

L'ITALIA BLOCCATA

Un Paese che non riesce a decidere

di **Gian Antonio Stella**

«Ti te fidi de mi?». Il titolo che campeggia burlone su «Libaro», il giornale online di un gruppo di veneziani che danno battaglia per la città a colpi di vignette, è la sintesi perfetta d'un sentimento comune. Nella foto, fake del celeberrimo manifesto con Kate Winslet e Leonardo DiCaprio sulla prua di Titanic, sveltano Luigi Brugnaro e Danilo Toninelli: «Ti fidi di me?». «Mi fido di te», risponde Kate nel film.

continua a pagina 30

a pagina 19

Martirano, Zapperi**Venezia**

Le soluzioni proposte per togliere le navi dal canale della Giudecca sono varie: non una è «facile»

Italia bloccata È insopportabile assistere ancora alle liti di una nazione che, quale che sia il governo, spesso pare prigioniera di un partito unico: il PdR. Il partito del rinvio

ORMAI SIAMO UN PAESE CHE NON RIESCE A DECIDERE

di **Gian Antonio Stella**

SEGUE DALLA PRIMA

E

questo è il punto: quanti sono i veneziani disposti, dopo la catastrofica sbandata in monodivisione della «Msc Opera», a fidarsi ancora delle lapidarie rassicurazioni sulla sicurezza o delle soluzioni proposte per tener insieme il business delle crociere e la salvaguardia della Serenissima? Non molti, probabilmente. Tanto più che non passa giorno senza sentirne di tutti i colori. Come ieri, quando a Matteo Salvini che dava per scontato il trasloco delle Grandi

Navi a Marghera, trasloco bloccato «da un ministro che non è della Lega», Danilo Toninelli ha risposto che nella rosa di progetti Marghera «non esiste»: c'è solo «un'ipotesi del 2017» legata alla «condizione che sia possibile scavare nel Vittorio Emanuele». Un cerino nel pagliaio. L'ennesimo.

Il fatto è che, al di là della rissa tra populistici leghisti e populistici grillini su ogni tema, serio o insulso che sia, la scelta non è affatto scontata. «Il trionfo della facilità, della fiducia, dell'ottimismo» di cui scriveva Pietro Gobetti infilzando il Duce, non è a portata di mano. Le soluzioni diverse proposte per togliere le navi dal canale della Giudecca sono varie. E non una è «facile».

Lo stesso Luigi D'Alpaos, da più parti considerato tra i massimi esperti nell'ingegneria idraulica, scrive nel suo ultimo libro «S.O.S. laguna» che sì, il canale Vittorio Ema-

nuele scavato nel 1925 con una larghezza di 28 metri (la «Msc Opera» finita alla deriva l'altro ieri spezzando il cavo di un possente rimorchiatore è larga 32) potrebbe pure essere allargato e reso più profondo. Si parla di 80 metri e di una profondità di 11. Ma «se questa è la soluzione che la laguna dovrà sopportare, se si deve essere votati al peggio, si cerchi almeno di contenere le devastazioni a danno della laguna».

De-va-sta-zio-ni. Ecco il nodo: facendo le cose davvero per bene non è detto, come temono i pessimisti, che il canale allargato sia destinato a far entrare dal mare ancora più acqua di oggi facendo aumentare ancora le giornate di «acqua alta». Lo stesso «canale dei petroli» scavato negli anni Sessanta con una larghezza di 200 metri e una profondità di 17, di per sé, non è colpevole di «aver fatto entrare molta più acqua di prima». Ma ha «contribuito a modificare profondamente la

morfologia di tutta la laguna centrale devastandola».

Anche allora c'era chi sbuffava per le denunce di Italia nostra e degli ambientalisti. Perfino un uomo di spicco come Wladimiro Dorigo se la prese «contro gli idioti per i quali la laguna è eterna, sempre uguale a se stessa» e teorizzando la necessità d'aprire al progresso. La storia, sul Canale dei petroli, gli ha dato torto: «È stato per la laguna un vero disastro». E così, se non saranno fatti in parallelo allo scavo tutti gli interventi necessari a salvare la laguna, rischia di finire di nuovo. Ecco l'incubo: che la precedenza assoluta sia data a far la cosa più facile e più veloce per spalancare l'accesso alle crociere. Lasciando il resto a «dopo». Un «dopo» che da noi è finito troppo spesso nel dimenticatoio.

Vada come vada, una cosa è certa: è insopportabile assistere ancora alle liti di un Paese che non sa decidere. Mai. Quale che sia il tema. Quale

che sia il governo. Un Paese che spesso pare prigioniero di un partito unico: il PdR. Il partito del rinvio. È successo col porto di Gioia Tauro, che dopo essere riuscito a salire al 23° posto nel ranking mondiale, è precipitato giù giù per non avere affrontato (a un certo punto partiva un solo treno a settimana, per Bari) il tema d'una rete ferroviaria seria. È successo (più volte) col ponte di Messina promesso da vari governi non solo di destra dopo esser stato progettato fin dal 1950, quando

l'americano David B. Steinmann, 204 ponti all'attivo, si guadagnò sulla «Settimana Incom» un titolone: «Forse la Sicilia non sarà più un'isola».

E poi i ritardi, di indecisione in indecisione, della Pedemontana veneta che, a dispetto della vantata rapidità dei «fasso tuto mi», non è ancora aperta (salvo un tratto, ieri) pur essendo stata presentata il 28 luglio 1992 e benedetta da una legge apposita ai primi di settembre del '97, quando Giancarlo Galan ringraziò

il governo (Prodi, allora) esultando per «un successo assolutamente storico, che pone fine a 32 anni di dibattito». Fate un po' voi la somma dell'attesa.

Per non dire degli anni perduti per decidere di un traforo, di un passante autostradale, dell'alta velocità Napoli-Bari affidata da tempo immemorabile a pullman sostitutivi. E poi le ricostruzioni a rilento dopo i terremoti, i viadotti monchi nel vuoto per esaurimento fondi, la Maddalena centro della

nautica mediterranea ma purtroppo mai disinquinata, il Tap, la Tav... Rinvii, rinvii, rinvii... O improvvide scorcioie dagli esiti ad alto rischio. C'è fretta, a Venezia. È giusto che sia così. Purché chi fosse tentato da scelte twittarole e muscolari ricordi quanto scrisse Indro Montanelli: «Uno sbaglio, che a Milano può essere corretto e rimediato, per Venezia può significare la morte. Ci si astenga quindi da imprese di cui prima non si siano studiate a puntino le conseguenze».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

