

L'ambiente

Venezia, grandi navi via da San Marco insorgono gli ambientalisti: non basta

Delrio: fra tre anni andranno a Marghera. Il fronte del no: vanno tenute fuori dalla laguna

FRANCESCO FURLAN

VENEZIA. Grandi navi via da San Marco, ma in tre anni. Le navi da crociera entreranno in laguna dalla bocca di porto di Malamocco e invece di sfilare tra Palazzo Ducale e l'isola della Giudecca seguiranno la rotta delle navi commerciali, lungo il canale dei Petroli. Le più grandi, fino a 130mila tonnellate, si fermeranno a Porto Marghera, mentre quelle di stazza inferiore potrebbero proseguire lungo il canale Vittorio Emanuele per raggiungere l'attuale Stazione marittima. Una decisione arrivata dopo cinque anni di dibattiti e presentata ieri a Roma nel "Comitatone" per Venezia, riunione interministeriale presieduta da Graziano Delrio, con i rappresentanti delle istituzioni locali.

«Abbiamo trovato una soluzione vera», dice il ministro. Documento finale votato all'unanimità,

con il solo voto contrario del sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro (M5S). Dopo la tragedia del Giglio, il decreto Clini-Pasera era intervenuto per allontanare da San Marco le navi sopra le 40mila tonnellate ma solo una volta individuate «vie di navigazione alternative». Nel 2014 il governo Letta aveva vietato l'accesso in laguna a quelle sopra le 96mila, limitazione bocciata dal Tar su ricorso degli armatori che però, d'intesa con città e governo, hanno poi rispettato il limite.

Dal gennaio 2018, a gestire la fase transitoria del piano, stimata in 3 anni, sarà un algoritmo, i cui parametri sono stati studiati dalla Capitaneria. Deciderà quali navi potranno entrare dal Lido e attraversare, ancora, il bacino di San Marco. Terrà conto del "peso" della nave ma anche di fattori come sagoma e inquinamento prodotto, rispettando comunque il limite delle 96mila tonnellate.

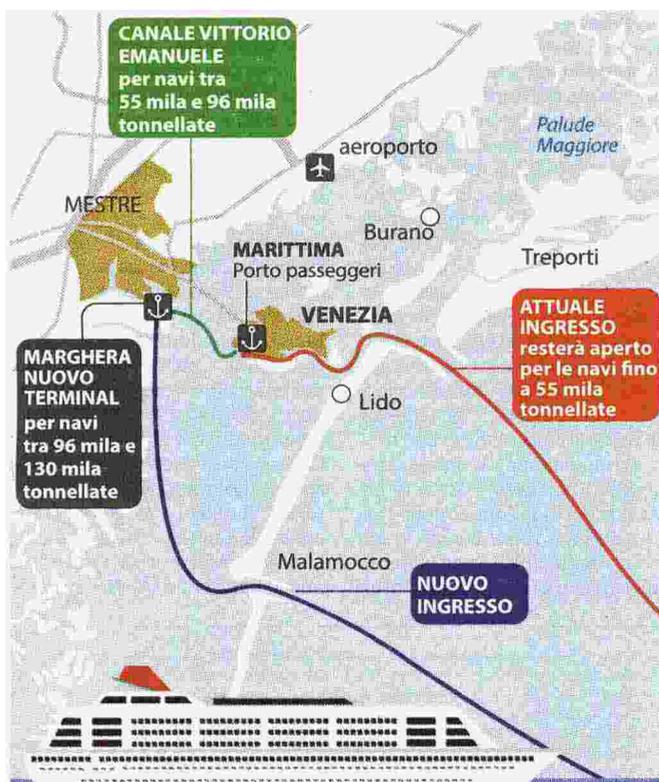
A regime l'ingresso a Venezia vedrà le navi più piccole, fino a 55mila tonnellate, entrare dal Lido e sfilare a San Marco, le medio-grandi e le grandi da Malamocco: le prime con destinazione Marittima, le seconde Marghera Nord. Resta da risolvere l'incognita del Vittorio Emanuele, canale già esistente il cui scavo di adeguamento potrebbe dover richiedere la procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via). «Valuteremo se è necessaria», dice Pino Musolino, da 8 mesi a capo del Porto, «in ogni caso, entro la prima metà del 2020, forse fine 2019, le grandi navi potranno entrare da Malamocco. Dopo anni c'è un piano».

«Il processo di decisione è stato trasparente, all'Unesco sarà chiaro che abbiamo una soluzione», aggiunge il sindaco Luigi Brugnaro. Favorevoli anche Regione e categorie, comprese le compagnie da crociera che han-

no perso 500mila passeggeri in 4 anni. Sul fronte del no le organizzazioni sindacali che temono, nonostante le rassicurazioni, interferenze con l'attività industriale di Marghera. E gli ambientalisti. Tra tutti il Comitato No Navi che in un referendum organizzato a giugno aveva raccolto 18mila voti per tenere le navi fuori dalla laguna sposando il progetto del terminal al largo del Comune di Cavallino. Italia Nostra vorrebbe spostare le navi a Trieste.

Critici anche i deputati veneti Spessotto, Da Villa e Cozzolino (M5S): «Una decisione che danneggerà in modo irreversibile l'equilibrio morfologico della laguna». Un recente studio di Cnr e Università Ca' Foscari ha dimostrato che ogni anno oltre 30mila metri cubi di suolo e fondale vengono sottratti dai margini del canale dei Petroli, con i soli transiti delle navi commerciali. «L'arrivo delle navi da crociera — dice Luca Zaggia, a capo del team di ricercatori — aumenterà lo stress di un ecosistema fragile».

La soluzione votata da tutti con un solo no: quello del sindaco grillino di Chioggia





Oggi le navi da crociera sfilano davanti a piazza San Marco