

ANDREA ORLANDO

# “Basta grandi navi a Venezia Subito il numero chiuso in laguna”

Il ministro dell’Ambiente: il decreto Clini-Passera indicava il problema, non la soluzione

661

approdi

Nel 2010 a Venezia sono approdate 629 grandi navi; nel 2012 sono salite a 661 (+7 per cento)

4

anni

È il tempo necessario per realizzare l’opera che eliminerebbe gli attracchi delle navi a Venezia

FRANCESCO GRIGNETTI  
ROMA

**S**Primo evento inimmaginabile: il 13 gennaio 2012 una nave da crociera si schianta sugli scogli dell’isola del Giglio. Secondo evento altrettanto imprevedibile: il 7 maggio 2013 un enorme mercantile si schianta contro la torre dei piloti dentro il porto di Genova. Due episodi accaduti nonostante ogni calcolo probabilistico. Nel frattempo i transatlantici e le petroliere entrano regolarmente nella laguna di Venezia. E allora il ministro dell’Ambiente, Andrea Orlando, non nasconde le sue preoccupazioni. «Sono assolutamente impressionato anch’io quando vedo quei giganti che sfiorano i merletti in pietra di Venezia». E per questo motivo propone un numero chiuso in laguna.

**Ministro, il comitato No Grandi Navi si appella all’Europa perché entri in vigore il decreto che vieta l’ingresso ai mastodonti del mare a Venezia.**

«Per quanto ci sia un’altissima professionalità nei controlli e nella gestione dei passaggi, c’è sempre un margine di rischio che giustifica il presupposto del decreto Clini-Passera. Il quale, però, aveva un forte limite. Rischiava d’essere una grida manzoniana: poneva il problema, ma non lo risolveva. Il decreto vietava il passaggio, ma diceva anche che questo divieto sarebbe divenuto efficace solo quando si fossero trovate altre soluzioni. Ora, proprio per trovare la soluzione definitiva, abbiamo chiesto a tutti i soggetti interessati di fare la loro proposta. Le esami-

neremo a ottobre e decideremo. S’ipotizzano un canale alternativo, un porto fuori laguna, o un canale esterno rispetto alla Giudecca. Una di queste soluzioni dovrà essere varata alla luce di un’istruttoria che si sta facendo in termini di sostenibilità economica e di impatto ambientale. Però, nel frattempo, che succede?».

**Già, che cosa succede?**

«Ho guardato i dati del traffico in laguna. Ebbene, mentre noi discutiamo, il fenomeno continua a crescere: nella prima metà del 2013 il traffico delle Grandi Navi a Venezia è cresciuto del 7%. Erano 629 approdi nel 2010, siamo passati a 661 nel 2012, e la tendenza continua a crescere. Il rischio è che mentre noi discutiamo, ci sia una crescita ulteriore dei passaggi. La mia proposta, perciò, è mettere da subito un numero chiuso. Perché dev’essere chiaro che se a ottobre, ammesso che ci siano le condizioni politiche, noi decidiamo di fare l’operazione, ci vorranno non meno di tre-quattro anni per realizzarla».

**E con le Grandi Navi che entrano in laguna sempre più numerose.**

«La mia proposta è bloccare il numero dei passaggi e ridurre il rischio. Naturalmente mi rendo conto che è abbastanza facile affermare il principio, altro sarà fissare il quantum. Mi auguro che a ottobre ci sia una risposta nel senso di un contingentamento, e magari, questo è il mio auspicio, una riduzione di passaggi. Noi ci presenteremo comunque con una proposta».

**Intanto discuterete.**

«Non sarà una scelta facile. Prendiamo una delle ipotesi: scavare il canale costerebbe più di 100 milioni di euro, ci sarà da decidere dove portare i fanghi,

fare la Valutazione d’impatto ambientale, fare il progetto, ottenere i pareri di non so quante Autorità... Solo per superare la fase autorizzativa ci vorrà tempo. Dopo di che c’è il problema della realizzazione. Idem se si decide di fare il porto fuori laguna o l’operazione su Marghera, che implica lo scavo di un canale con gli stessi problemi di sopra. A essere ottimisti, se davvero a ottobre si decidesse una soluzione e i giorno dopo ci mettessimo a lavorare, occorreranno almeno 3-4 anni».

**Ministro, ma lei non teme che sul futuro approdo delle Grandi Navi insorgano battaglie di religione?**

«Il rischio c’è. Per fortuna, però, tutti convengono che le navi dal canale non ci devono più passare. E questo è il dato di partenza. Ma mi permetto di segnalare anche un altro problema. C’è giustamente molta attenzione al passaggio delle navi da crociera, ma c’è anche la questione delle petroliere che continuano a entrare in laguna. Se succedesse una disgrazia, il danno sarebbe incalcolabile. Quindi bisogna rapidamente realizzare il porto off-shore per i petroli. Ho inviato agli enti competenti (ministero Infrastrutture e Regione Veneto) il mio parere una settimana fa, affinché possa andare in approvazione al Cipe».

**Problemi?**

«I soliti. Il nuovo porto petroli fuori dalla laguna costerà circa un miliardo e mezzo di euro».

**Ha  
detto**



## LE MINE VAGANTI

Bisogna anche risolvere il problema delle petroliere: se accadesse una disgrazia, il danno sarebbe enorme. Dobbiamo realizzare rapidamente il porto off-shore per i petroli

## LE IPOTESI

Sulla base dell'impatto ambientale e della sostenibilità ambientale valuteremo tre opzioni: un canale alternativo, un porto fuori dalla laguna o un canale esterno alla Giudecca



## Al governo

Orlando è stato nominato ministro dell'Ambiente il 28 aprile 2013