

Un pericolo che viene dal mare minaccia i tesori d'Italia di GIAN ANTONIO STELLA

E se succedesse a Venezia? Se la tragedia di Genova si ripettesse nel cuore fragile della città serenissima e una nave carica di passeggeri enormemente più grande della petroliera Jolly Nero andasse a sbattere contro gli edifici dello scenario architettonico più famoso del pianeta? Diranno: è praticamente impossibile. Anche a Genova era praticamente impossibile. Ma è successo. «Il piccolo rovescio della medaglia di un grande successo da gestire»: così lo chiama Paolo Costa, che dopo essere stato il sindaco della città è oggi il presidente dell'Autorità portuale, nella prefazione al libro *A Venezia dal mare*, le crociere. E irride alle «paure» (le virgolette ironiche sono sue) di chi paventa il rischio che un giorno qualcosa possa andare storto e confonde «l'irresponsabile fuori rotta» della Costa Concordia al Giglio con «l'avvicinamento in piena sicurezza» delle grandi navi al bacino di San Marco. Cosa significa «piena sicurezza»?

Rileggiamo le parole dette poche ore prima della catastrofe dall'ammiraglio Felicio Angrisano che dava il benvenuto al successore al vertice della Capitaneria di Porto genovese: «Lascio uno scalo sicuro, affidabile, funzionale». Il più possibile, si capisce: «L'unica sicurezza a prova di bomba, per un porto, è non fare entrare nessuna nave...». Una sintesi perfetta: garantire ai veneziani e al mondo la «piena sicurezza» dell'ingresso davanti a San Marco di navi spropositate come la «Divina», lunga 333 metri cioè il doppio di piazza San Marco e alta 66 metri cioè il doppio del Palazzo Ducale vuol dire tutto e niente. E se un motore si rompe? Se scoppia un incendio? Se c'è un dirottamento? Se il pilota sbaglia o impazzisce? Conosciamo l'obiezione: le corna scaramantiche. «Dio santo! Perché mai dovrebbe succedere?». Il guaio è che cose simili sono già successe. E talvolta dentro la stessa laguna veneziana che coi suoi 110 centimetri di profondità media è un mondo delicatissimo.

Negli ultimi anni la «Mona Lisa» si è incagliata davanti Riva degli Schiavoni, la «Haci Emine Ana» è finita in avaria contro i cantieri del Mose a Malamocco, la «Celebrity Solstice» e la «Carnival Breeze» hanno rotto gli ormeggi in Marittima per il vento... Sono così grandi, alcuni dei nuovi bestioni da crociera, che il comandante Checco Baradel, il quale dopo aver navigato tutta la vita vive alla Giudecca, sostiene di riconoscere la stazza delle navi che passano «da quanti quadri si spostano alla parete della sala da pranzo». E ne passano una dopo l'altra. Nel 2011 erano state 654, nel 2012 sono cresciute ancora: 663. Più gli oltre trecento traghetti. Per un totale di un migliaio di giganti l'anno. Andata e ritorno davanti a San Marco perché l'altro percorso (canale dei Petroli fino a Marghera e poi lungo il canale Vittorio Emanuele) è meno romantico: vuoi mettere? Media: sei passaggi al giorno, con punte record di 11 navi e 35 mila crocieristi.

Dicono: tranquilli, arrivano, se ne vanno trainate da un rimorchiatore davanti e uno dietro. Il comitato «No grandi navi» e gli avversari del via-vai, però, non si tranquillizzano affatto. E spiegano che nel caso di un guasto ai motori (e si è visto tragicamente come possa capitare) quegli immensi albergoni viaggianti che arrivano a pesare oltre 50 mila tonnellate e cioè quanto un migliaio di autotreni a pieno carico, hanno una forza d'inerzia spaventosa: «Se avanza a due nodi, circa quattro chilometri l'ora, una nave così grande può essere fermata solo da un rimorchiatore in grado di «tirare» 60 tonnellate. A quattro nodi l'inerzia è già quattro volte superiore e, ammesso che basti, il rimorchiatore dovrebbe poter tirare almeno 240 tonnellate. A 6 nodi, con l'inerzia moltiplicata per nove, una bestia così non la tiene neanche l'«Abeille Fiandre» che sulla Manica tira da solo 200 tonnellate. Bene: i «portolani» degli Anni 30, quando i «transatlantici» che approdavano a Venezia erano quasi «barchette» e arrivavano una volta al mese, stabilivano che il limite massimo di velocità ammesso in bacino e nei canali portuali, «in via eccezionale», era di sei nodi. Lo stesso limite fissato oggi per navi spropositatamente grandi.

Di più: «Dalle tracce trasmesse dall' AIS, l'Automatic Information System installato sulle navi e leggibili perfino sul web, nel canale della Giudecca la velocità di solito è di 7, a volte 8 nodi, con rallentamenti a 6 per l'inchino a San Marco: i turisti devono scattare le foto». Certo, sono navi moderne, dotate di sistemi di sicurezza avveniristici, spinte da motori affidabili. Ma restano, sullo sfondo, quegli incubi sospesi: il guasto, l'errore umano, l'incendio... E prima di fermarsi quei bestioni in manovra in uno spazio ristretto potrebbero travolgere la punta della dogana, San Giorgio, le due colonne di «San Marco in forma de leon» e di San Teodoro. Per carità, Dio sa quanto abbiamo bisogno del turismo. Ma val la pena di mettere a rischio Venezia? Tanto, se vogliono vederla, sempre qui devono venire... Perché dovremmo pagare quel pedaggio alle compagnie che pretendono il passaggio a San Marco?