

# Venezia, accordo tra Mit e compagnie «Grandi navi fuori da San Marco»

## TURISMO

**L'industria crocieristica: impegno a trovare una rotta differente**

**Sono 14 i progetti alternativi ripresi in esame dal ministro Toninelli**

**Barbara Ganz**

VENEZIA

La prima, stringata comunicazione diffusa nella mattinata di ieri aveva creato sconcerto: «In un incontro tecnico al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i rappresentanti delle maggiori compagnie crocieristiche sul tema Venezia e Grandi navi si è registrata unità di intenti sulla necessità di spostare le grandi navi fuori dalla laguna». Fuori dalla laguna, ma dove? A prenderla alla lettera metterebbe fuori gioco praticamente tutte le opzioni praticabili. In serata arriva la posizione di Clia, l'associazione internazionale

dell'industria crocieristica, che «esprime soddisfazione per il percorso avviato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti allo scopo di trovare soluzione alla questione delle Grandi Navi a Venezia. Uno spirito costruttivo indispensabile alla risoluzione dei problemi, di cui l'incontro al Ministero rappresenta un positivo passo avanti. Le compagnie ribadiscono la propria assoluta disponibilità a continuare a collaborare e a dialogare con le istituzioni locali e con il Ministro. D'altra parte, proprio le compagnie hanno da tempo espresso la disponibilità, la volontà e l'impegno per una rotta alternativa, spostando le grandi navi dal Canale della Giudecca».

Nulla di nuovo, dunque: probabilmente il "via dalla laguna" intendeva semplicemente ribadire il via da San Marco (altrimenti si metterebbe fuori gioco un'area che arriva fino a Chioggia). La questione si trascina da anni: nel 2012, pochi mesi dopo il naufragio all'isola del Giglio, il decreto Clini Passera stabilisce un primo limite, e una successiva forma di autoregolamentazione decisa dalle stesse compagnie blocca il passaggio delle navi di stazza superiore. I progetti si accavallano -

Contorta, Vittorio Emanuele - e uno supera per primo lo scoglio della Valutazione di impatto ambientale (è l'approdo al Lido della cordata Duferco), per poi arenarsi nell'ostilità generale. Il Comitato del novembre 2017 approva un piano per togliere le grandi navi da San Marco: prevede come punto di arrivo Marghera, con una nuova stazione per le navi di stazza maggiore, e per le navi medie il canale Vittorio Emanuele (la scelta indicata, dopo varie simulazioni, dalle compagnie per spostare le navi dal canale della Giudecca) lasciando a San Marco solo le navi più piccole, salvaguardando l'investimento fatto sulla Marittima di cui si ribadisce la centralità. Ma sono ben 14 i progetti alternativi ripresi in esame dal ministero guidato da Danilo Toninelli, mentre solo pochi giorni fa, presentando il contributo di accesso a Venezia, il sindaco Luigi Brugnaro ribadiva l'intenzione di difendere l'industria delle crociere. Per il report di Risposte Turismo presentato lo scorso ottobre, «l'arrivo delle navi da crociera a Venezia genera un impatto economico positivo per l'Italia pari a 410 milioni, creando più di 4mila posti di lavoro stabili».



**410**

**L'impatto in milioni**  
 Per l'Italia l'arrivo delle navi da crociera genera un impatto di 410 milioni

**4mila**

**Posti di lavoro**  
 Creati dall'industria delle crociere secondo il report di Risposte Turismo

