

# E nessuno ferma quei **MOSTRI**

**Le grandi navi minacciano ancora Venezia e la Laguna. Eppure non c'è legge o autorità che possa impedirlo. Perché sono un ricco business. E i passeggeri aumentano**

DI GIANFRANCESCO TURANO

**I**l 7 settembre sotto un sole afoso, la sagoma della Carnival Sunshine si stacca dalla stazione marittima di Venezia per la passeggiata di routine all'inizio di una crociera nel Mediterraneo.

Il colosso alto 62 metri e lungo 273 per 103 mila tonnellate di stazza torna in Laguna per la prima volta dopo il 27 luglio, quando si era avvicinato a pochi metri da Riva dei Sette Martiri secondo l'assessore comunale all'ambiente Gianfranco Bettin o, nella versione della Capitaneria di porto, aveva seguito i protocolli di navigazione rimanendo a 72 metri dalle pietre di Venezia senza creare alcuna minaccia a vaporette e gondole.

Stavolta la Sunshine, guidata da un rimorchiatore a prua e uno a poppa, attraversa il bacino di San Marco a distanza di sicurezza con i suoi 3 mila passeggeri e 1.040 membri dell'equipaggio. Il mare è piatto. Non c'è onda, né vento. Eppure, vista da Riva degli Schiavoni, la grande nave sembra una balena nella vasca dei pesci rossi. Copre il campanile dell'isola di San Giorgio, poi si infila nel canale della Giudecca lasciandosi a dritta la punta della Dogana.

Nella stessa giornata di sabato la scena si è ripetuta altre sette volte. Il record è previsto per il 21 settembre quando le grandi navi da crociera in transito sotto il campanile di San Marco saranno dodici per un carico di passeggeri intorno a 30 mila. È un primato difficile da battere, considerato che gli attracchi della stazione marittima sono solo otto. Ai moli ci sarà la fila come a un casello autostradale nei giorni da bollino nero.

Proprio il pedaggio, commisurato alla stazza del mezzo, è la chiave di un azzardo ambientale con pochi uguali

al mondo nel cuore di un sistema urbanistico che non ha uguali al mondo. Per offrire ai suoi ospiti il brivido di guardare dall'alto in basso la cattedrale di San Marco una compagnia armatoriale paga in media 39 mila euro per ogni "toccata", come si chiamano gli approdi. Questi soldi finiscono nelle casse della Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), un centauro societario pubblico-privato che ha come azionista di riferimento l'Autorità portuale di Venezia. Cioè lo stesso ente pubblico che è chiamato a vigilare sul traffico in Laguna e che nel suo sito web sfoggia il motto orgoglioso: "Dove la terra gira intorno al mare" (vedi box a pag. 60).

Il presidente dell'autorità portuale veneziana (Apv) è Paolo Costa, sindaco dal 2000 al 2005, ex europarlamentare Pd fino al 2009, ministro dei Lavori pubblici nel primo governo Prodi e attuale presidente di Spea-Autostrade del gruppo Benetton.

Costa è, ovviamente, a favore delle grandi navi. Per l'Autorità portuale la Venezia Terminal Passeggeri è una macchina da "schei" che negli ultimi tre anni ha accumulato profitti netti aggregati per quasi 13 milioni di euro, oltre il 10 per cento sui ricavi a dispetto di una recessione mondiale feroce.

Poi c'è l'indotto. Ad aprile quattro esperti delle università di Cà Foscari e di Padova interpellati da Apv hanno affermato che le grandi navi valgono il 5,4 per cento del Pil cittadino ossia 365 milioni di euro, un milione al giorno. Un altro economista di Cà Foscari, Giuseppe Tattara, ha in seguito dimostrato che l'indotto vale al massimo il 2 per cento del Pil (134 milioni di euro).

Anche con le cifre rivedute e corrette, Costa può permettersi il lusso di evitare l'ipocrisia che regna sovrana intorno alle

navi da crociera in Laguna.

