

Stop alle grandi navi nel bacino di San Marco, ma non è quello che chiedevano gli ambientalisti

C'è il rischio che l'Unesco ritiri il riconoscimento a Venezia?

[11 agosto 2014]



Il Comitato interministeriale per la salvaguardia della Laguna di Venezia ha vietato l'accesso al bacino di San Marco delle grandi navi sopra le 40.000 tonnellate. Secondo il ministro dei trasporti e delle infrastrutture Maurizio Lupi, «Con questa decisione torna in vigore l'ordinanza per cui nel 2014 e nel 2015 nessuna grande nave al di sopra delle 96.000 tonnellate potrà passare nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca. E Lupi ha annunciato durante la riunione del Consiglio dei ministri che dal primo gennaio 2015 le grandi navi non passeranno più davanti a San Marco. Questo non esclude a priori che la stessa procedura possa essere fatta per altri progetti, ma al momento si è valutata la via del Contorta come la più praticabile in tempi brevi. Con questa decisione, conclude Lupi – torna in vigore l'ordinanza per cui nel 2014 e nel 2015 nessuna grande nave al di sopra delle 96.000 tonnellate potrà passare nel

bacino di San Marco e nel canale della Giudecca. Mi sembra una soluzione equilibrata, che tiene conto sia del dovere di togliere i grattacieli del mare dai canali di Venezia, salvaguardando così una città patrimonio dell'umanità che il mondo ci invidia e salvaguardando anche la vita economica di questa stessa città, molto legata al turismo crocieristico».

Non sembra quello che chiedevano ambientalisti, diverse forze politiche e comitati, preoccupati per l'avvio dei lavori per il Canale Contorta, infatti il portavoce del Comitato No Grandi navi, Silvio Testa, ha avvertito: «Se qualcuno vuole trasformare la laguna di Venezia in una Val di Susa questa è la strada».

Ha suscitato polemiche il fatto che la riunione sia stata presa proprio mentre il Comune di Venezia è commissariato per le vicende legate al Mose ed infatti il commissario straordinario del Comune, Vittorio Zappalorto, ha partecipato alla riunione ma non ha preso parte alla votazione perché la decisione era «Di natura eminentemente politica».

Fortemente critico dall'ex assessore all'ambiente del Comune di Venezia Gianfranco Bettin: «Come volevasi dimostrare. Il blitz di Ferragosto, con cui si è convocato il Comitato per decidere sulle grandi navi, si è concluso come, da facili profeti, avevamo denunciato: con la scelta di sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale il solo progetto dello scavo del Canale Contorta-Sant'Angelo. Una scelta compiuta in assenza di una democratica rappresentanza del Comune. Ministeri ed Enti che sono stati fino al collo condizionati dalla cricca del Mose decidono ancora una volta sulla testa della città, la cui amministrazione, per esplicita conferma della stessa Procura, in quanto tale è stata del tutto estranea allo scandalo Mose. Una vera beffa, corredata di danni enormi. Si realizza così il sogno di certi poteri forti e di tutti i poteri marci: comandare su Venezia senza mediazioni, senza confronti o controlli da parte di un'amministrazione eletta. Si capisce così anche meglio perché non si voglia far votare la città al più presto (in autunno) per restituire pienezza di poteri e di rappresentanza al Comune, mentre ogni giorno, per impoverirla e destrutturarla, si denigra Venezia presentandola come un covo di parassiti e di privilegiati. Occorre dunque ricostituire questa rappresentanza democratica al più presto, in modo che possa intervenire nella procedura di via e che possa aprire il confronto con l'Autorità competente sul nuovo Piano regolatore portuale che assumerà le decisioni davvero strategiche. In alternativa, che nominino un Podestà: sarebbe tutto più chiaro».

Alla fine della riunione il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, che sembra il vero vincitore perché ha sempre chiesto che le grandi navi potessero continuare ad entrare in Laguna, ha detto che «C'è stata una decisione unanime: quella di inviare da subito il progetto del canale Contorta – Sant'Angelo alla Valutazione di Impatto Ambientale e di valutare eventualmente altre proposte qualora queste avessero il rango di poter diventare progetti veri e propri. Soprattutto c'è stata unanimità sul fatto che le Grandi Navi debbano uscire dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca. Rispetto ai tempi sono quelli della burocrazia. L'applicazione del decreto Clini – Passera è comunque un obiettivo da raggiungere: tutte le grandi navi sopra le 40 mila tonnellate dovranno stare fuori dal bacino di San Marco e dal Canale della Giudecca. La tempistica però la detta la procedura. Io spero che si faccia velocemente e anche per questo è fondamentale andare subito alla valutazione di impatto ambientale».

Tra i Comuni presenti alla riunione del "comitato" l'unico contrario è stato quello di Mira. Secondo il vice sindaco Nicola Crivellaro e l'assessore all'urbanistica Luciano Claut: «C'è il rischio che l'Unesco ritiri il suo riconoscimento a Venezia, continuando a far arrivare le grandi navi dentro la laguna. Merita interesse la proposta di Chioggia, ma

riteniamo che il progetto di Mira sia quello con più requisiti in ordine alla tutela ambientale, l'aspetto logistico, i costi e la rapidità di realizzazione».

La proposta di Mira prevede uno scalo in bocca di porto di Lido, collegandosi all'isola artificiale già realizzata per il Mose. Una scelta che non dispiace agli ambientalisti ma che avrebbe anche vantaggi logistici ed economici. «Ci siamo ancor più convinti della bontà della nostra proposta – hanno detto Crivellaro e Claut – anche sentendo dal ministro Franceschini che l'Unesco intende ritirare a Venezia il riconoscimento di sito Unesco se l'attracco delle navi da crociera non dovesse traslocare fuori della laguna». Chioggia si è detta disponibile a fare da scalo temporaneo e Claut e Crivellaro hanno detto che «La disponibilità a tenere ancora in corsa gli altri progetti è importante, ma è evidente che la scelta del canale Contorta appare privilegiata anche perché ha potuto contare nella fase di elaborazione sul supporto tecnico dell'Autorità Portuale».

Infatti il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, l'ex ministro ed ex sindaco della città lagunare Paolo Costa, è molto soddisfatto: «Il solo progetto capace di allontanare le navi da San Marco mantenendo l'eccellenza crocieristica veneziana è il canale Contorta-Sant'Angelo su cui si avvia da domani la procedura di Via, immaginando poi di poterlo realizzare in 18 mesi».