

Grandi navi, passare alla fase progettuale per la Bocca del Lido

L'INTERVENTO



ANDREINA ZITELLI *

La manifestazione Giochi in acqua organizzata dai Movimenti è frutto di una battaglia che muove da lontano, un grande afflusso di popolo che vede i propri referenti nei leader del Movimento e nelle persone che sempre e senza strumentalizzazioni si sono spese per la causa della difesa della laguna di Venezia anche dalle grandi navi, prese a emblema della degenerazione turistica che investe questa città, prima, tra eguali.

Il Movimento a Venezia sa che si può vincere solo se verranno deliberati Indirizzi e compiuti Atti pubblici

nel solco delle norme e delle decisioni, regolarmente assunte, secondo le procedure codificate.

Finora tutti i governi che si sono succeduti dall'affondamento della Concordia, i governi Letta, Renzi, Gentiloni e i loro vari ministri e sottosegretari hanno tutti parlato a vuoto, nessuna decisione è stata presa: le mancate soluzioni e i vuoti proclami hanno avuto il solo risultato di mantenere il passaggio delle grandi navi per il Bacino di San Marco che è poi l'unico vero interesse delle Compagnie crocieristiche.

Ora l'ultimo governo M5Stelle-Lega, con il Presidente Conte, ha l'occasione di risolvere la questione. Le dichiarazioni, per ora date in ordine sparso, lasciano intravedere che la soluzione potrebbe davvero discendere dalla presa d'atto

che nessuna decisione su terminal a Marghera con o senza lo scavo del Canale Vittorio Emanuele è mai stata presa, e che il presidente

del Porto continua a declinare e avanzare progetti che nessuno ha autorizzato.

Sembra quindi utile richiamare alla realtà tutti coloro che si agitano attorno a questo problema, che ha invece facile soluzione. Basta seguire il decreto Clini-Passera nelle finalità enunciate in premessa: "Considerata la particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della laguna di Venezia ove sono presenti ecosistemi continuamente posti a rischio, anche tenuto conto dei rilevanti aumenti del traffico marittimo" con l'allontanamento completo delle grandi navi dall'intera laguna, limitandone il transito a navi di contenuto tonnellaggio.

Se si vuole allontanare tout court le grandi navi dalla laguna, va modificato il decreto Clini-Passera, fermandolo all'articolo 2, con ciò definendo che:

1) non è stato possibile individuare alcuna soluzione alternativa compatibile;

2) non hanno avuto ragione d'essere le procedure attivate con la delibera e l'atto di indirizzo del Comitato dei ministri per Venezia dell'8 agosto 2014;

3) si sono svolte per nulla le lunghe e complesse disamine dei due progetti presentati al ministero dell'Ambiente, in sede di Valutazione di impatto ambientale;

4) l'esito di quella valutazione non ha alcun valore, non ostante si sia conclusa con un Pronunciamento di compatibilità ambientale per uno dei due progetti,

5) il progetto approvato alla Via non viene inviato, come vorrebbe la legge in vigore, all'esame del Consiglio superiore dei Lavori

pubblici;

6) non ha ragione d'essere l'Intesa tra Stato e Regione raggiunta già nell'aprile 2014;

7) pertanto non vi è alcuna ragione di consentire ulteriore passaggio transitorio delle navi per il Bacino di San Marco, essendo che non vi è alcun progetto da

realizzare.

Il Governo può senza dubbio decidere che non ci sono soluzioni che possano tutelare l'economia del settore a fronte dell'interesse di tutela della città e della sua laguna. Il Governo può altresì seguire la strada intrapresa e arbitrariamente interrotta dai governi precedenti per le forti capacità di pressione esercitate, sui ministri e sui loro rappresentanti locali, dai portatori di massimo interesse economico attestato sulla posizione reddituale dello scalo della Marittima.

Il nuovo Governo può dare seguito cioè alle procedure attivate dall'articolo 3 del decreto Clini-Passera e che hanno portato, dal 2013 al 2017, a individuare in un avamposto nel canale marittimo della Bocca di Lido una possibile soluzione in grado di garantire un approdo anche alla crocieristica di grande stazza, salvaguardando, ovviamente riprogettandolo, l'interesse economico.

Questa soluzione, nel momento che fosse accettato di iniziare a svilupparne le condizioni di esercizio, aprirebbe una serie di conseguenti possibilità logistiche e strutturali, in verità tutte ancora da affrontare.

La negazione a priori dell'unica soluzione possibile ha finora impedito di sviluppare i ragionamenti indotti dal progetto sulla calendarizzazione delle crociere, sulla modularità della struttura, sulla logistica, sulla regolazione del traffi-



co acqueo, sul modello di carene per la navigazione sussidiaria, sull'impiego di tecnologie avanzate per la propulsione nautica, sul controllo dell'inquinamento, sulle compensazioni ambientali.

Interrompere un ragionamento, per essere troppo massimalisti in un senso di massimo profitto o di ideologico ambientalismo, ha spesso prodotto mostri: si veda la pessima soluzione all'Ilva di Taranto.

* Ambiente Venezia