A parole, sono quasi tutti contrari, a partire dal sindaco in carica Giorgio Orsoni. In pratica, vige lo scaricabarile. Il Comune non può bloccare le grandi navi perché non ha giurisdizione sul bacino di San Marco, dove comanda l'Apv di Costa. Del resto, Orsoni ha i suoi grattacapi anche dove ha giurisdizione. Per esempio sul Canal Grande, una sarabanda di motoscafi privati, gondolieri, mezzi pubblici, tassisti, noleggiatori e chiatte che si è saldada con la morte di un turista tedesco nell'incidente del 17 agosto scorso.

Come spesso accade, il capolavoro del decisionismo indeciso a tutto è made in Roma. Il 2 marzo 2012, in reazione alla sciagura della Costa Concordia, il governo Monti ha emanato un decreto chiamato "Rotte sicure" a firma dei ministri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, Corrado Clini e Corrado Passera. La Vtp ha subito piazzato due ricorsi al Tar (maggio e luglio 2012) contro una parte del provvedimento. Ma poteva risparmiarsi le spese di carte bollate. L'articolo 3 del decreto Clini-Passera, una versione aggiornata del comma 22, applica alle navi oltre le 40 mila tonnellate di stazza il divieto di scorrazzare in Laguna "a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili e alternative a quelle vietate".

La norma, insomma, proibisce alcune vie di navigazione ma soltanto in un futuro remoto e indefinito. Nel frattempo, il divieto non vieta nulla. Così, il tassamento delle navi passeggeri può continuare a girare. In sei anni, dal 2006 al 2012, le toccate sono aumentate di un terzo, da 425 a 661. Ma le navi sono sempre più grandi e i crocieristi sono raddoppiati.

Erano 885 mila nel 2006. L'anno scorso hanno superato quota 1,7 milioni dopo il record di 1,8 milioni del 2011. Il 2013 è dato in discesa. Fra gennaio e luglio ci sono stati 391 approdi contro i 431 dello stesso periodo del 2012 (-9 per cento). Il grande ingorgo del prossimo sabato 21 settembre è dovuto anche alla chiusura imminente della bocca di Malamocco per la posa dei cassoni del Mose con la conseguente congestione del traffico nelle due bocche aperte di Chioggia e soprattutto del Lido, dove le grandi navi entrano ed escono. I lavori sulle dighe mobili dureranno dal 22 novembre al 4 aprile. È il periodo di bassa stagione per le crociere ma il danno è certo e si prevede che proseguirà nel 2014.

Senza soffermarsi troppo sul paradosso che vede lo scontro fra due bestie nere degli ambientalisti, Mose e grandi navi, i politici si stanno applicando alle possibili soluzioni "praticabili e alternative" richieste dal decreto Clini-Passera.

Le principali sono quattro. L'Autorità portuale di Costa favorisce la realizzazione di un nuovo canale (Contorta Sant'Angelo) in diagonale fra il canale dei petroli di porto Marghera e la stazione Marittima. Costerebbe 65 milioni di euro e, secondo gli avversari di questa soluzione, creerebbe un disastro con l'accelerazione dei flussi idrodinamici in Laguna. Il governatore leghista del Veneto, Luca Zaia, appoggia questa proposta.

Cesare De Piccoli, ex deputato del Pd e viceministro dei Trasporti del secondo governo Prodi, vuole piazzare le grandi navi vicino alla bocca di porto di Malamocco, anziché farle passare dal Lido come avviene adesso, con un attracco provvisorio e lo spostamento con motonavi dei passeggeri interessati alla gita in centro.

Manterrebbe il transito dalla bocca del Lido l'ex deputato di Scelta Civica, Enrico Zanetti, ma con un passaggio alle spalle della Giudecca, invece che fra la Giudecca e le Zattere.

Il sindaco Orsoni favorisce lo spostamento degli attracchi a Marghera dove le banchine e gli spazi di manovra abbondano per effetto della deindustrializzazione. Questa ipotesi incontra due ostacoli. Se i 3.500 passeggeri della Msc Divina, una delle otto navi approdate alla Marittima il 7 settembre scorso, decidessero di andare in città, ci vorrebbero 45 pullman gran turismo dei più capienti per trasportarli fino in piazzale Roma. Per non parlare dei leviatani di ultimissima generazione come la Oasis of the Seas della Royal Caribbean che ha un carico massimo di 6.360 passeggeri.

