

Emergenza Laguna



4 novembre 1966: l'Arno entra a Firenze, il mare invade la città lagunare. Un'alluvione che travolse due simboli della cultura italiana. 25 anni dopo l'emergenza veneziana è ancora attuale e persino aggravata. Ecco perché



È il 4 novembre del 1966. Dopo giorni di pioggia ininterrotta l'eccezionale ondata di marea invade Venezia. In piazza San Marco (qui sotto) il portale della chiesa è sommerso fino a tre quarti della sua altezza. Qui accanto un'inquadratura della città che appare come un'isola semisommersa dalle onde



L'abc della Laguna dalle barene alle scomenzere

Venezia in caduta libera

DALLA NOSTRA INVIATA MATILDE PASSA

VENEZIA. Primo: bloccare l'acqua alta. Macché. Primo: scongiurare il moto ondoso. Ma non scherziamo! Primo: disinquinare la laguna. Sbagliato. Primo: ripulire i rii. Sbagliato di nuovo. Primo: bloccare l'esodo degli abitanti. Eh no! Primo: restaurare i monumenti a rischio. Errore. Primo: ricostruire la morfologia lagunare... Insomma, basta! Neppure il Padreterno riuscirebbe a scegliere il primo dei comandi se dovesse salvare, invece che l'animo umano, la bella Venezia e la sua Laguna. Salvataggio necessario, anzi necessarissimo, urgente anzi urgentissimo, ma impantanatosi negli ultimi anni, là, nei corridoi del Palazzo, dal quale è giunta l'ultima ferale notizia: la Finanziaria ha falcidiato gli stanziamenti previsti per Venezia. Si stringe la cinghia per tutto, ma qui a Venezia la cinghia si trasforma in una corda al collo per il futuro della città. E scatta il discorso delle priorità. Da dove si comincia con i pochi soldi a disposizione? «Chi sostiene le priorità non ha compreso il carattere sistemico degli interventi sulla Laguna - taglia corto Luigi Zanda, presidente del Consorzio Venezia Nuova che dall'85 ha in concessione unica gli interventi sulla Laguna - Questo ambiente è un corpo umano. Chi curerebbe il cervello piuttosto che il sistema venoso? Come si fa a scegliere tra la protezione dall'acqua alta e la difesa dal moto ondoso? Il vero problema è come dare continuità ai finanziamenti. Invece dall'88 qui non arriva più nulla. Prima per motivi formali, nel senso che non venivano pro-

mulgate le leggi per rendere spendibili i soldi stanziati. E quest'anno i soldi non li hanno neppure previsti nella Finanziaria». «Do per scontato il lamento, ma ricordiamoci che le virtù delle famiglie si nutrono nella parsimonia e i vizi nell'abbondanza - sentenza con rassegnazione cristiana Piergiorgio Baita, presidente del Consorzio Venezia disinquinamento (formato più o meno dalle stesse imprese di Venezia Nuova) al quale nell'89 la Regione ha affidato in concessione unica il progetto per ripulire la Laguna - certo l'acqua alta è un problema, ma forse attualmente il moto ondoso è più preoccupante. Quella che non accetto è la politica del "tutto o niente". Se non si possono costruire le paratoie alle bocche di porto, nessuno vieta di dotare la città di passerelle di allumino, intanto...». «Siamo in emergenza ed è difficile parlare di priorità, perché gli interventi non sono un optional - taglia corto il sindaco Ugo Bergamo - Come si fa a dire se bisogna riparare prima il tetto o le fondamenta? E comunque se ho solo cento miliardi devo privilegiare il consolidamento fisico e l'escavo dei rii, per i quali ci vogliono dai 20 ai 30 miliardi l'anno». Intanto anche il Comune si è dotato di un Consorzio Servizi che ha in concessione unica l'escavo dei rii. Insomma a 25 anni dall'acqua altissima che mandò per due giorni in barca i veneziani, a 18 anni dalla prima legge speciale, Venezia si ritrova al palo. Dei tanti miliardi promessi (si era parlato di sedici-

