

Venezia Collisione con battello, feriti e polemiche



Nelle foto la nave, un gigante lungo 275 metri, che a Venezia ha urtato un battello e la banchina

Grandi navi, perché non decidete?

di **Gian Antonio Stella**

E se succede a Venezia? «Uffa!», sbuffavano fino a ieri mattina i sostenitori delle Grandi Navi. E attaccavano a snocciolare contro i soliti gufi una miriade di dati, calcoli, portolani, algoritmi, sigle imperscrutabili di strumentazioni spaziali che mai e poi mai avrebbero consentito un incidente nel canale della Giudecca eccetera eccetera... È successo davvero. E tutte le chiacchiere sono state spazzate via.

continua alle pagine **10 e 11**

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



Nave fuori controllo, Venezia trema Pesano anni di decisioni mancate

Un gigante delle crociere da 65 mila tonnellate travolge una lancia fluviale ferma nel canale della Giudecca

di **Gian Antonio Stella**

SEGUE DALLA PRIMA

Erano le 8:34. Entrata dalla bocca di porto di San Nicolò e diretta verso la Marittima, la nave da crociera «Msc Opera» procedeva lungo il canale veneziano a 5,3 nodi. Tanti, come dimostrerà la cronaca. Una velocità solo un po' più bassa di quella prescritta negli anni Trenta del Novecento quando i bastimenti non erano palazzoni immensi alti quanto il campanile dei Frari, il secondo di Venezia dopo San Marco.

Di colpo, su quel bestione bianco da 65.000 tonnellate lungo 275 metri, largo 32 e capace di trasportare circa 2.679 ospiti e 728 uomini e donne dell'equipaggio, c'è un blackout ai comandi. Un blackout inspiegabile. E la nave affidata alla guida di un rimorchiatore davanti e uno dietro della flottiglia di Rimorchiatori Riuniti Panfido, fondata tanti anni fa in Venezuela da due emigrati italiani che fecero fortuna, diventa ingovernabile. Peggio: a dispetto di ogni schema, la grande nave accelera. E dopo esser passata davanti alla Madonna della Salute ai cinque nodi che dicevamo, accelera e accelera in poche centinaia di metri fino a quasi sette nodi.

«Mi sono accorto che aumentava la velocità tirando a dritta verso San Basilio e il pontile dei vaporetto dove c'era molta gente e ho cominciato a tirare e tirare per raddrizzarla verso il centro del canale», racconta Andrea Ruaro, triestino, ventun anni di esperienza in laguna, il pilota del rimorchiatore Angelina che stava davanti, «Per quanto spingessimo i motori al massimo, però, non ce la facevamo. Era proprio impossibile».

È fermo lì, in banchina, un «lancione» turistico che in quel momento sta accogliendo i passeggeri a bordo, la «River Countess». Quello che succede è nei video ripresi da varie persone che stavano nei dintorni con il telefonino acceso. La grande nave da crociera ormai cieca ad ogni comando, mentre l'altro rimorchiatore alle spalle cerca di rallentarla, piomba a poppa del «lancione», lo copre in parte decapitando il ponte superiore, si infila fra questa e la banchina staccandola all'ormeggio e trascinandosela avanti con un'ancora gigantesca infilata nel fianco.

Ambulanze, Vigili del fuoco, carabinieri, poliziotti, vigili urbani. Un caos indescrivibile. Il cozzo è stato così forte che tutti si chiedono sgomenti quale possa essere il bilancio.

Minuti febbrili a controllare le due navi, la banchina, eventuali passeggeri scaraventati in acqua. Cinque feriti, pare. Nessun morto. Grazie a Dio. E mentre i soccorsi si mettono febbrilmente in moto, cominciano a grandinare i commenti.

Il sindaco Luigi Brugnaro tuona: «È l'ennesima dimostrazione che non è più pensabile che nel canale della Giudecca debbano passare le grandi navi. Lo diciamo da otto anni, e chiediamo immediatamente l'apertura del Vittorio Emanuele». Il governatore Luca Zaia, che già aveva detto la sua («È un'immonda schifezza, il problema va risolto: c'è un decreto che è chiaro e che dobbiamo applicare») ai tempi delle prime polemiche seguite dal divieto d'ingresso — poi aggirato — alle imbarcazioni superiori alle 40mila tonnellate imposto dal governo di Mario Monti, insiste: le grandi navi da lì vanno tolte. Ecco anche Danilo Toninelli: «Il Comitato aveva partorito e analizzato tredici diversi progetti, noi li abbiamo ridotti facendo sintesi con tre: Chioggia, San Nicola e Malamocco...».

Riemergono le fratture. Istantanee. Fatta la tara alla consueta gaffe toninelliana («San Nicola» invece di San Nicolò...) e l'accenno a Chioggia, unica città grillina del circondario,

le tre le soluzioni prospettate come una magica rosa dal ministro dei Trasporti sono infatti da anni e anni al centro di discussioni accese e di non facile uscita. Contestate più o meno tutte dai promotori del comitato «No grandi navi», da anni in guerra contro il viavai dei giganteschi alberghi semoventi da crociera e ieri riuniti subito a San Basilio per una manifestazione di protesta.