Il problema sono proprio le grandi compagnie di navigazione turistica. I loro pacchetti sono molto meno allettanti

senza la panoramica dal ponte sulla Serenissima. E per non perdere i loro pedaggi Venezia deve cercare una mediazione.

Di recente è rispuntata una quinta ipotesi, quella di contingentare le grandi navi. Il numero chiuso sui turisti è un classico del dibattito sulla salvaguardia di Venezia. Applicato alle crociere con la benedizione degli attuali ministri dell'Ambiente Andrea Orlando e delle Infrastrutture Maurizio Lupi ha il pregio di rinviare ancora una volta la soluzione del problema senza bloccare i flussi finanziari.

Da qui a fine ottobre Lupi, Orlando, il sindaco Orsoni e il governatore Zaia hanno promesso di trovare una decisione definitiva ma il numero chiuso sembra l'unica strada.

Del resto, anche senza un nuovo decreto governativo un abbassamento delle toccate appare inevitabile anche oltre il 2016 quando il sistema delle dighe mobili sarà entrato in funzione e, nelle fasi di acqua alta, i transiti alle bocche di porto saranno impediti dal sollevarsi delle paratoie del Mose.

Nel frattempo, le proteste di associazioni e comitati (Italia nostra, No Grandi Navi, Wwf) continuano e i politici incrociano le dita nella speranza che non si ripeta l'incidente del molo Giano di Genova, il 7 maggio di quest'anno. È vero che l'aumento di stazza delle grandi navi aumenta i rischi, specialmente nel lungo periodo. Ma è anche vero che nel lungo periodo siamo tutti morti. Lo diceva un economista inglese, John Maynard Keynes. E di fronte agli schei a Venezia non possono non dirsi keynesiani.

*ha collaborato  
Alberto Vitucci*

## **NAVI PIÙ GRANDI E CROCIERISTI A QUOTA 1,7 MILIONI. MENTRE IL MOSE CHIUDERÀ UN CANALE E NEL BACINO SARÀ IL CAOS**

## Chi controlla il controllore

Passano i secoli ma Venezia continua a essere una realtà a sé anche nell'economia. In Laguna pubblico e privato, controllori e controllati, si mischiano con risultati discutibili. Il caso del Consorzio Venezia Nuova, la concessionaria privata che costruisce le dighe mobili del Mose con i soldi dello Stato, continua a tenere banco con l'inchiesta della magistratura che all'inizio di settembre ha portato in carcere l'ex vicequestore di Bologna Giovanni Preziosa. Il mondo delle grandi navi da crociera ruota invece intorno alla Venezia terminal passeggeri (Vtp). Vtp è composta da un gruppo di azionisti e manager delle più varie tendenze politiche. Il presidente è l'ex deputato Pdl Sandro Trevisanato. Il socio principale è l'Autorità portuale di Venezia guidata dal democrat Paolo Costa. Poi c'è la finanziaria regionale Veneto Sviluppo a guida leghista. La parte privata è composta dalla Finpax che raccoglie spedizionieri, agenzie di viaggio e cooperative di facchinaggio,

dalla Camera di commercio veneziana e dalla rampantissima Save, società di gestione dell'aeroporto Marco Polo che vede al timone Enrico Marchi e che ha fra i suoi soci Comune di Treviso e Provincia di Venezia.

È vero che nel generale disastro delle imprese partecipate da enti, regioni, province e comuni, la Vtp è un'eccezione virtuosa. La società ha i conti in ordine e molte imprese del ramo privato invidiano i milioni di euro di utili annuali consentiti dalle grandi navi da crociera. Vtp non si limita a distribuire dividendi. Investe nei nuovi moli di attracco e ha acquisito partecipazioni nei terminal passeggeri di Catania, Cagliari, Brindisi e Ravenna. Difensore d'ufficio delle grandi crociere nel bacino di San Marco, Vtp ha messo nero su bianco nella relazione al bilancio 2012 le sue proteste con il presidente della Rai, con i direttori di reti nazionali e con il caporedattore di Rai 3 Veneto per avere concesso troppo spazio informativo alle proteste del comitato No Grandi Navi.