Il 4 novembre del 1966 l'Arno «entrò a Firenze». Portò via uomini, cose, opere d'arte. Nello stesso giorno il «mare entrò a Venezia». Due tragedie immani si abbattono sulle due città, simbolo dell'arte e della cultura del Belpaese. Per i fiorentini uccisi dall'acqua, per i cimabue irrimediabilmente scoloriti, per gli affreschi strappati via, per i libri della Biblioteca nazionale mangiati dalla mola, piansero gli italiani. Si mobilitarono colonne di volontari per liberare la storia e i ricordi dalla prigione del fango. Per Venezia, dove l'acqua alta raggiunge il metro e mezzo, copri tre quarti del portale di San Marco, costrinse i veneziani a usare le gondole nei campielli, non pianse nessuno. Solo dopo qualche giorno, abituati alla tragedia fiorentina, la cultura italiana scoprì la tragedia di Venezia. A distanza di 25 anni Firenze ha ricucito le sue ferite, anche se le cicatrici sono ancora visibili in qualche punto, Venezia non è ancora uscita dall'emergenza che la inchioda periodicamente alle pagine di denuncia dei giornali. Dalla grande ondata di marea del 1966 nacque la parola d'ordine «mai più l'acqua alta», venne una prima legge speciale, poi una seconda, sorsero consorzi e comitati.

E tanti dibattiti. I finanziamenti sono andati a rilento. Della spesa ritenuta necessaria, 16.500 miliardi, sono arrivati a malapena cento miliardi l'anno. Di questo passo ci vorrà un altro mezzo secolo per tirare il classico respiro di sollievo. Altro che il traguardo del Duemila! Alla primitiva indignazione che coglie il cronista, quando si avvicina all'emergenza Venezia, si sostituisce una sorta di disorientamento. Difficile districarsi tra il contrasto di pareri e di interessi che aleggia sulla Laguna, su un progetto ambientale di risanamento tra i più importanti del mondo. Come in un quadro impressionista che sfuma le sue figure in un'indistinta pennellata quando gli occhi si avvicinano troppo alla tela, il problema Venezia sfugge di mano in continuazione, si trasforma in qualcosa d'altro. C'è sempre qualcuno, o qualcosa, pronto a dimostrare che «la questione è un'altra» e a minimizzare, in fondo, quanto accade sotto gli storici ponti della Serenissima per lasciar che le cose si aggiustino da sole. Potrebbe essere un sano distacco. Potrebbe essere un sano scetticismo. Potrebbe essere l'incapacità di un governo di andare aldilà della «politica degli affari». Al lettore la scelta.

cati cento» chiunque osasse parlare dell'acqua senza intendere. «Un editto che il mio predecessore teneva attaccato dietro la scrivania - commenta con ironia tutta napoletana Felice Setaro, magistrato alle acque del Triveneto - e non c'era da dargli torto». Ma chi si intende di acqua in un paese ad alta litigiosità come questo? Dove si trova sempre qualche esperto pronto a smentire dati, elaborazioni, calcoli, ricerche, studi? Ecco allora che dal problema di ingegneria idraulica (dietro il quale, secondo alcuni, si nascondevano solo gli interessi delle imprese costruttrici) si è passati a riscoprire quello ambientale, del contesto, dei piccoli interventi per riportare la laguna a prima dell'impatto industriale. «E' stata la giunta rossa-verde - ricorda Cesare De Piccoli, vicesindaco all'epoca, ora europarlamentare del Pds - a porre l'accento sulla necessità di interventi contestuali e sull'importanza, ad esempio, del disinquinamento». Cambiata l'ottica, il Consorzio si è adeguato alla nuova linea pur continuando la costruzione del prototipo Mosè (Modulo sperimentale elettrolitico) ovvero il congegno di paratoie mobili che giacciono sul fondo delle bocche di porto e si alzano quando arrivano le maree spesse a provocare l'acqua alta. Spesa prevista tremila miliardi. Il Mosè, come dal sottile fascino biblico, non ha avuto il potere di dividere le acque, bensì quello di dividere gli esperti sull'opportunità o no di investire tanti miliardi in un'impresa che non sembra così prioritaria rispetto alle altre.

