

## VENEZIA IN UN'IMMAGINE



"THE NEW SKYLINE" © 2018 Michele Alasio

# Il nuovo orizzonte è una muraglia

Dall'alto delle grandi navi la città e i suoi abitanti come una scena vista da un loggione

di Alberto Vitucci

Il nuovo skyline di Venezia è una muraglia galleggiante che brulica di turisti. Dall'alto, la città si vede scivolare in modalità innaturale. Venezia guarda il gigante passare lentamente e oscurare quasi del tutto il campanile di San Giorgio. Loro guardano noi, i veneziani, come un "teatro vivente" visto da un loggione senza fine. Immagine di grande effetto, che fa riflettere. E condensa in uno scatto un'emergenza che si è fatta ormai abitudine. Le grandi navi in bacino San Marco hanno sollevato l'allarme e l'indignazione del mondo. Ma sei anni e mezzo dopo il naufragio della Costa Concordia, avvenuto la sera del 13 gennaio 2012 al largo dell'isola del Giglio, il problema non è stato risolto. Progetti alternativi, polemiche. Gli occhi del mondo puntati sulla laguna, l'Unesco e i grandi artisti che lanciano appelli. Ma i grattacieli del mare continuano a entrare in laguna e a passare a pochi metri dal Molo di San Marco e da palazzo Ducale, dall'isola di San Giorgio e dalle rive della Giudecca e delle Zattere.

La lista dei motivi per cui le grandi navi non dovrebbero più entrare in laguna è lunga. Venezia ha creato la sua fortuna nei secoli con le navi. Gli scambi commerciali con l'Oriente, il sale in cambio di spezie e tessuti. La grande capacità degli arsenalotti, in grado di costruire una nave in un solo giorno, nella fabbrica più grande del mondo, l'Arsenale di Venezia. E più di recente i piroscafi, le romantiche navi dell'Adriatica famose in tutto il mondo. Ma adesso le navi da crociera si sono trasformate in giganti del mare, sempre più fuori scala rispetto al contesto, non più compatibili con il delicato

» Trecento metri di lunghezza e cinquanta di altezza. Un mondo fuori scala e le proteste inascoltate

ambiente lagunare. Centomila tonnellate di stazza, 300 metri di lunghezza, come tre campi di calcio messi in fila. Un'altezza che arriva a 50 metri, oltre i campanili.

Modelli "fuori scala" che modificano la veduta e creano "danno culturale". Movimenti di opinione e comitati denunciano da anni le criticità dovute al passaggio delle grandi navi in laguna. Danni ambientali che non si vedono. Come l'erosione dei fondali, la distruzione delle barene. Ogni anno se ne vanno in mare un milione di metri cubi di sedimenti, secondo gli studi del professor Luigi D'Alpaos, docente di Idraulica all'Università di Padova. Lo scavo di nuovi canali potrebbe dare il colpo di grazia a un equilibrio già stravolto.

E la laguna rischia la distruzione. Un secolo fa la sua profondità media era di 40 centimetri, oggi è di un metro e mezzo. «Tra cinquant'anni arriveremo a due metri e mezzo», dicono gli studiosi, «e la laguna sarà trasformata in un braccio di mare».

Poi ci sono i fumi. I combustibili a base di zolfo inquinano l'aria e provocano danni ai monumenti, in particolare ai marmi e alla pietra d'Istria. «Una nave inquina come 14 mila auto», hanno scritto gli ambientalisti nei loro dossier inviati alla magistratura. Le compagnie si ribellano e negano. Scontro frontale. Ma adesso la disponibilità a prendere in esame percorsi alternativi. Insistere per mantenere le grandi navi a San Marco non è una decisione molto popolare. Il business può restare immutato se le navi vengono allontanate dal cuore della città. Succede così in tutte le capitali europee interessate dalle crociere, a cominciare da Stoccolma, San Pietroburgo, Atene. «I porti si fanno vicini al mare», ripetono gli

esperti di marineria. Invece Venezia è l'unico luogo del mondo dove le navi entrano nel cuore della città, per raggiungere la stazione Marittima in concessione alle compagnie da crociera, costruita negli anni del boom. E con esse, il mare entra in laguna.