Al di là della pressione sui media, c'è un problema di conflitto di interessi nel momento in cui l'Autorità portuale, ente pubblico incaricato di vigilare sui traffici marittimi in Laguna, si trova ad essere la controllante della sua partecipata Vtp che grazie all'incremento di quei traffici incassa utili, paga stipendi e distribuisce consulenze. In queste condizioni è improbabile che l'autorità portuale si trovi dalla parte di chi vuole fermare le grandi navi in Laguna. La scappatola che consente di dividere l'aspetto vigilanza dall'interesse privatistico è una società per azioni chiamata Apv Investimenti. Fondata nel 2001 quando Costa era sindaco, Apv investimenti ha aiutato l'autorità portuale veneziana a costruire una rete di 17 società controllate, partecipate o collegate. Fra queste, ci sono le Autovie Venete, l'autostrada Venezia-Padova e la società di progetto Alemagna, incaricata di completare il collegamento autostradale tra Venezia e Monaco di Baviera. Le piccole Iri non muolono mai. G. T.

## Quando la barca diventa opera d'arte

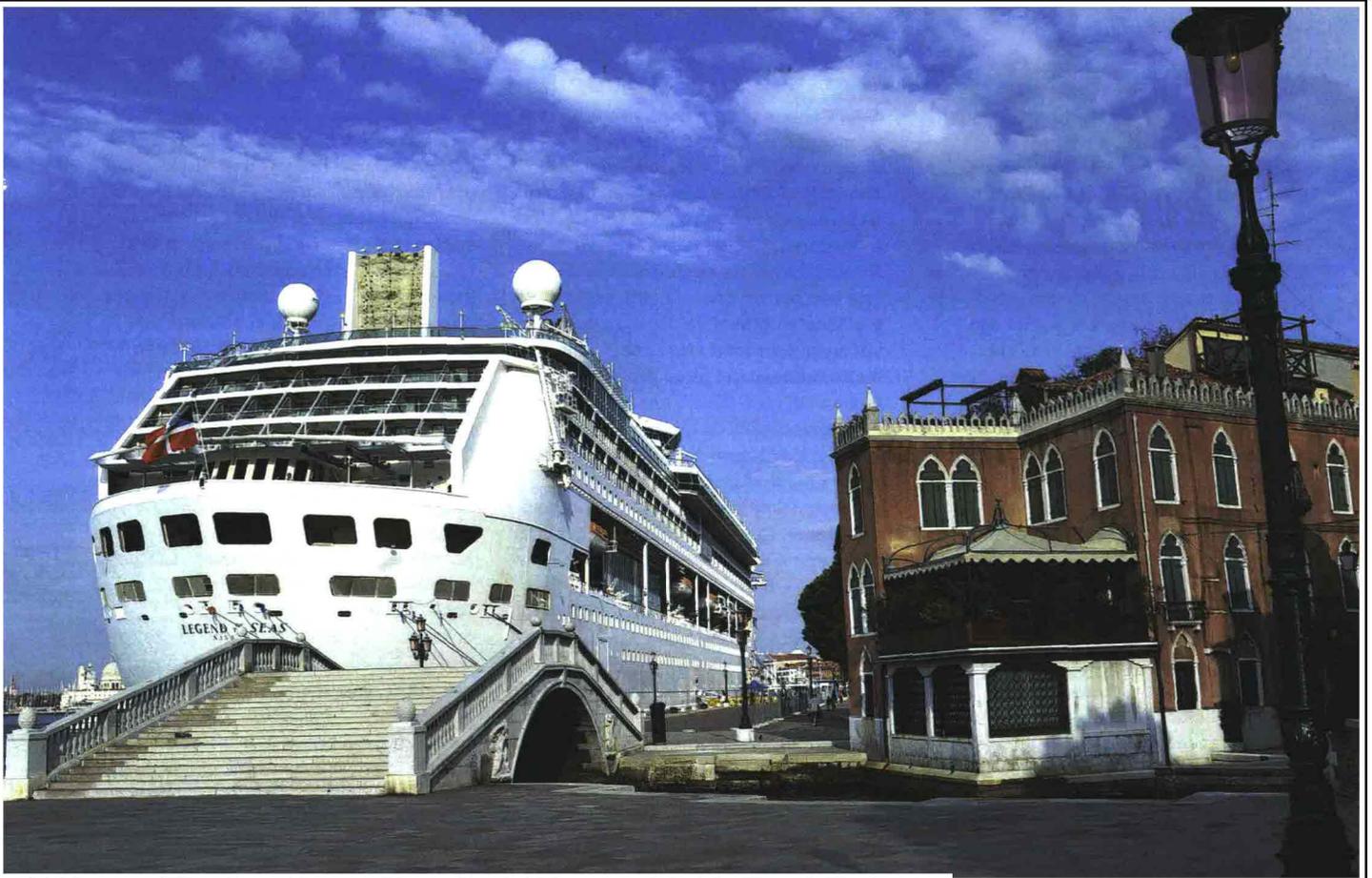
Una barca scalcagnata, in disuso dal 2011, destinata alla rottamazione in un arsenale di Lisbona e che invece viene riportata a nuova vita. Una storia di navigazione e di intrecci commerciali e diplomatici fra due potenze di altri tempi, il Portogallo e la Serenissima, «un progetto che stabilisce un legame stretto tra le due città, sulla base di una loro storia condivisa con il mare e sul collegamento tra Occidente e Oriente». Joana Vasconcelos, l'artista selezionata per rappresentare il suo paese alla Biennale di Venezia, ha scelto di presentarsi al pubblico con un "floating Pavilion", il Trafaria Praia. Ha rimesso in sesto quella barca ormai abbandonata, ha ricoperto le sue pareti esterne con azulejos dipinte a mano che disegnano lo skyline di Lisbona e ha allestito, nella sua pancia, un vero e proprio ambiente sottomarino, un'immersione onirica in un mondo pieno di meduse, mostri acquatici, creature mai viste. Sotto coperta, si entra nel paese delle meraviglie, un "ventimila leghe sotto la Laguna" rigorosamente lavorato a maglia ad uncinetto e tempestato di led luminosi, avvolto in un blu elettrico che libera la fantasia. Il suo traghetto, ormeggiato ai Giardini, salpa a orari regolari e scarozza i suoi casuali passeggeri su e giù per il Canal grande, verso Punta della Dogana, intercettando di tanto in tanto le mastodontiche navi da crociera, quei grattacieli galleggianti che attraversano

