

La Serenissima si organizza: tre ipotesi per evitare San Marco

Giovedì l'incontro con il ministro Lupi, la scelta dovrà tenere conto del Mose

Retrosцена

FABIO POZZO
TORINO

«Pensare globale, agire locale». È uno degli slogan del comitato No Grandi Navi che probabilmente risuoneranno giovedì nelle sale del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture durante la riunione convocata dal ministro Maurizio Lupi sul «caso crociere a Venezia».

Un caso che è cominciato a diventare mediatico nel 2009 e poi nel 2011 con assemblee di varie associazioni veneziane che volevano sensibilizzare la città sui presunti danni alla laguna derivanti dal movimento di grandi navi da crociera, e che è «deflagrato» dopo la tragedia della Costa Concordia. Conquistando, anche grazie a fotografie-choc dei «giganti del mare» tra i palazzi antichi della Serenissima, l'attenzione mondiale.

Gli ambientalisti e cittadini di diverse estrazioni, che si riconoscono nel comitato - guidato dal giornalista Silvio Testa - non dicono no tout court alle crociere, ma sono contro l'attuale modello di traffico crocieristico, assai ingombrante con il suo passaggio nel bacino di San Marco. Che vogliono bloccare. Per motivi di sicurezza, ambientali, estetici e sociali. Parlano di «stupro della città».

Oggi le «love boat» entrano ed escono in laguna dalla bocca del Lido, s'infilano nel bacino di San Marco e attraversano il canale della Giudecca - un passaggio da sogno - arrivano al terminal crociere, situato a ovest della città, tra l'isola del Tronchetto e piazzale Roma. Sono tante e tanti sono i passeggeri movimentati: 1,7 milioni le persone, 661 le toccate navi (nel 2012). Uno studio dell'Università Ca' Foscari e dell'ateneo di Padova di qualche tempo fa dava a tale traffico un valore per Venezia di 435 milioni di euro l'anno. L'Autorità portuale veneziana parla del 5,2% del Pil locale (su un totale di 6,72 miliardi di euro) e di 6800 posti di lavoro. Il presidente del terminal, Sandro Trevisanato, quantifica la ricaduta



I giganti del mare
nella laguna

Rotta attuale

Le navi da crociera, entrano ed escono dalla Bocca del Lido e raggiungono il terminal, passando dal bacino di San Marco e il canale della Giudecca

Rotta proposta

Le navi lunghe fino a 340 metri entrano dalla Bocca del Lido, ed escono dalla Bocca di Malamocco, (passando dal nuovo canale) effettuando un percorso a senso unico

Centimetri - LA STAMPA

1.775.944

passeggeri

Quelli delle navi da crociera registrati a Venezia nel 2012. In Laguna hanno fatto scalo 89 «love boat» di 42 compagnie

435

milioni di euro

Il valore della ricaduta economica annua delle crociere su Venezia secondo uno studio Ca' Foscari-ateneo Padova

6800

posti di lavoro

Tanti sarebbero generati dalle crociere a Venezia secondo l'Autorità portuale, 5,2% l'incidenza del comparto sul Pil locale

economica sul Veneto in circa un miliardo di euro. Ci sono anche controanalisi, che riducono i ricavi per la città a soli 270 milioni e un costo del fronte ambientale di 320 milioni.

Il nodo di fondo, che probabilmente giovedì terrà banco al ministero (convocati Regione, Comune, Autorità portuale, Magistrato delle Acque e Cija, l'associazione europea delle compagnie crociere), è uno, però: navi da crociera sì, navi da crociera no. E se sarà sì, sarà anche da decidere se lasciare tutto com'è oppure indicare vie alternative. Anche per rispettare il decreto Clini-Passera che fa divieto di transito alle navi supe-

riori alle 40 mila tonnellate di stazza (le «love boat» sono di 140 mila in media) quando tale soluzione sarà individuata. Si parla di istituire un doppio senso di marcia, entrata da Malamocco e uscita dal Lido, oppure andata e ritorno da Malamocco (secondo dimensioni delle unità), attraverso un nuovo canale che bypassi San Marco. Quale? Il più gettonato - non dagli ambientalisti - è il Contorta Sant'Angelo, attualmente allo studio del Magistrato delle Acque. In pratica, le navi entrerebbero da Malamocco, seguendo il canale Petrolini e poi devierebbero davanti a Marghera su una nuova corsia, da scavare. Confindustria Ve-

nezia suggerisce invece la soluzione Vittorio Emanuele, una via che passa davanti ai canali di Marghera. C'è poi una terza ipotesi diversa, Trezze Sud, che ricalca parte del tracciato di Contorta Sant'Angelo. Il comitato No Grandi Navi ha già bocciato il Contorta Sant'Angelo e pare invece favorevole a un attracco delle «love boat» a Porto Marghera. Che però ridurrebbe l'appello dello scalo di Venezia per i passeggeri. Sullo sfondo, il Mose (è alla posa della prima paratia), il sistema di difesa dalle acque alte che cambierà il volto della bocca del Lido, imponendo forse una nuova «porta» per le «love boat» in laguna.