Venezia sembra un gioco di scatole cinesi. Quando si è certi di essere arrivati al nocciolo ecco spuntare un altro contenitore. Prendiamo l'acqua alta. Invade la città, corride i palazzi, lascia miasmi inquinanti. Ovvio che si debba bloccare ma è altrettanto ovvio che il disinquinamento è decisivo se si vogliono rispettare le più elementari norme dell'igiene. Ma, se i canali non vengono scavati l'acqua alta diventerà sempre più alta. L'escavo dei rii si è bloccato non si sa perché dagli anni Cinquanta, cosicché l'ordinaria manutenzione di dragaggio è diventata un'impresa di Sisifo dai costi stratosferici, e non si comincia mai. Ma se non si ripuliscono i rii mettendoli «a secco» e portando via i 500 mila metri cubi di fango non si possono neppure restaurare le fondamenta dei palazzi, liberando i pali di larice dalle incrostazioni che impediscono la circolazione dell'acqua. D'altra parte pulire per poi risporcare, visto che la città non ha una rete fognante, sembra davvero una sciocchezza. E che dire dell'inquinamento agricolo che scola dal bacino imputridendo il mare sovraccarico di alghe? Buon senso vorrebbe che si cominciasse almeno da qualche parte. Ma il buon senso non fa la politica, almeno in questo Paese. Anche perché a ognuno di quei problemi corrisponde una competenza diversa. Ogni ministero vuole il suo personale Consorzio, il suo personale controllo. Così, come in una partita di scacchi in cui si gioca senza strategia, ma solo a stoppare l'avversario, si è finiti in una situazione di stallo.

«Acqua alta». Non dura intere giornate come pensiamo quasi tutti noi «continentali», generalmente, il tempo della marea. Tranne quando c'è vento di scirocco, che inchioda il deflusso alle bocche di porto. Il 4 novembre del 1966, con la marea di un metro e mezzo superiore alla media, piazza San Marco andò sotto di un metro e 20 centimetri. Il disastro durò quasi due giorni. In tempi «normali» solo un terzo della città finisce «sotto». Le acque alte sono diventate più frequenti nel dopoguerra. A cavallo del decennio 1935 le acque superiori al metro comparvero dieci volte. A cavallo del 1980 in dieci anni le acque alte più di un metro si sono presentate cento volte. Secondo alcuni studiosi il fenomeno dipende dalla cosiddetta «subsidenza» che ha abbassato la città di 12 centimetri. Nello stesso periodo il mare si sarebbe alzato di dieci centimetri. Complessivamente Venezia starebbe sotto di 22-23 cm. rispetto al passato.

«Bacini scolati». È l'entroterra dal quale arrivano le acque inquinate che si riversano in laguna. Chi comincia i suoi campi in un'area di 185 ettari nelle province di Venezia, Padova e Treviso, porta il suo contributo all'agonia della laguna. Sono 98 i Comuni «sporaccioni».

«Barene». Terre semierbose. Hanno l'importante funzione di creare barriere all'acqua e di farla circolare secondo precise direzioni. Molte sono scomparse, livellate dai detriti o cancellate dall'intervento umano, fatto a rubare terra al mare. Ora vengono ricostruite così come le «velme», simili alle barene ma completamente sommerse.

«Bocche di porto». Sono i tre accessi dai quali l'Adriatico entra in Laguna e porta le sue maree, importanti per il «lavaggio» della città ma distruttive quando superano i livelli previsti.

Questa è una foto del 1965, sempre in novembre. Si cammina sulle passerelle come i veneziani hanno fatto da secoli



E adesso siamo nel 1967. Ancora piazza San Marco invasa dalle acque. Gli alloggiamenti sono cresciuti nel dopoguerra



Ed ecco i turisti che sguazzano divertiti nel «lago». Il turismo di massa si è trasformato in un attentato alla città



Pellicani: «Fermiamo la guerra dei consorzi»

VENEZIA. Gianni Pellicani, vicesindaco comunista di Venezia all'epoca della giunta «rossa» (1975-1982), oggi coordinatore del governo ombra del Pds, l'ha chiamata la «guerra dei consorzi», quella che impedisce alla Serenissima di trovare una via meno intasata verso la soluzione dei suoi problemi. Proviamo a ricostruire con lui le vicende legislative di Venezia.

Le leggi speciali su Venezia sono state due. Oggi si parla di elaborare una terza. Vuol dire che quelle precedenti sono state un fallimento?