le acque veneziane, sfiorando il molo di San Marco, orientandosi a mala pena nella nebbia, schivando i vaporette. Non c'è nessun biglietto da pagare per la corsa del Trafaria Praia, il "trip" è gratuito e la memoria corre ai pendolari, spesso delle classi operaie, che su quella barca navigavano lungo il Tago per raggiungere il loro posto di lavoro. Romantico, surreale, con le note del tado mescolate alla acid music ad accompagnare i suoi viaggi, il padiglione-traghetto produce un cortocircuito potente. Il cacilheiro portoghese e il pittoresco vaporetto veneziano possono contare su un'assonanza sentimentale e lirica: «Trafaria Praia», spiega Vasconcelos, «sottolinea una storia, una identità di un paesaggio urbano che si sviluppa lungo le rive del Tago nel caso di Lisbona e su un lungomare per quanto riguarda Venezia. È, inoltre, un servizio di trasporto pubblico, accessibile a tutti, naviga intorno alla Laguna, non stride con il contesto perché ricorda i vaporette e la loro missione».





MANIFESTANTI CONTRO LE NAVI A VENEZIA; SOTTO: LA "TRAFARIA PRAIA" PRESENTATA ALLA BIENNALE



UNA NAVE DA CROCIERA ALL'ORMEGGIO NEL CENTRO DI VENEZIA; SOTTO: PAOLO COSTA; A SINISTRA: GIORGIO ORSONI

