

Venezia / IL MINISTRO CLINI: ORA UN TERMINAL OFF SHORE

Mostri delle crociere in Laguna, ambientalisti contro le grandi navi

Marco Petricca

VENEZIA

Il naufragio della Costa Concordia sulla scogliera dell'isola del Giglio accende i riflettori su Venezia. Il pericolo delle grandi navi in Laguna fino alla notte di venerdì scorso sollevava un dibattito locale, animato da comitati ambientalisti, fumogeni e striscioni. Dopo la tragedia del Giglio anche Venezia è sul tavolo dell'emergenza.

«Sarò a Venezia il 26 gennaio», ha annunciato lunedì Corrado Clini, ministro dell'Ambiente, «e spero che per quel giorno ci siano sul tavolo le soluzioni alternative di cui andiamo parlando in questi mesi». Il primo intervento del neoministro risale a pochi giorni dall'insediamento del governo Monti: «Le grandi navi fuori dalla Laguna - ammoniva Clini da Firenze il 10 dicembre 2011 - occorre un terminal off shore per le navi da crociera». Dichiarazione che faceva eco al sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, aria Pd. Della battaglia contro il transito dei «giganti del mare», il primo cittadino ne aveva fatto il punto di forza della campagna elettorale del 2010, battendo l'allora candidato Pdl Renato Brunetta. Non è dello stesso parere l'Autorità portuale, presieduta da Paolo Costa, già sindaco di Venezia. I giganti del mare portano soldi alla città, soprattutto al porto turistico, ma anche all'economia in gran parte turistica del centro storico. Dai numerosi incontri tra il sindaco e l'Autorità portuale, l'ultimo lunedì per l'arrivo in città della commissione del Senato per la Legge speciale, non è però sortito un accordo definitivo. Si ipotizza di dirottare il transito del flusso crocieristico scavando nuovi canali, ma la proposta è stata respinta da esperti e ambientalisti che invece spingono per un porto off-shore in accordo col ministro.

Nel 2011 sono 800 le grandi navi che hanno transitato in centro storico, pari a 2 milioni di passeggeri

in un anno. Più del quadruplo di quanto avveniva 6 anni fa: nel 2005 gli ingressi furono 407, i passeggeri appena 700mila. E per il 2012 si annuncia già un altro record, la stagione alta parte in aprile. Le grandi navi salpano dall'isola del Tronchetto, attraversano il canale della Giudecca, poi imboccano il bacino di San Marco, sfilano a 30 metri dalla Basilica, proseguono parallele a Riva dei Sette Martiri ed escono dalla Laguna fino a liberarsi nell'Adriatico.

Il primato va alla Magnifica della Msc, alta 60 e lunga 293 metri, porta 2.500 passeggeri e attraversa la città una volta a settimana. E al cui passaggio seguono quotidiane proteste:



l'ultima sabato scorso, hanno partecipato oltre 200 persone il pomeriggio dopo il naufragio del Giglio. Poi c'è Royal Caribbean, la compagnia americana. E non manca la Costa Crociera con la Costa Favolosa, 3.800 passeggeri a bordo, è la gemella della Concordia. Che a Venezia possa ripetersi quanto è accaduto al Giglio lo esclude anche il sindaco. «I fondali della

laguna sono sabbiosi», frenano. Le navi sono trainate da due rimorchiatori, uno a prua e uno a poppa. Gli scompensi riguardano l'inquinamento e il delicato equilibrio della città. Nel dossier presentato dall'associazione Ambiente Venezia e **ItaliaNostra** si dimostra che i «mostri del mare» inquinano quanto 14mila automobili. Il loro passaggio libera diossine e furani cancerogeni depositati nei fondali e sedimentati dagli scarichi del Petrolchimico di Marghera. Oltre a provocare crepe nelle rive di marmo. Nelle fondamenta delle Zattera, a pochi metri da punta della Dogana, dove sorge il museo d'arte contemporanea di F. Pinault, i marmi delle rive, restaurati nel 2007, già cedono a fessure e distaccamenti di tre o quattro centimetri. Li causa il passaggio della parte sommersa delle grandi navi che in profondità «mangiano e risucchiano» le pietre delle fondamenta sommerse di Venezia.