Vuol dire che sono superate. La prima pose il problema di Venezia all'attenzione del Paese, ebbe il potere di bloccare la terza ondata industriale. La seconda ha posto al centro la questione ambientale, ma ormai i suoi meccanismi sono superati dalla legislazione ordinaria.

Molti, come il senatore Massimo Riva, propongono un'autorità per tagliare corto sulle guerre di potere tra i ministeri.

È un problema reale ma non credo si risolva con l'autorità. Per superare il prevedibile scontro la legge speciale istituì il cosiddetto Comitato, del quale fanno parte le varie istituzioni coinvolte nel salvataggio di Venezia. Ma il Comitato non ha funzionato solo come stanza di compensazione delle risse tra i ministri. Credo ci sia bisogno di un potere di coordinamento più penetrante che tenga conto, però, del ruolo delle istanze locali.

La vicenda delle paratoie mobili, formal-

mente approvate dai Lavori pubblici, praticamente bloccate dall'assenza di fondi, fa parte di quella che tu chiami la «guerra dei consorzi»?

L'idea di bloccare l'acqua alta alle bocche di porto nacque 25 anni fa. In un quarto di secolo cambiano molte cose. La legge speciale nasceva proprio su quel progetto, ma nel frattempo gli studi hanno dimostrato che i problemi sono molto più complessi. Credo sarebbe più funzionale, per quanto riguarda i Consorzi, unificare la progettazione e lasciar fuori l'esecuzione.

Si dice da più parti che in questi anni non è stato fatto nulla. Condividi questo giudizio?

No. Oggi siamo in possesso di una quantità di informazioni sul sistema laguna che ci mette, almeno, nelle condizioni di scegliere.

Perché da qualche anno il governo ha deciso di disinteressarsi di Venezia? Sembra che dopo la bocciatura dell'Expo si sia deciso di lasciare la città al suo destino.

I maligni dicono che De Michelis sia stato apposta zitto su quest'ultima vicenda. Venezia è vittima della logica con la quale si governa il Paese. Quella dell'emergenza e della divisione in aree di influenza politica. Mentre la salvaguardia di Venezia è legata anche a una formazione sociale che abbia il coraggio di dare battaglia alle banalità, alla retorica sulla Laguna e di rilanciare la politica «alta».

Dopo l'Expo mille progetti belli e impossibili

VENEZIA. Venezia città europea da mettere sotto la tutela della Cee, Venezia città di frontiera, cerniera tra Est e Ovest, luogo privilegiato per l'incontro e l'integrazione tra le culture; Venezia città museo da riportare agli antichi splendori, richiamando in centro storico attività nobili come il restauro e la ricerca; Venezia città dall'incontenibile vocazione agli studi, luogo privilegiato per Università italiane e straniere; Venezia da rimettere nel circuito di una produzione di software che non crei alcun problema al merletto architettonico delle sue strutture. Venezia da riportare alla sua vocazione marinara, lei un'isola nella Laguna, bella e impossibile, da tagliar fuori da qualsiasi circuito moderno, facendo saltare il ponte che la collega alla terraferma. Venezia da lasciare ai tempi dettati dall'acqua e dal tempo, piuttosto che dai motori; e via sommergeando anche il Tronchetto. Venezia dei sogni e dei desideri, sempre più in contrasto con la realtà dei quartieri abbandonati, dei 70 mila abitanti che continuano a fuggire da case umide e malsane. Verso la terraferma, verso Mestre. Perché il «è possibile tenere una macchina, invece di un motoscafo». Venezia paradiso dei turisti che piombano da ogni angolo delle città limitrofe a «mangiare» una porzione di bellezza, di storia e di ricordi. In questi giorni di choc, dopo il taglio della Finanziaria, sono ricominciati i dibattiti sul futuro della città più amata del mondo con i suoi

sette milioni di turisti l'anno. Ma se il troppo amore spesso uccide, nel caso in questione consuma, irrimediabilmente.

