

Trovato su: <http://eddyburg.it/article/articleview/18367/0/3/>

Nessun divieto alle Grandi navi il governo aspetta il nuovo canale

► [Eddyburg](#) / [Città e territorio](#) / [Venezia e la Laguna](#) / [Vivere a Venezia](#)

Autore: [Vitucci, Alberto](#)

Data di pubblicazione: 21.01.2012 16:34

Basta salvare il turismo per Venezia cartolina. La Laguna e la città possono continuare ad andare a ramengo. Business is business, che più miope non si può. La Nuova Venezia, 21 gennaio 2012

Niente limiti per ora al passaggio delle grandi navi da San Marco. Niente decreto del governo, che si riserva di emettere un provvedimento firmato dai due ministri (Passera delle Infrastrutture e Clini dell'Ambiente) per autorizzare lo studio di fattibilità dei progetti alternativi proposti dal Porto: una nuova Marittima sui cantieri del Mose a Santa Maria del Mare, pronta nel 2017, e intanto lo scavo del canale Contorta Sant'Angelo, per collegare Fusina all'attuale Marittima. La prima versione del decreto era molto più «operativa». Prevedeva sotto la normativa di sicurezza per le «aree sensibili» del Mediterraneo una parte dedicata a Venezia. Divieto di passaggio in bacino San Marco delle navi al di sopra delle 30 mila tonnellate di stazza. Ma il ministro Passera si è opposto, e si è scelta la via del decreto interministeriale. In attesa dei nuovi progetti però la situazione rimarrà quella attuale. Intanto la proposta del presidente del Porto Paolo Costa ha incassato l'appoggio del governo. E anche quello, pur più prudente, del presidente della Regione Luca Zaia. «Può essere la quadratura del cerchio», dice, «adesso bisogna passare ai necessari approfondimenti tecnici di fattibilità». Soddisfatto anche il sindaco Giorgio Orsoni. «La proposta del Porto va bene, l'abbiamo scritta insieme. Io credo che le navi vadano messe fuori dalla laguna, allontanate da San Marco».

Lo scavo del canale da Fusina alla Marittima costerà almeno 30 milioni di euro. Bisogna scavare un milione e mezzo di metri cubi di fanghi. «Ma con il commissario si può fare in sei mesi», dice Orsoni, «potrà essere pronto entro il 2013». Costa ha già indicato nella sua lettera inviata l'altro giorno ai ministri Passera e Clini e al sottosegretario Mario Ciaccia anche la strada. Estendere i poteri del commissario, il dirigente regionale Roberto Casarin per decidere in fretta dove scaricare i fanghi, che potrebbero servire per tombare il vicino canale Vittorio Emanuele. Quanto al progetto a lungo termine, Costa ricorda nella sua lettera che «dal 2014 il cantiere del Mose renderà libera una piattaforma di 450 metri per 250». Nei progetti sottoposti all'Europa doveva essere smantellata per riparare il danno ambientale. Ma in questo caso potrebbe ospitare la nuova stazione marittima per attraccare almeno cinque grandi navi, collegata con tunnel al Lido. Un grande progetto che non esclude ovviamente, sempre nei piani del Porto, l'off-shore per i mercantili e i petroli (un miliardo e mezzo di euro), per cui si attende il via libera del Cipe.

Tutti d'accordo? «Evidentemente per il governo la laguna non è un'area a rischio», commenta il Comitato «No Grandi Navi», «ma un contenitore per grandi opere. Lo scavo del nuovo canale avrà effetti idraulici pesanti, portando il canale dei Petroli e le acque alte nel cuore della città. Invitiamo i cittadini a vigilare». Soddisfatti invece i sindacati e gli operatori portuali. «Mi pare una soluzione equilibrata», commenta il segretario della Cgil veneziana Umberto Tronchin, «si allontaneranno le grandi navi da San Marco mantenendo però il lavoro alle 1600 persone che lavorano con le crociere». Si lavora adesso ai due progetti proposti dal Porto e a quanto pare condivisi anche dal governo e dagli enti locali.

Ma per il momento niente divieti. Le navi da crociera continueranno a passare per San Marco almeno fino alla fine del 2013, nonostante gli annunci in senso contrario dei giorni scorsi. Il fatto che le meganavi entrino nel cuore della città per arrivare alla Marittima – unico posto al mondo – non è stato secondo il governo paragonabile all'ormai famoso «inchino» che le navi fanno in mare aperto avvicinandosi alla costa. «L'inchino lo fanno le compagnie e il porto ai loro clienti, permettendo alle navi di passare a pochi metri da San Marco», ha detto Tommaso Cacciari alla trasmissione di Santoro Servizio pubblico, «in realtà questa è gente che non porta a ricchezza a Venezia. Se le navi ormeggiassero a Marghera non cambierebbe nulla». Venezia e le navi ancora in primo piano su tv e media. Oggi uno speciale su Ambiente Italia (Raitre) dalle ore 13.

postilla

Dopo la grande e catastrofica acqua alta del novembre 1966 si sviluppò un dibattito, intenso e ricco di analisi e d'idee, che si concluse con alcuni punti fermi. Tra questi, il danno che il cosiddetto "Canale dei petroli" aveva apportato all'equilibrio idrodinamico della Laguna, la necessità di ridurre dimensioni e portata, la necessità di salvaguardare l'unitarietà idraulica e naturalistica del bacino lagunare. Le decisioni furono tradotte in legge: anzi, in una "legge speciale" che, in quanto tale, dovrebbe prevalere su ogni altro provvedimento normativo. Purtroppo le leggi non agiscono che attraverso le azioni dei governanti a ciò chiamati (perciò il governo si chiama "potere

esecutivo”). I governanti operarono per poco tempo. Poi cominciarono a distruggere ciò che le leggi stabilivano di conservare. Dopo l'alluvione delle acque di mare e di terra, arrivò quella del turismo. Questa volta applaudirono. Ma non vogliamo ripetere ancora cose che abbiamo scritto pochi giorni fa, postillando [un articolo di Enrico Tantucci](#) sulla stesso argomento.. Il punto è che, pontificando o brontolando continuano a distruggere Venezia. Solidali.

| [Spedisci questo articolo ad un amico](#) |