I passeggeri sono passati dai 200 mila di fine anni Novanta ai due milioni di oggi. Navi sempre più grandi riescono a contenerne 5 mila al colpo. Per arrivare in Marittima entrano dalla bocca di porto di Lido, percorrono dieci chilometri prima di arrivare agli ormeggi, accompagnate da due rimorchiatori.

Le alternative sono pronte da anni. Ma le opinioni sono distanti. E nessuno decide. Le prime ricette prevedevano rimedi "peggiori del male". Come lo scavo di un profondo canale in mezzo alla laguna, il Contorta Sant'Angelo, per far arrivare le navi in Marittima entrando dalla bocca di Malamocco. Ipotesi bocciata dalla commissione per la Valutazione di Impatto ambientale del

» Sono due milioni ogni anno i turisti portati dalle crociere. Rischiano di trasformare una ricchezza in minaccia

ministero e poi ritirata dal proponente, l'Autorità portuale. Due anni dopo il nuovo progetto, lo scavo di un canale più breve ma pur sempre molto profondo, le Tresse. Anche questo bocciato.

Adesso le ipotesi rimaste in campo sono due. Quella scelta dal governo Gentiloni e appoggiata da Comune e Regione: nuovi ormeggi a Marghera per ospitare le navi molto grandi, le altre in Marittima. La seconda soluzione è quella di spostare il terminal fuori della laguna. Il progetto Duferco-De Piccoli, già approvato dalla commissione Via, per costruire nuove banchine a San Nicolò, davanti all'isola artificiale del Mose. Con varianti meno impattanti, come quella firmata da Stefano Boato, Maria Rosa

Vittadini e Vincenzo Di Tella. Altre ipotesi come la Marittima davanti a Sant'Erasmo, il tunnel e la possibilità di trasformare gli ex cantieri dei cassoni del Mose in banchine, a Santa Maria del Mare, restano a livello di idee.

Ma il mercato non si ferma. E nei cantieri di tutto il mondo le navi passeggeri di nuova generazione si annunciano come veri giganti del mare. Ce ne sono in costruzione anche da 200 mila tonnellate. Impensabile che possano entrare in laguna, a meno di scavare nuove autostrade d'acqua. E ripetere gli errori del canale dei Petroli. La "sostenibilità" dei progetti turistici è un elemento che non può più essere ignorato. Lo dice l'Unesco, lo ripete l'Europa. E lo sostiene l'opinione pubblica mondiale.

Venezia deve restare città marinara. Ma le grandi navi non possono utilizzarla come una grande quinta dove si guarda da lontano la città ideale. Dei 5 mila passeggeri a bordo della nave che scivola verso la sua rotta adriatica passando davanti a San Marco, solo qualche centinaio si ferma una notte a Venezia o visita la città al di fuori del pacchetto giornaliero che prevede di viverla con un tour di tre ore. Un turismo che non porta ricchezza, se non a qualche privato. Che può portare indotto e lavoro allo scalo portuale. Ma lo farebbe anche se il terminal venisse spostato più lontano dal centro della città.

Crociere più lontane, e numero controllato di turisti che possono arrivare in città nello stesso giorno. Oggi sono, all'anno, quasi 30 milioni e due milioni quelli che arrivano con le navi. Una ricchezza che si va trasformando in minaccia per la sopravvivenza dell'ex Sere-nissima.

## Un fotografo e un progetto per raccontare una realtà stravolta



Zoom Venezia. Una lente di ingrandimento sopra una città stravolta. Un luogo sotto gli occhi del mondo che sta vivendo un cambiamento profondo, epocale. Un fotografo di fama internazionale, Michele Alasio, e un giornalista provano a raccontarla per immagini e con le parole. I temi più importanti, il cambiamento che sfugge se visto ogni giorno da vicino. Ma deve far riflettere se si allarga lo zoom e si toglie la lente dal particolare. Per cercare i giusti correttivi a una città assediata. Stravolta da quella

che è oggi la sua prima "ricchezza" che nessuno ha mai avuto la voglia e la capacità di programmare per lunghi periodi. Oggi la terza uscita di questo racconto; la prima puntata è stata pubblicata il 25 marzo scorso, la seconda il 29 aprile, altre seguiranno a cadenza mensile. Ad ogni appuntamento un'immagine simbolo e un testo, che poi saranno raccolti in una mostra in un luogo simbolo della città e in un catalogo.

Buona visione e buona lettura.