

# il sì alle grandi navi divide Venezia

**Turismo** | Una sentenza del Tar ha tolto i limiti alla presenza dei giganti da crociera nel canale della Giudecca. Si rinnova il conflitto tra tutela del patrimonio artistico e salvaguardia dei posti di lavoro

ENRICO VERONESE

■ **VENEZIA.** In fondo alle Zattere, quasi di fronte al Molino Stucky, ormeggia una moderna imbarcazione a due piani con chiglia adatta alla navigazione fluviale, che evoca quelle che solcano il Mississippi.

Per qualche giorno si fa ammirare dai turisti e dagli studenti delle vicine facoltà, seduti in riva a godersi il primo sole: inconsapevole di essere il livello di tolleranza tra interessi in conflitto, la salvaguardia di un paesaggio unico sul fragile cristallo di palafitte e masegni, con lo sviluppo e il mantenimento di migliaia di posti di lavoro, stimati in circa 2500 unità (più l'indotto) da Venezia terminal passeggeri, società che gestisce il traffico crocieristico.

Giusto a un ponticello di legno di distanza dalla banchina di San Basilio, comincia fisicamente un territorio in cui il sentimento veneziano contro le grandi navi non ha cittadinanza: è la Marittima di Santa Marta. Là sono ubicate le imprese di

servizi che guadagnano dalla presenza di viaggiatori di lunga tratta, a bordo di natanti a otto piani che passano in rassegna la Giudecca destreggiandosi fra vaporette e trasporti commerciali, doppiano la Dogana, s'inclinano a San Marco e oscurano la visuale da via Garibaldi, prima d'uscire in mare aperto attraverso la bocca del Lido.

Nei prossimi giorni, gli abitanti delle *insulae* potranno assistere di nuovo al passaggio indiscriminato delle imbarcazioni tra le 40mila e le 96mila tonnellate di stazza, senza più il numero chiuso di 708 transiti fissato per l'anno in corso dall'ordinanza 153/2013 della Capitaneria di porto, ora sospesa.

Ma soprattutto, per il 2015 il provvedimento del Tar riammette entro la gronda le navi superiori alle 96mila tonnellate, "mostri" marini d'acciaio che sorpassano più del doppio il tetto del decreto Rotte sicure, siglato dai ministri Clini e Passera nel marzo 2012 dopo il disastro della Concordia: riferisce appunto di 40mila tonnellate lorde, non plus ultra, ma l'entrata in vigore della normativa è

rinviiata al momento della «disponibilità di vie di navigazione praticabili e alternative a quelle vietate», trovandosi queste ultime in pieno centro storico e in un patrimonio dell'umanità.

Proprio alle vie di fuga e ai tempi della loro realizzazione si sono appellati i ricorrenti, ovvero la stessa Vtp e otto concessionarie, mentre si accende il dibattito tra "sestieri" non congruenti: i fautori della gallina domani - un turismo sostenibile, calmierato, pedonale - e quelli che, sventolando la minaccia occupazionale, sfruttano l'uovo oggi e ogni spiraglio di *grandeur* per sfuggire a una crisi economica lontana dal tramontare sull'Adriatico.

Come altrove - Porto Marghera è sullo sfondo - anche a Venezia industria e ambiente mettono l'una contro l'altro le esigenze delle microeconomie di scala, dividendo la *constituency* della sinistra egemone in città, verso le elezioni del 2015: i vertici del Pd, maggioritario in Comune ed espressione di sette parlamentari, intendono contemperare capra e cavoli puntando sul controverso esca-

vo del canale Contorta Sant'Angelo (otto mesi di lavoro per almeno 65 milioni di euro, a carico anche delle compagnie di navigazione) previa analisi dell'impatto e nonostante le resistenze del sindaco Orsoni, di frange interne e degli ambientalisti, che hanno indirizzato il governo a valutare in tre mesi ogni alternativa.

Lotta contro il tempo invocata anche dal presidente dell'autorità portuale Paolo Costa, destinatario nei giorni scorsi di una busta contenente una palloccia; dal canto loro, i comitati antagonisti "No grandi navi" annunciano nuove mobilitazioni per chiedere che il decreto sia applicato senza differita.

Il 12 giugno è fissata l'udienza che valuterà nel merito i limiti al transito per il 2014, le briciole del 12,5% in meno rispetto a un anno fa: ma intanto con l'accoglimento del ricorso la lobby del diporto no limits ha avuta vinta la battaglia più recente, potendo respirare dalla finestra aperta sui prossimi venti mesi. Poi provvederà il canale della Contorta, perché i nomi sono conseguenza delle cose.

**Via libera per il 2015 anche ai colossi superiori alle 96mila tonnellate**

**Sono migliaia i posti di lavoro attorno alla società che gestisce il traffico marittimo**





**VENEZIA** Manifestanti protestano contro il passaggio delle grandi navi nel canale della Giudecca

GETTY IMAGES