acque, ma di cui non si vedeva ancora l'ombra.

«Risolveremo entro il 25 luglio», promettevano il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi e il suo collega all'Ambiente Andrea Orlando, mentre a rinfocolare le polemiche ci pensava un incendio a bordo di una nave da crociera della Royal Caribbean di fronte a Chioggia. E se quel 25 luglio Lupi giurava che la soluzione finale si sarebbe trovata «entro ottobre» l'assessore Gianfranco Bettin denunciava due giorni dopo che un palazzo galleggiante di 272 metri della Carnival Cruise Lines era passato a 20 metri da Riva Sette Martiri.

A novembre, finalmente, il governo di Enrico Letta sembrò deciso ad applicare il decreto vietando il passaggio delle grandi navi, e arrivò subito l'inevitabile ricorso al Tar da parte di Venezia terminal passeggeri e dalle compagnie di navigazione contro la limitazione del traffico dei

colossi da crociera. Accolto ovviamente dai giudici amministrativi. Intanto il governo era cambiato: Matteo Renzi al posto di Letta, con un nuovo ministro dell'Ambiente, Gian Luca Galletti. Che garantì: «Procederemo in tempi brevissimi con la scelta della soluzione alternativa per assicurare agibilità ambientale e tutelare l'economia turistica». Campa cavallo. L'idea concordata da Comune e Regione di consentire l'ingresso ai crocieristi dalla bocca di Malamocco verso Marghera, dove i turisti sarebbero sbarcati dalle supernavi in una nuova stazione marittima da costruire, incontrava molte opposizioni. Quelle degli ambientalisti, e anche quelle di certi ambienti politici: prima di tutto nel Movimento 5 Stelle, che continuava a chiedere d'imporre il divieto assoluto all'ingresso in laguna per i colossi delle crociere.

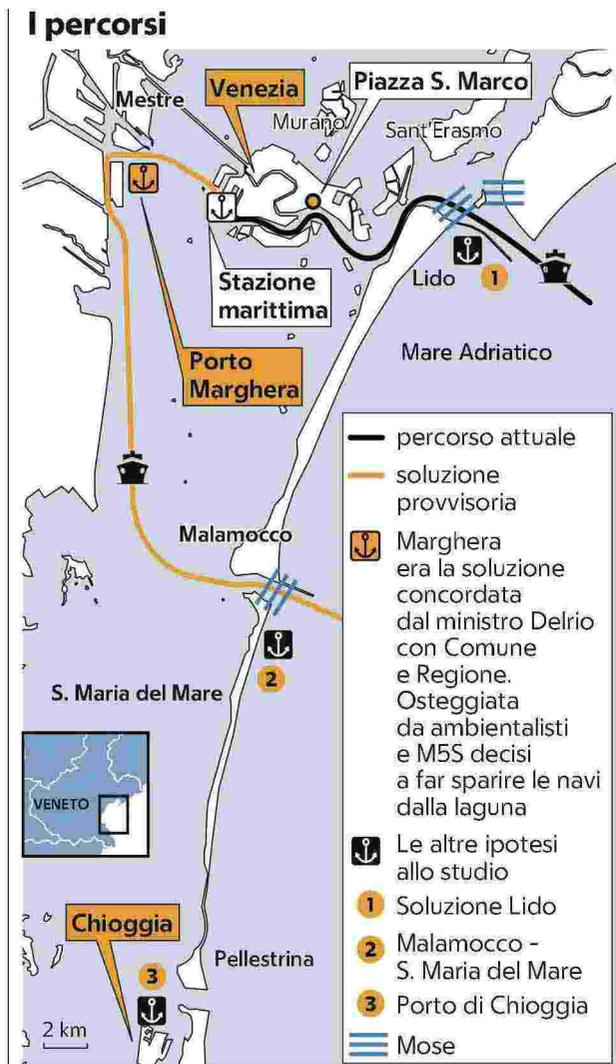
Per anni si andò avanti in modo inconcludente, con quel decreto che non veniva attuato, e il Tar del Veneto che regolarmente (guarda caso) demoliva le ordinanze di limitazione al traffico emanate di volta in volta dalla Capitaneria. Finché al governo, esattamente un anno fa, non è arrivato il Movimento 5 Stelle. E la confusione a quel punto è diventata assoluta, con i comitati ostili alle navi in laguna che insistevano per il divieto totale, il ministro Danilo Toninelli che prometteva non senza titubanze di onorare la richiesta e il vicepremier leghista Matteo Salvini che invece spalleggiava apertamente il governatore del Veneto Luca Zaia. Così: «La messa in sicurezza della città non può mettere a rischio migliaia di posti di lavoro e centinaia di migliaia dell'indotto, oltre all'economia del turismo». Era il 30 agosto

2018. Da allora, secondo il classico copione made in Italy, non è successo nulla di concreto, se non un fiorire di ipotesi alternative (almeno tre)

di discutibile realizzabilità. Il successo è che, da oltre sette anni e cinque governi, il decreto per impedire a motori marini da venti piani di violenta-

re Venezia è arenato nei cassetti dei ministeri. E solo per un caso, sette anni dopo la Costa Concordia, non ci sono scappati altri morti.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



### I numeri

# 594

#### Le toccate

Le grandi navi passate dal Canale della Giudecca nel 2018, quasi due al giorno

# 1,56

#### I passeggeri

I passeggeri delle crociere passate da Venezia nel 2018 (dato in milioni)

# 96

#### Il tonnellaggio

Oggi possono transitare da Venezia solo le navi al di sotto delle 96mila tonnellate