E ognuno ha per la città una ricetta salvifica che non riesce mai a tradursi in fatti concreti. Il commissario Cee per l'ambiente, Carlo Ripa di Meana, durante un convegno dei Comitati privati all'Ateneo Veneto, ha proposto che Venezia venga presa in custodia dalla Cee. Ha anche elencato tutta una serie di «voce» comunitarie dalle quali si potrebbe attingere per rimettere la città sulle sue malferme fondamenta. Intanto, però, l'agenzia europea per l'ambiente è stata scippata alla città lagunare ed è finita a Milano, metropoli che non aveva bisogno di quella per tirarsi su economicamente. Quasi tutti sono convinti che si tratti di una vendetta trasversale di Gianni De Michelis dopo la bocciatura del progetto Expo. Il quale, come affermano anche i più accaniti avversari, aveva al suo attivo l'idea che non è possibile, data la logica politica del paese, far affluire tanti miliardi senza un coinvolgimento delle forze economiche ed imprenditoriali. Solo che il suo progetto faceva leva proprio sul «consumo» di Venezia, quindi entusiasmava i mali dei quali sta morendo la città di San Marco. È un polemico Massimo Riva, senatore della Sinistra indipendente, ricordava, nello stesso convegno, che per l'Irpinia sono stati stanziati sessantamila miliardi. Lì sì che c'era un «progetto forte».

Cacciari: «La città resta ma senza gli abitanti»

VENEZIA. «E' vero che da due anni mancano i soldi, ma è altrettanto vero che sono stati spesi male. Il Consorzio ha fatto un sacco di studi, ricerche, ma di lavori quasi niente». Il giudizio del filosofo Massimo Cacciari, capogruppo del Pds al Comune di Venezia, è lapidario e metaforico: «E' vero che non abbiamo più benzina, ma è proprio il motore che si è retto».

Se è vero che per Venezia non ha funzionato niente, quali sono i meccanismi da cambiare?

Soprattutto quelli elettorali che non garantiscono un ceto politico migliore. Ormai siamo all'interno di un meccanismo in cui tutti hanno diritto di voto. Ci sono cinque proposte di legge in concorrenza tra Stato, Provincia e Regione. Ognuno si tiene le sue strutture tecniche, nessuno coordina. Il Comitato che dovrebbe decidere le priorità non ha uffici tecnici competenti. Invece è proprio il politico che deve decidere le priorità e controllare che le cose vengano eseguite come si deve.

Insomma è proprio un De profundis quello che intona sulla tua città?

E che altro si può intonare? Se non hai la possibilità di salvaguardare Venezia dal punto di vista fisico, figurati dal punto di vista funzionale. Figurati se questa classe politica è in grado di comprendere la gravità del problema di una città che ha perso cinquantamila abitanti in pochi anni. La vera tragedia è questa. Venezia non cadrà, ma fra dieci anni sarà disabitata.

La storia del dopoguerra ha segnato il de-

clino della città lagunare. Dove si è sbagliato?

Bisognava fare una politica di infrastrutture serie che richiamasse attività produttive in città. Invece la metropolitana è sempre stata bloccata. La politica della casa è stata uno sfacelo. Non c'è stata nessun incentivo ai privati per recuperare il vecchio e lasciar perdere il nuovo.

Dopo il fallimento del progetto Expo sembra che per Venezia non si rischia più a far marciare un progetto. Come mai?

Perché la città è rimasta prigioniera di due visioni paralizzanti. Da una parte il conservatorismo idiota di chi esalta la «diversità» di Venezia e la vuole inchiodare al tempo della gondola. Ed è stata questa la filosofia che ha guidato anche le giunte di sinistra. Dall'altra la violenza del turismo di masse sempre più sterminate. Il primo ha dalla sua i mass-media e i quintali di retorica profusi in Laguna da chiunque arrivi qui e si senti Thomas Mann, il secondo gli interessi concreti e corposi del lobby commerciali. Comunque si tranquillizzano i «domiciliari». Venezia non crollerà, Palazzo Grassi continuerà a fare le sue megamostre, gli abitanti continueranno il loro esodo.

Tutto come sempre, allora?

Sì, e non c'è nemmeno da sperare che arrivi una fine tragica, come per Ninive o Babilonia. Venezia finirà nella merda. Non quella fisica, come diceva Enzensberger, è buona. Ma quella metafisica che si appiccica ai corvelli ed è la più difficilmente riciclabile.

La storia del dopoguerra ha segnato il de-

clino della città lagunare. Dove si è sbagliato?

La storia del dopoguerra ha segnato il de-