

> LINEA DI CONFINE

LE RAGIONI DEL TAR E QUELLE DI VENEZIA



MARIO PIRANI

MOLTI, e tra questi la sottosegretaria ai Beni e alle Attività culturali Ilaria Borletti Buitoni, hanno giudicato scandalosa la recente sentenza del Tar che ha annullato le ordinanze della Capitaneria di Porto di Venezia che limitavano il passaggio delle grandi navi nel Bacino di San Marco.

In realtà, coloro che in laguna si oppongono a un crocierismo incompatibile hanno commentato positivamente la sentenza, perché i giudici amministrativi hanno messo a nudo l'inconsistenza dei provvedimenti che, al netto delle roboanti dichiarazioni del governo che li hanno accompagnati nel 2013, quando furono assunti, si limitavano a ridurre per l'anno scorso da 808 a 708 i passaggi di questi mostri del mare davanti a San Marco, abbassandone da quest'anno a 96 mila tonnellate la stazza lorda massima, come se una nave di tale misura fosse piccola e compatibile con la città e la laguna.

Tanto per capire, il Titanic stazza 46 mila tonnellate e dunque le navi che avrebbero potuto continuare a passare a man salva nel cuore della città erano comunque enormi, lunghe anche trecento metri, come la Norwegian Jade o la Queen Elizabeth contro le quali i veneziani hanno più volte manifestato. «Via i giganti del mare», avevano dichiarato i ministri Lupi (Infrastrutture e Trasporti) e Orlando (allora all'Ambiente), e molti se l'erano bevuta, mentre in laguna gli oppositori, che infatti si erano appellati contro le ordinanze anche alla Commissione europea, avevano parlato di «spuntatina di capelli».

Nella sua sentenza, il Tar ha dimostrato la totale mancanza di un'istruttoria che giustificasse le ordinanze della Capitaneria, pressata dal ministro Lupi. Non c'è, quindi, a monte delle decisioni alcuna indagine sui rischi connessi al passaggio delle grandi navi che possa condur-

re alle misure di "mitigazione" assunte. La sentenza, conclude il Tar, restituirà alle Amministrazioni coinvolte «la possibilità di disciplinare ex novo la fattispecie in esame, previo svolgimento di tutti i necessari adempimenti istruttori, onde pervenire a una coerente e concreta analisi delle tipologie di rischi effettivamente connessi al passaggio delle navi...».

Se si pensa che nel Piano di assetto del territorio (Pat), assunto nel 2012 dal Comune di Venezia, si dispone, su suggerimento dei movimenti ambientalisti veneziani, l'estromissione dalla laguna delle navi incompatibili, con la determinazione delle soglie di rischio che facciano da discriminante, si vede come tutte le amministrazioni coinvolte — Comune, Regione, Governo — abbiano praticamente buttato al vento tre anni senza fare alcunché.

La motivazione è stata più volte trattata in questa rubrica e riguarda la pervicacia di una parte di questo governo nel perseguire, fin dalla tragedia del Giglio, un'unica alternativa al passaggio delle grandi navi davanti a San Marco, e cioè il devastante scavo in laguna del Canale Contorta Sant'Angelo, reiterazione ossessiva delle stesse logiche ottocentesche che a forza di scavi, di imbonimenti di barene, di canali industriali stanno riducendo la laguna a un braccio di mare. Tutto il resto sono solo bolle per gettare fumo negli occhi e prendere tempo.

Il progetto di scavo del Canale è ora all'attenzione della Commissione nazionale di Valutazione di impatto ambientale, e la mole delle critiche e delle osservazioni presentate da cittadini e associazioni e prestigiose istituzioni scientifiche (più di 300) è tale che se la Commissione ascolterà la voce della ragione e non le pressioni della lobby del porto, di Paolo Costa e del ministro Lupi, non potrà che bocciare il pericoloso disegno. Così come dovrebbe bocciare ogni ipotesi di nuovo terminal a Porto Marghera, che esattamente come per il Contorta pre-

suppongono il raddoppio del Canale dei Petroli, il cui scavo, ricordiamo, ha significato tra il 1970 e il 2010 la perdita di 5800 ettari di barene portando la profondità della laguna da qualche decina di cm a 1,5/2 metri. È a questo che si devono ascrivere gli effetti sulla velocità di propagazione delle maree e di conseguenza delle correnti nella città.

Per salvare Venezia e la sua laguna, il crocierismo e il lavoro, c'è una sola strada: attrezzare un nuovo terminal crociere al di fuori delle bocche di porto per le navi incompatibili, mantenendo la Marittima come snodo logistico per i passeggeri e come attracco per quel naviglio che, determinate finalmente le soglie di rischio, potrà continuare a entrare in laguna. I progetti già ci sono e dovranno essere vagliati dagli organi competenti.

Poi c'è in ballo la campagna elettorale, in cui i cittadini potranno costringere i candidati sindaci a prendere una posizione preventiva sugli scavi della Contorta e sul passaggio delle grandi navi nella laguna. Visto che è il futuro di Venezia in discussione non si potrà decidere prima dell'elezione del nuovo sindaco.

«Non ci sono alibi — dice Silvio Testa, portavoce del Comitato No-GrandiNavi — per estromettere dalla laguna le navi incompatibili, come chiedono migliaia di veneziani, ci sono possibilità realizzabili a breve, senza continuare a devastare un ambiente fragile, unico al mondo, ricco di storia e di cultura. «Venezia è laguna», dicono i veneziani: «non si può distruggere l'una credendo di salvare l'altra».

L'unicità della città deve portare il Paese a decidere in funzione della preservazione di questo patrimonio dell'umanità, e non della preoccupazione che non arrivino abbastanza turisti che vogliono attraversarla a bordo di un pachiderma. Con tutto il rispetto per la rilevanza economica del settore turistico e per Confindustria Venezia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA