

Turismo

LA «GUERRA» IN LAGUNA

Venezia dice no alle grandi navi

pag. 37

Crociere. Le maxi imbarcazioni potranno transitare dal bacino solo in modi ritenuti compatibili con la salvaguardia della città

San Marco sfratta le grandi navi

Entro il 25 luglio verrà attivato il blocco e si valuteranno i progetti di transito alternativi

IL PUNTO FERMO

Trevisanato, presidente Venezia terminal passeggeri: «L'approdo alla Marittima rimarrà: scelte sbagliate potrebbero essere dannose»

**Barbara Ganz**

Le grandi navi non passeranno più per il bacino di San Marco. Una decisione all'unanimità, presa ieri al vertice romano fra il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti **Maurizio Lupi**, il ministro dell'Ambiente **Andrea Orlando**, il governatore del Veneto **Luca Zaia** e il sindaco di Venezia **Giorgio Orsoni**, con il presidente dell'Autorità portuale **Paolo Costa**, il comandante delle Capitanerie di porto ammiraglio **Felicio Angrisano** e i rappresentanti degli armatori **Clia** (Cruise lines international association) Europe, che si dicono soddisfatti per il percorso avviato.

Il termine indicato è quello del 25 luglio: una data certa - necessaria per uscire da una situazione di stallo che alimenta le proteste, come quella andata in scena domenica scorsa - entro la quale dovranno essere presentati i progetti alternativi da valutare. L'ultima parola

spetterà al "comitatone", l'organismo cui sono affidati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo dell'attuazione di tutti gli interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna, in cui siedono sia autorità locali che nazionali.


Dunque le grandi navi continueranno a transitare, ma solo nelle forme che saranno ritenute compatibili con la salvaguardia della città. Senza mettere in discussione - sottolinea **Sandro Trevisanato**, presidente di Venezia terminal passeggeri, «un punto fermo come l'approdo in Marittima. La crocieristica a Venezia rappresenta circa 5.500 posti di lavoro diretti, un vero motore dell'economia locale. Scelte sbagliate o eventuali aumenti di costi rischierebbero di danneggiare l'intero Mediterraneo, che non ha mete più appetibili di questa, e di metterci fuori mercato rispetto a porti come Atene».

Mentre il Comune punta su **Marghera**, l'Autorità portuale ha già pronta la propria proposta per il canale **Contorta Sant'Angelo**, in modo che traffico commerciale e traffico passeggeri condividessero solo una prima tratta, divergendo all'altezza di **Fusina** evitando il passaggio delle crociere di fronte al porto industriale e commerciale: «Ci siamo impegnati a presentare entro il prossimo mese - spiega **Costa** - un

piano che possa mettere insieme quattro obiettivi: togliere le navi da San Marco, farlo senza che questo metta in crisi la crocieristica veneziana e italiana, senza minacciare il resto dell'attività portuale e possibilmente migliorando la situazione ambientale della laguna». L'attuale posizionamento del Terminal di Marittima - ricorda - sta alla base del successo dello scalo veneziano come "homeport" (porto di arrivo e partenza) perché soddisfa contemporaneamente i requisiti di accessibilità nautica, accessibilità merci, accessibilità passeggeri ed efficiente connessione con l'aeroporto internazionale **Marco Polo**.

Dal punto di vista economico, il traffico crocieristico a Venezia - secondo i dati elaborati da **Ca' Foscari** e università di **Padova** - vale di spesa diretta 435 milioni, di cui 365 milioni (circa il 90% del totale) proveniente dalle navi di stazza superiore alle 40mila tonnellate: l'accordo generale raggiunto ieri riguarda proprio l'applicazione, senza ulteriori dilazioni temporali, del decreto **Passera-Clini**, che vieta il passaggio delle navi oltre questa stazza nella **Giudecca** e a **San Marco**, mentre resta il via libera a yacht e altre imbarcazioni di minore impatto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 @Ganz24Ore



Dentro la città. La nave da crociera Msc Divina vista da via Garibaldi, nel sestiere veneziano di Castello