Ironizza Matteo Salvini: «Mi risulta che una soluzione per evitare problemi come quello dell'incidente tra le navi a Venezia era stata elaborata già dall'anno scorso, con l'allargamento di un canale e una parte delle navi a Porto Marghera, ma tutto ciò è bloccato da mesi perché è arrivato un no da un ministero romano, e non è un ministero della Lega».

Al di là delle posizioni di principio di chi contesta come Italia Nostra e gli ambientalisti di mezzo mondo la stessa filosofia di piegare una città gentile e fragile come Venezia alla logica di un turismo di massa sempre più invasivo, ingordo e volgare, le obiezioni a questo o quel progetto per aprire alle Grandi Navi un percorso diverso da quello della Giudecca, non sono affatto capricci buttati lì a casaccio. La riapertura del «Vittorio Emanuele», per di-

re, spaventa quanti temono che l'allargamento e lo scavo fino a undici metri del canale possa portare dentro altra acqua dal mare rendendo sempre più costose e forse inutili le paratie del Mose. Vale la pena? Mah...

275

Metri

È la lunghezza della nave da crociera Msc Opera. La sua larghezza è di 32 metri ed è alta 54 metri

21,1

Nodi

È la velocità massima che può raggiungere in navigazione la Msc Opera. In media viaggia a 18 nodi

728

Marinai

È il numero complessivo dell'equipaggio della Msc Opera. La nave può ospitare sino a 2.679 passeggeri

L'ira di Zaia

Il governatore veneto dopo l'incidente della Msc Opera: «C'è un decreto, va applicato»

Salvini punge il M5S

«Mi risulta che è tutto bloccato da mesi in un ministero di Roma, e non è della Lega»

Su un punto sono tutti d'accordo: il tormentone sulle grandi navi da crociera e sul percorso per farle entrare in laguna è diventato ormai insopportabile. E non è possibile che venga rimesso in discussione ad ogni cambio di governo. Chi deve decidere decida. Purché non tenga conto solo del business. Come se la conservazione della nostra città più bella e delicata venisse dopo.

Vada come vada, l'incidente di ieri, così spettacolare e traumatico, nel cuore di Venezia, la fa finita una volta per tutte con una tesi spacciata per un dogma. L'idea che la tecnologia possa metterci al riparo da ogni rischio. Non è così. Non in ambienti fragili come la laguna. È stato un «problema tecnico», dice un comunicato di Msc. Ci dobbiamo accontentare? E fidarci ancora di chi, come fece l'allora soprintendente di Venezia Renata Codello sosteneva che c'era da star tranquilli e che «nessuna nave entra nel canale della Giudecca con i motori accesi perché viene trascinata dai rimorchiatori e quindi la sua mole non crea una serie di fenomeni meccanici in profondità»?

Quando l'ammiraglio Felicio Angrisano lasciò al successore il comando della capitaneria di porto di Genova, disse: «Lascio uno scalo sicuro, affidabile, funzionale». Il più possibile, precisò: «L'unica sicurezza a prova di bomba, per un porto, è non fare entrare nessuna nave...».

È una questione di buon senso, però. Ne abbiamo ancora?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I soccorsi
In alto, a Venezia la Msc Opera all'ancora dopo lo scontro con il battello (Vigili del Fuoco/Afp). A destra, le operazioni di soccorso della Guardia Costiera (Ansa) e, a sinistra, i danni



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

La ricostruzione

1

L'avvicinamento

Ieri mattina, MSC Opera inizia la manovra di avvicinamento al terminal crociere di Venezia

2

Il problema tecnico

Alle 8.30 ha un problema tecnico mentre era accompagnata da due rimorchiatori nel canale della Giudecca

3

L'urto

La nave devia la sua rotta e urta la banchina e urta la banchina all'altezza di San Basilio

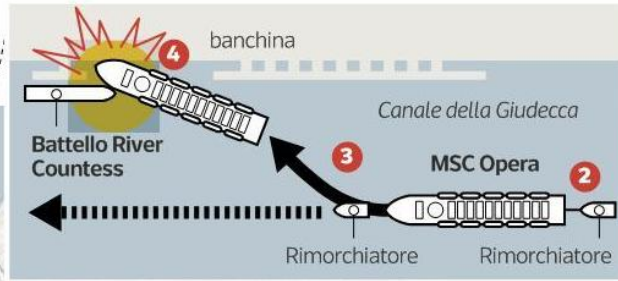
4

La collisione

Contestualmente si verifica una collisione con il battello River Countess che era lì ormeggiato

Il rientro

Msc Opera dopo lo scontro ha dovuto poi procedere alle opere di recupero delle ancore messe in acqua e alle 13.15 si è diretta verso il terminal Marittima dove ha ormeggiato in banchina



LE IPOTESI SUL TRASFERIMENTO

