

Venezia, sospensiva del Tar dopo i ricorsi di Terminal e imprese, no ai blocchi del governo

# I giudici salvano le grandi navi «Niente stop senza alternative»

VENEZIA — Grandi navi, tutto da rifare. Il Tar ha accolto la richiesta di sospensiva presentata con due ricorsi da Venezia terminal passeggeri e da otto imprese portuali più il comitato Cruise Venice. L'ordinanza bocchia i limiti del governo che imponevano una riduzione del 12,5% del traffico delle crociere per il 2014, ma anche i limiti per il 2015 che vietavano l'ingresso alle navi superiori alle 96 mila tonnellate. Senza alternative, per il Tar, niente blocchi.

ALLE PAGINE 2 E 3

## Grandi navi, niente limiti Il Tar: prima le alternative

Venezia, accolte le richieste del terminal crociere  
Congelata la riduzione stabilita dalla Capitaneria

# 708 12

La Capitaneria di porto aveva imposto per il 2014 una riduzione a 708 delle grandi navi in transito nella laguna

Tutte le limitazioni sono congelate almeno fino al 12 giugno, quando il Tar si esprimerà nel merito della questione

VENEZIA — Chi il Tar lo «mastica» tutti i giorni, quando ha ricevuto le ordinanze numero 178 e 179 depositate ieri pomeriggio poco dopo le 3 e firmate dal giudice Silvia Coppari e dai colleghi della prima sezione, Bruno Amoroso ed Enrico Mattei, l'ha capito subito. Quelle tre pagine di motivazione, decisamente anomale per una ordinanza di sospensiva, sono un'ipoteca anche in vista della nuova udienza che il 12 giugno affronterà nel merito, in maniera più approfondita, la questione. E dunque, pur con le prudenze del caso e una giusta dose di scaramanzia, il futuro sembra segnato: le grandi navi da crociera torneranno davanti a piazza San Marco, senza limiti, fino a data da destinarsi.

Questo dicono le due ordinanze, che hanno accolto la ri-

chiesta di sospensiva presentata da un lato da «Venezia terminal passeggeri» (Vtp), la società di gestione del terminal della Marittima (con l'avvocato Vittorio Domenichelli), dall'altro da otto imprese portuali più il comitato pro-navi Cruise Venice (con l'avvocato Roberto Longanesi Cattani). Fino al 12 giugno sono dunque «congelati» i limiti che la Capitaneria di Porto aveva stabilito sulla base delle indicazioni del governo dopo l'incontro a Roma del 5 novembre scorso con Regione Veneto, Comune di Venezia e Autorità portuale: ovvero una riduzione del 12,5% del traffico delle navi da crociera per l'anno 2014 (da 809 del 2012 a 708), mentre per l'anno 2015 era previsto un limite ancor più stringente, cioè il divieto di ingresso dalla bocca di porto

del Lido alle navi superiori alle 96 mila tonnellate di stazza. Un limite, questo, che secondo Vtp avrebbe di fatto dimezzato il numero di passeggeri a Venezia (che lo scorso anno erano stati 2,2 milioni) e messo a rischio 2.500 posti di lavoro diretti e 4.500 con l'indotto. Ed è il motivo per cui il gestore del terminal, in una nota, ieri ha esultato. «Questa decisione conferma la validità delle tesi

da noi sempre sostenute - dice Vtp - circa l'inesistenza di pericolosità o di danni dovuti alla circolazione della navi in laguna. Il Tar non si è fatto influenzare dalle inconsistenti argomentazioni dei circoli del "no" o da ragioni di tipo emozionale».

Due, secondo i magistrati, i motivi per la sospensione, che apre vari scenari: difficile pensare a un ricorso immediato al

Consiglio di Stato, vista l'udienza di merito fissata così a breve, ma non è scontato nemmeno che, di fronte a una situazione anche sospesa, le grandi compagnie siano pronte subito a rimettere quelle «grandi navi» ritirate dopo il provvedimento. Il primo è che l'ordinanza della Capitaneria sarebbe in contrasto con il decreto Clini-Passera di due anni fa (il famoso «anti-inchini» successivo alla tragedia della Costa Concordia all'isola del Giglio), che aveva posto dei limiti molto più stringenti - stop alle navi oltre le 40 mila tonnellate - ma subordinati a «praticabili vie di navigazione alternative». «Le misure in esame si pongono in contrasto con lo specifico principio di gradualità enunciato - scrive il Tar - L'interdizione del transito può essere consentita solo a partire dal momento dell'effettiva disponibilità di una via alternativa». Secondo i giudici mancherebbe inoltre un'adeguata istruttoria, «volta all'identificazione dei rischi connessi ai traffici nei canali in questione (...) non potendosi evincere dal provvedimento un'esauriente ponderazione delle specifiche valutazioni dei rischi, assunti a fondamento delle misure mitigatorie in esame». Di qui la «carenza di motivazione» del provvedimento, che peraltro ha portato lo stesso Comune di Venezia a impugnare l'ordinanza per motivi opposti, cioè ritenendo troppo «soft» quel taglio del 12,5% a fronte dell'indirizzo del governo che diceva «fino al 20%».

«Il Tar è stato molto coraggioso», dicono all'unisono gli avvocati Domenichelli e Longanesi Cattani, i due legali che si erano battuti nell'udienza di giovedì scorso per dimostrare che i limiti avevano finalità meramente «estetiche», non di sicurezza o ambientali, e che ora ricordano gli interessi (e le pressioni) in campo, dalla politica agli ambientalisti, alla comunità internazionale. «Prendiamo atto dell'ordinanza, ma noi abbiamo fatto quello che dovevamo, sulla base delle indicazioni del ministero», dice il comandante della Capitaneria, l'ammiraglio Tiberio Piattelli.

**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Due anni di storia

### L'incidente del Giglio e il decreto «inchini»



Il 13 gennaio 2012 la Costa Concordia affonda all'isola del Giglio. Il governo, dopo che già da mesi a Venezia si protesta contro le crociere, stabilisce che davanti a San Marco non potranno più passare le navi sopra le 40 mila tonnellate, ma solo dopo aver trovato una strada alternativa: è il decreto «anti-inchini» Clini-Passera

### Le proteste e il tuffo in Bacino



In città la protesta monta. I «No Nav» insultano dalla banchina i passeggeri delle navi e ritengono che il decreto sia carta straccia, perché non stabilisce limiti temporali. La manifestazione più clamorosa è quella del 21 settembre scorso, quando una cinquantina di persone si tuffa nel canale della Giudecca bloccando una nave per un'ora

### Lo stop del governo e il pressing di Letta



Il 5 novembre una riunione a Roma presieduta dall'ex premier Letta stabilisce che nel 2014 le navi dovranno essere «fino al 20 per cento» in meno rispetto al 2012 (ma il limite reale sarà del 12,5), mentre nel 2015 saranno off limits quelle sopra le 96 mila tonnellate. Il 5 dicembre la Capitaneria pubblica le ordinanze



*Prendiamo atto dell'ordinanza, ma noi abbiamo fatto quello che dovevamo, sulla base delle indicazioni del ministero*

**Tiberio Piattelli** comandante della Capitaneria



*L'ordinanza della Capitaneria era illegittima, ci aspettavamo un pronunciamento del genere*

**Giorgio Orsoni** sindaco di Venezia



*Lo stop ai limiti al transito è un fatto grave per Venezia e per il futuro della città*

**Ilaria Borletti Buitoni** sottosegretario alla Cultura