

8 e 9 dicembre 2012

IL GOVERNO MONTI E LO SCIPPO DI VENEZIA

di Francesco Giavazzi

Dopo la cocente delusione per il modo in cui il governo ha trattato Venezia in questi ultimi mesi, mi sono convinto che la proposta, volutamente provocatoria, che feci sei anni fa su queste colonne, sia oggi ancor più plausibile. Perché non affidare Venezia alla Disney Corporation, azienda che gestisce gli omonimi parchi-divertimento? Le leggi su Venezia varate quest'anno sembrano scritte apposta per favorire chi concepisce la città solo come fonte di facile e rapido guadagno. Allora, tanto vale! Se il contratto con Disney fosse, diciamo, trentennale, la Corporation, diversamente da chi oggi sta spogliando Venezia, avrebbe tutto l'interesse a fare in modo che essa mantenga la sua unicità e che fra trent'anni Venezia sia ancora una città.

Il cosiddetto decreto "anti-inchini", varato il 2 marzo scorso, dopo il disastro dell'isola del Giglio, stabilisce che le navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate debbano passare ad almeno due miglia dalle aree marine protette. E su Venezia aggiunge: *«E' vietato il transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda»*. Salvo prevedere, nelle disposizioni transitorie, che *«il divieto [di cui sopra] si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento»*. Cioè solo quando verrà scavato nella laguna un nuovo canale che consenta alle navi di raggiungere Venezia senza passare dal bacino di San Marco. L'idea semplice e di buon senso, di far attendere le navi fuori dalla laguna mentre i turisti vengono accompagnati in città con imbarcazioni più piccole, come accade in tanti porti al mondo, non sfiora neppure chi ha scritto quel decreto. Venezia è posta di fronte ad un aut aut: o il canale, o le navi in bacino.

Il nuovo canale dovrebbe esser scavato partendo da quello in cui oggi transitano le petroliere dirette a Marghera, e con punto di arrivo la stazione marittima in città. Un'opera costosa, ma soprattutto un intervento che, tagliando in due la laguna sud, produrrebbe un'altra ferita profonda in un ambiente naturale delicato e già a rischio. Fortunatamente le norme che proteggono la laguna non consentiranno mai di realizzare questo. L'Autorità marittima lo sa benissimo, ma proprio questo vuole, una scusa per non cambiare nulla. L'obiettivo vero è difendere la rendita di chi acchiappa i turisti alla stazione marittima e non accetta di spostarsi nel porto di Marghera, da dove i turisti potrebbero essere accompagnati in città. Poco male se il transito delle navi in bacino prima o poi distruggerà Venezia: l'unico obiettivo delle varie imprese è accumulare rendita, e andarsene arricchite.

E così le grandi navi continuano e continueranno a transitare a poche centinaia di metri dalla basilica di San Marco, il cui pavimento si allaga non solo quando c'è l'acqua

alta, ma ad ogni loro passaggio, perchè la straordinaria quantità d'acqua che esse spostano refluisce attraverso i tombini all'interno della basilica.

Il colpo di grazia alla città viene dato giovedì 6 dicembre. Tre mesi fa il governo, grazie alla lungimiranza di un funzionario pubblico intelligente e consapevole, il direttore dell'Agenzia del Demanio, aveva varato una legge che trasferiva la proprietà dell'Arsenale di Venezia alla città. L'Arsenale oggi è inaccessibile a cittadini e turisti, tranne nei mesi in cui sono aperte le mostre della Biennale e limitatamente a quelle aree. Una parte è occupata dalla Marina militare, che dalla fine della guerra fredda di fatto non lo usa più, e una parte importante è occupata dal consorzio di imprese private che all'Arsenale lavorano per il MOSE (le dighe che regoleranno l'acqua alta) e per altre loro faccende.

Finora gli affitti pagati dal consorzio, per le aree che occupa, poco meno di 4 milioni l'anno, affluivano al bilancio dello Stato. La buona legge di agosto li destinava invece al recupero e alla manutenzione dell'Arsenale, compensandoli con una corrispondente riduzione nei trasferimenti dello Stato alla città. Con queste risorse l'Arsenale poteva risorgere consentendo a cittadini e turisti di godere quel luogo straordinario.

Ma le imprese del consorzio hanno intravisto nella nuova legge un'insperata opportunità. Sono prontamente intervenute e in soli tre mesi hanno convinto il governo (o più probabilmente qualche burocrate ministeriale, il chè è ancora meglio, dato che a decidere sono comunque loro) a cambiare con un decreto convertito dal Senato giovedì scorso, la legge varata ad agosto. E già che c'erano (piatto ricco, mi ci ficco!) hanno fatto introdurre nel decreto una norma che azzerava il loro canone d'affitto e, per non avere intralci, una seconda che estromette il Sindaco della città da qualunque decisione riguardi l'Arsenale. E perchè al decreto non venisse meno la copertura, il 70% degli incassi che finora affluivano allo Stato dai canoni d'affitto, verrà compensato da un corrispondente taglio ai trasferimenti dello Stato al Comune. Insomma, sarà il Comune di Venezia a pagare l'affitto al posto delle aziende private che diventano le vere padrone dell'Arsenale. Chapeau!