

Il Tar riapre Venezia alle grandi navi

I giudici: «Illegittimo lo stop della Capitaneria in mancanza di vie di navigazione alternative»
Senza un nuovo percorso dal 2016 si rischia il caos. Il ministero delle Infrastrutture annuncia ricorso

In teoria se oggi la nave passeggeri più grande del mondo arrivasse nel canale della Giudecca o nel canale di San Marco, avrebbe tutte le carte in regola per passare. Perché con la sentenza depositata ieri, il Tar del Veneto sancisce ciò che aveva stabilito nell'ordinanza sospensiva del marzo 2014, e cioè che è illegittimo imporre alle grandi navi i limiti voluti a dicembre del 2013 dalla capitaneria di porto di Venezia. Si trattava di un taglio del 12,5% (per il 2014) alle navi sopra le 40 mila tonnellate di stazza e lo stop a quelle oltre le 96 mila tonnellate nel 2015.

Ma tutto questo in teoria, appunto. Poiché nella pratica le compagnie di crociera che dispongono dei cosiddetti grattacieli galleggianti hanno già scelto altri scali (la Grecia, Genova o Trieste, per esempio) per la programmazione del 2015.

Le polemiche infuocate per il passaggio di quei palazzi enormi nel bacino di San Marco, avevano prodotto un anno fa un accordo governo-compagnie che stabiliva comunque il rispetto dell'ordinanza della capitaneria, indipendentemente dalle questioni giudiziarie. Quindi la sentenza del Tar, di fatto, non sposta gli equilibri già raggiunti fra le parti fino alla fine di quest'anno. Le compagnie però potranno riportare davanti a piazza San Marco le navi gigantesche a partire dal 2016 e, proprio forti del provvedimento del Tar, possono ricominciare fin da ora a inserire nei loro programmi il passaggio dai canali di San Marco e della Giudecca. Unico modo per risolvere la questione ed evitare la deregulation è realizzare in tempo un percorso alternativo. Si parla del canale Contorta ma per renderlo praticabile sono necessari lavori che richiedono tempi lunghi.

Il Tar ha annullato lo stop alle grandi navi sulla base di tre principi chiave. Il primo riguarda «i rischi ambientali che i divieti di transito avrebbero dovuto contenere». Non sono stati individuati né valutati, scri-

vono i giudici. Non sono «neppure qualificabili» perché «unicamente presunti». Il secondo ha a che fare proprio con le «vie di navigazione alternative», senza le quali «i divieti di transito non avrebbero dovuto applicarsi». L'ultimo è «il difetto assoluto di istruttoria» poiché «non è stata svolta alcuna valutazione e ponderazione degli interessi, pubblici e privati, interessati dai divieti».

Molte le reazioni critiche al provvedimento. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti annuncia appello al Consiglio di Stato; il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti fa sapere con un tweet che il governo «conferma il suo no ai condomini galleggianti»; Legambiente parla di «notizia beffarda» ed evoca «lo spettro di incidenti» che «sarebbero di dimensioni inimmaginabili»; il presidente della Commissione nazionale per l'Unesco, Giovanni Puglisi si dice «allibito» e si augura «che il Consiglio di Stato faccia giustizia».

Di tutt'altro avviso Matteo Zoppas, presidente di Confindustria di Venezia: «Spero che questa sentenza serva a prendere al più presto una decisione sulla scelta della via per arrivare alla stazione Marittima». Invoca decisioni veloci anche il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, mentre Sandro Trevisanato, presidente di Venezia Terminal Passeggeri (la società che aveva fatto ricorso contro i divieti della capitaneria) si augura «che il governo vari i provvedimenti che potranno servire dal 2016 alle compagnie di crociera per fare ritorno a Venezia».

Una cosa è certa, la discussione sul passaggio delle grandi navi è destinata a tenere banco ancora a lungo.

Giusi Fasano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il divieto

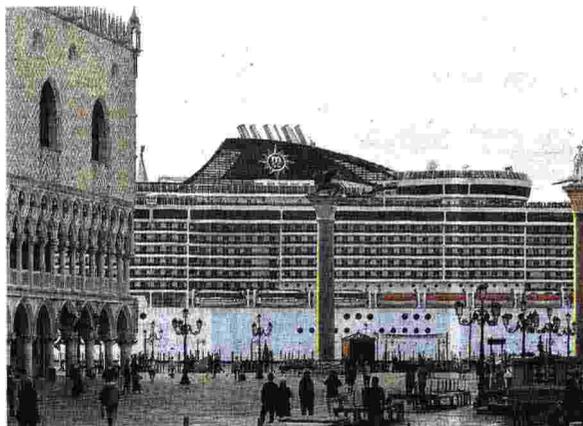
● L'ordinanza della Capitaneria di Porto prevedeva per il 2014 un taglio del 12,5% delle navi sopra le 40 mila tonnellate di stazza, mentre dallo scorso 1° gennaio non sarebbero potute entrare nel bacino di San Marco quelle sopra le 96 mila

● Per i giudici l'ordinanza sarebbe incompatibile con il decreto Clini-Passera (approvato dopo il naufragio della Costa Concordia del gennaio 2013) che prevedeva limiti solo dopo l'individuazione di una via alternativa

Il confronto



Corriere della Sera



San Marco

A sinistra, la supernave Msc «Divina» mentre transita nel bacino di San Marco nel 2013. La nuova via d'accesso allo studio prevede il passaggio nel canale Contorta Sant'Angelo, come diramazione del canale Malamocco Marghera. Tra le ipotesi anche gli accessi a Porto Marghera e Bocca del Lido