

## IL CASO CROCIERE

### LA VERITÀ SU VENEZIA E LE GRANDI NAVI

DI CORRADO CLINI\*

Venezia è il «miracolo» di un luogo sommaramente artificiale ma nel quale l'attività dell'uomo ha mantenuto, se non migliorato, l'armonia della natura. A Venezia la civitas ha continuamente trasformato l'urbs riuscendo a farne un tutto inscindibile di eccezionale valore ambientale e storico-artistico. Il motore della trasformazione è stato e continua a essere il rapporto di Venezia con la radice storica della sua potenza: il mare, i traffici marittimi...

...e gli ambiti portuali che li hanno via via accolti nel tempo. Rapporto ben ripercorso anche nelle pagine di questo libro e che è giunto fino all'azzardo dello sviluppo petrolchimico di Porto Marghera degli ultimi cinquant'anni. In questa storia il traffico crocieristico ha avuto un ruolo minore almeno fino ai primi anni Settanta dello scorso secolo quando, ancora sull'onda emotiva della grande «acqua alta» del 4 novembre 1966, il "Progetto 80, rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971/75" ha immaginato un allentamento della pressione portuale mercantile sulla laguna, auspicando per contro una specializzazione della portualità veneziana nel traffico passeggeri. L'indicazione si è trasformata in un progetto coerentemente perseguito per oltre quarant'anni e ha prodotto un indubbio successo; quello che, dal 2000 a oggi, ha portato Venezia ai vertici del crocierismo mondiale, anche perché accolto in

una delle più moderne ed efficienti Stazioni Marittime del Mediterraneo. Un successo prezioso, da difendere, ma oggi anche da controllare perché giunto a un limite percepito come pericolo - della dovuta compatibilità armoniosa con Venezia e la sua laguna.

Un limite-pericolo reso plasticamente evidente dalla carena bianca - riversa sulla costa dell'isola del Giglio e sospesa precariamente fra la riva e l'abisso - della Costa Concordia, la nave da crociera naufragata il 13 gennaio 2012 dopo uno sciagurato «inchino». Nessuno confonda l'avvicinamento e l'attracco al porto di Venezia con l'indebito fuori rotta della Costa Concordia. L'entrata dalla bocca di Lido e il passaggio davanti a San Marco avvengono condizioni di sperimentata sicurezza. Fumi e moto ondoso sono fenomeni eliminati o eliminabili. Ma è indubbio che la dimensione raggiunta dalle grandi navi bianche è oggi sproporzionata rispetto al contesto storico-architettonico: se affascina pochi futuristi, spaventa e incute timore ai più.

È per questo che, decidendo di introdurre norme che tutelino dal ripetersi di tragedie come quella del Giglio, il Governo ha pensato anche a Venezia. Suggerendo che si sperimentino nuovi modi di avvicinarsi a Venezia in crociera: o con navi proporzionate al contesto veneziano alle quali continuerà a essere riservato il privilegio di passare davanti San Marco e lungo il canale della Giudecca, o mantenendo le grandi navi e accettando di raggiungere la Stazione Marittima per una via alternativa che escluda San Marco e Giudecca. Il tutto per contemperare i due obiettivi della tutela del patrimonio artistico e ambientale veneziano e della salvaguardia della sua eccellenza crocieristica.

È così che l'articolo 2, comma b, del decreto del 2 Marzo 2012 vieta il transito attraverso il canale della Giudecca e il bacino di San Marco delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda; e che l'articolo 3 applica tale divieto a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili e alternative a quelle vietate. Alternativa che è nella responsabilità della Capitaneria di Porto e del Magistrato alle Acque, da individuare con la collaborazione dell'Autorità Portuale. A loro il primo vaglio e la

prima composizione degli interessi legittimamente rappresentati dalle associazioni ambientaliste da un lato e degli armatori dall'altro, prima che l'ultima parola sia data alle istituzioni democratiche locali, regionali e nazionali che, fortunatamente, possono disporre per legge di quello strumento - il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia - che da oltre trent'anni garantisce la tutela fisica, ambientale e socio-economica di Venezia e della sua laguna.

Un approccio, dunque, definitivo negli obiettivi ma implementato con la dovuta gradualità, anche per dare sostanza giuridica a un necessario cambio di passo nella prevenzione, valutazione e rimedio delle esternalità negative prodotte dalle attività umane, superando la paralisi dello sbandieramento, contrapposto e sterile, di interessi di parte.

Lo stesso approccio, per restare a Venezia, recentemente adottato per l'area di Porto Marghera - solo abbagliata per decenni dal miraggio di una riconversione produttiva sostenibile - che oggi, in virtù dell'Accordo di programma sottoscritto dal Ministero dell'Ambiente con Regione del Veneto ed Enti Locali il 16 aprile 2012, apre alla possibilità di bonifiche sollecite e all'atteso reinserimento nel circuito produttivo di intere aree altrimenti inerti.

In quest'ultimo caso ad esempio entrando dalla bocca di porto di Malamocco e percorrendo, per raggiungere la Marittima, il nuovo tratto di canale Contorta Sant'Angelo del quale si stanno valutando fattibilità e impatto sulla morfologia lagunare. O magari, domani, realizzando una nuova Stazione Marittima ai limiti marini della laguna resa raggiungibile da passeggeri e merci nei modi che la fantasia di chi ama Venezia saprà inventare.

(\*ministro dell'Ambiente)

**AMBIENTE E LAVORO**

«Il progetto degli anni '80:  
meno attività commerciale  
aumento dei passeggeri»

# Venezia, il patto con le crociere

*Il ministro Clini: «Davanti a San Marco solo navi piccole,  
per quelle di enormi dimensioni troveremo altri percorsi»*

**Passeggeri raddoppiati in 10 anni  
Lavoro per quasi 5500 persone**

Ma sarà vero che le "grandi navi" sono un pericolo per Venezia? Un libro "Le rotte del leone" (Marsilio) mette a fuoco tutti i problemi di questo fenomeno economico: quasi 5500 occupati, passeggeri passati da 337 mila a 800 mila in dieci anni, almeno 363 milioni di euro spesi in città. Mai dimenticare che le navi sono la vita di Venezia, spiega il provveditore al Porto Paolo Costa.

«Dal 2000 a oggi  
Venezia al top  
del crocierismo  
di tutto il mondo»

«Un successo  
da difendere  
ma anche  
da controllare»

