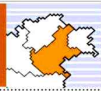


Crociere. Mossa del sindaco Brugnaro per liberare il centro storico

Per le grandi navi a Venezia spunta il piano Marghera

Prevista la costruzione di tre ormeggi: due in area Fincantieri e uno a Brentelle

VENETO



Jacopo Giliberto

Con il via vai estivo di navi da crociera in quello che potrebbe essere il principale porto passeggeri del Mediterraneo si riapre il dibattito sulle grandi navi a Venezia. Nuova ipotesi: scacciamo le navi più grandi dal centro storico e allontaniamole a Marghera. Se ne dovrebbe discutere in questi giorni a un tavolo tecnico del ministero delle Infrastrutture e trasporti.

Ingombranti, pachidermiche, nel fine settimana appena passato il porto di Venezia ha visto l'arrivo, l'ormeggio, il cambio dei viaggiatori e la ripartenza di ben dieci navi da crociera che hanno occupato tutti gli accosti disponibili alla stazione marittima.

Per chi ama i confronti di dimensioni, tra gli altri maggiori porti crociera Barcellona ha nove ormeggi e Civitavecchia otto. Venezia è un "home port", il porto di imbarco e sbarco; non una tappa della crociera.

In due giorni dieci navi in evoluzione tra il Molino Stucky, il globo dorato della Dogana e le colonne palladiane di San Giorgio significano decine di migliaia di foto e decine di migliaia di commenti rabbriviti dei turisti di fronte al fascino ambivalente del gigantismo navale.

Così il sindaco Luigi Brugnaro ha voluto anticipare il piano con cui il Governo e l'Autorità del Porto vogliono togliere quella vista imbarazzante dagli occhi in-

ternazionali del turismo: mandiamole a Marghera. Cioè mandiamo le navi da crociera più elefantiche in tutt'altra parte della laguna, nel porto industriale al quale si arriva passando dalla porta di servizio del porto di Malamocco insieme con le petroliere, i container e i mercantili.

Interessato al progetto il presidente del terminal crocieristico Vtp, Sandro Trevisanato: l'ipotesi Marghera è interessante se i tre ormeggi ipotizzati si aggiungono agli altri, dice, ma non se i tre accosti sono sostituiti al posto dei dieci ormeggi attuali della stazione marittima.

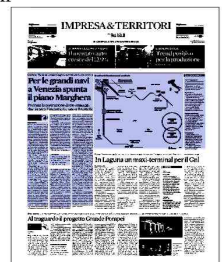
Tutto nasce nella primavera 2012 quando, dopo il naufragio della nave da crociera Costa Concordia da 114 mila tonnellate sugli scogli dell'isola del Giglio (Grosseto), gli allora ministri dello Sviluppo economico trasporti e infrastrutture (Corrado Passera) e dell'Ambiente (Corrado Clini) emanarono un decreto anti-inchini che fra l'altro vietava il passaggio delle navi da crociera più grandi nel tragitto classico veneziano davanti a piazza San Marco. Il divieto sarebbe stato attuato dal momento in cui fosse stata trovata la soluzione alternativa.

Si seguirono progetti e idee e uno più impattante dell'altro finché la soluzione alternativa arrivò quando fu formalizzato un progetto privato (il cosiddetto De Piccoli-Duferco) per un terminal da costruire al confine fra le acque lagunari e quelle del mare aperto. Quel progetto piaceva agli ambientalisti, ai comitati contro le

grandi navi e agli intellettuali di terraferma. E non piaceva alla valutazione di impatto ambientale del ministero dell'Ambiente. Ma non piaceva al Comune, al provveditore del porto e al ministero delle Infrastrutture.

La nuova soluzione che invece convince l'Autorità del porto guidata dal provveditore Pino Musolino consiste, secondo il sindaco Brugnaro, nella costruzione di due accosti a Marghera dal 2019 in area Fincantieri, seguiti nel 2021 da un terzo ormeggio al canale Brentelle, riservati a quelle navi più colossali oltre le 100 mila tonnellate distaccate verso cui si orienta il mercato. Per Brugnaro comunque con calma sarà approfondito il canale tra Venezia e Marghera per consentire in futuro l'attracco anche alla stazione marittima con i suoi dieci posti nave, maraggiunta dalla via di servizio invece che dall'ingresso padronale davanti a piazza San Marco dove fino agli anni '90 passava l'intero traffico di 12 mila navi l'anno di ogni tipo, comprese le petroliere.

Dice il sottosegretario all'Economia e finanze Pier Paolo Baretta: «La scelta definitiva di attracco a Marghera raccoglie le due principali istanze sostenute dalla gran parte dei veneziani: bloccare il



passaggio in bacino San Marco ed evitare lo scavo di nuovi canali».

Sandro Trevisanato, presidente della Spa pubblica Venezia Terminal Passeggeri, è cauto. L'incertezza continua sul futuro sta allontanando compagnie di navigazione dal porto di Venezia, 400mila passeggeri in meno in pochi anni, mentre la taglia media delle navi si ingrandisce. «Le navi ora in allestimento inquinano meno e sono più sicure. Da qui al 2024 sono in costruzione 66 navi da crociera, di cui 49 sopra le 96mila tonnellate e appena 17 con dimensioni inferiori alle 96mila tonnellate», avverte Trevisanato.

A titolo di esempio sono in arrivo da Aida e Costa due unità da 180mila tonnellate e 5mila passeggeri, la Star nel 2020 schiererà una nave da 20mila tonnellate e nel 2021 la sua gemella, nel 2022 la Msc avrà un colosso da 200mila tonnellate. Navi che comunque non avranno problemi di fondale e di soglie d'accesso.

Se il porto di Venezia respingerà le navi grandi, rinuncerà a un business che contribuisce a tenere in vita la città con 4.300 addetti diretti e 400-500 milioni di giro

diretto d'affari, senza contare l'indotto del turismo di fascia alta che queste navi portano in una città intasata da 20 milioni di turisti dell'infradito.

LA REAZIONI

L'opzione convince l'Autorità portuale - Baretta (Mise): l'obiettivo è bloccare i transiti in San Marco ed evitare lo scavo di nuovi canali

LA STORIA INFINITA

I diversi insediamenti

■ Il porto di Venezia è distribuito con molte collocazioni in un'area lagunare vastissima: petroliere a San Leonardo, crociere alla Marittima, mercantili a Marghera, traghetti a Fusina e così via.

Il porto storico

■ Fino agli anni 80-90 tutto il traffico veneziano di 12mila navi l'anno dirette alle diverse destinazioni passava attraverso il bacino San Marco e davanti alla piazza. Oggi nel centro della città passano solamente le navi da crociera, circa 500 accosti l'anno, e i panfili. I traffici commerciale, industriale e petrolifero hanno altri percorsi.

Il decreto Clini-Passera

■ Nella primavera 2012 i ministri dei Trasporti e dell'Ambiente (erano Corrado Passera e Corrado Clini) posero limiti al passaggio delle navi.
■ La Capitaneria di porto attuò il decreto ponendo un limite al numero di accessi e una stazza massima. L'ordinanza fu bocciata dal Tar.

Vie alternative

■ Diversi i progetti di vie alternative per raggiungere la stazione marittima, ma il solo progetto De Piccoli Duferco (un nuovo terminale al confine tra laguna e mare) ha superato il vaglio ambientale.
■ I comitati "no grandi navi" hanno organizzato proteste e anche un referendum.

Grandi navi a Venezia: percorsi a confronto

