CORRIERE DEL VENETO
VENEZIA E MESTRE

Grandi navi, ora c'è il piano

Il progetto di Governo e Comune per togliere le crociere da San Marco e salvare i porti: ingresso a Malamocco, percorso vicino al Ponte della Libertà

VENEZIA Svolta sulle grandi navi a Venezia, trovata la soluzione. C'è un piano del governo e del Comune che toglie le crociere da San Marco e salva i porti: ingresso a Malamocco e percorso affianco al Ponte della Libertà. Il ministro Delrio: «Salvaguarderà Marghera e la laguna».

a pagina **2 Bottazzo**

Grandi navi lontane da San Marco trovata la soluzione che salva i porti

Il piano di governo e Comune di Venezia: ingresso a Malamocco, crociere affianco al Ponte della Libertà

Delrio: il progetto delle Tresse non è mai stato presentato, la nuova soluzione tutela i porti

VENEZIA Punto primo: «Il progetto del canale delle Tresse non è stato ancora presentato», dice il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, dimostrando un perfetto allineamento con il nuovo presidente del Porto di Venezia e Chioggia Pino Musolino. Ergo, non esiste. Quindi per non far passare più le navi davanti a piazza San Marco bisogna fare con quello che c'è, e soprattutto senza spendere troppi soldi. Senza stravolgere la laguna e l'attività del porto. «Va trovato un equilibrio - spiega durante la presentazione del Progetto Venezia - la laguna è diventata così anche grazie all'intervento dell'uomo, ma serve prudenza, delicatezza e intelligenza». La cosa certa è che entro qualche settimana verrà presentata la soluzione definitiva che «salvaguarderà Marghera, lo sviluppo del porto commerciale e la laguna».

In realtà scelta è già stata fatta e in questi giorni il ministro si è confrontato con il sindaco Luigi Brugnaro e con il nuovo presidente del Porto. Alla fine l'alternativa a San Marco è il passaggio per il canale Vittorio Emanuele per continuare ad arrivare alla Marittima senza scavare nuovi canali, ma al contrario utilizzare quelli già esistenti che comunque dovranno essere dragati per portarli ad una profondità tale da farci passare le crociere. «Il progetto che presenteremo permetterà agli operatori di tutto il mondo di programmare viaggi nel medio e nel lungo termine», dice il ministro. Urge invertire la tendenza che ormai vede a Venezia sempre meno navi e passeggeri passati nel giro di qualche anno da un milione e ottocentomila al milione e quattrocentomila stimati per il 2017.

In sostanza le navi entreranno dalla bocca di porto di Malamocco (adesso entrano dal Lido, passano davanti a San Marco prima di imboccare il canale della Giudecca), solcheranno il canale dei Petroli, costeggeranno Porto Maghera, sfiorando i serbatoi e poi grazie a un bacino di evoluzione di 400 metri svolteranno per il canale Vittorio Emanuele fino all'attuale terminal parallelamente al ponte della Libertà.

È l'uovo di colombo che aveva messo sul tavolo durante la sua presidenza degli industriali di Venezia Brugnaro, non trovando però seguito. Chi preferì puntare sullo scavo di nuovi canali (il presidente del Porto Paolo Costa con il Contorta-Sant'Angelo), chi portare le navi fuori della laguna (l'ex viceministro ai Trasporti Cesare De Piccoli e Duferco con il terminal alla bocca d Porto del Lido).

Proprio qualche giorno fa è stato pubblicato il parere della commissione Via (Valutazione di impatto ambientale) sul progetto De Piccoli, positivo ma con sette pagine di prescrizioni. Tra queste le raccomandazioni su sedimenti e rumori, interferenze con il Mose, inquinamento (obbligatorio il cold ironing, che consente alle navi di spegnere il motore in banchina), dragaggi (da sospendere nei 4 mesi di stagione balneare), è stato chiesto un concorso o una selezione a inviti affinché il nuovo terminal rispetti «l'area di elevata qualità paesaggistica».

Comunque sia anche essendo l'unico progetto che ha completato l'iter di valutazione ambientale, il governo sembra non averlo mai preso troppo sul serio, considerando piuttosto la soluzione Porto Marghera per poi virare, almeno nel brevemedio termine sulla Marittima. Il ministro Delrio infatti ha sottolineato anche ieri «che non si può paralizzare il porto commerciale».

Per questo sarà presentato un progetto a step: nel breve-medio termine verrà preservata l'attuale stazione con il transito delle navi sul canale Vittorio Emanuele, nel lungo (ma si parla almeno di vent'anni) le crociere potrebbero finire a Marghera. Sicuramente non nelle aree ancora produttive. Anche perché ieri il presidente della Regione Luca Zaia non ha lasciato molti margini di incertezza: «C'è ora la necessità di pianificare un intervento sistemico in grado di favorire processi di riqualificazione e riconversione produttiva», ha detto dopo la firma sul decreto di riconoscimento come area di crisi industriale complessa per l'intero territorio del comune di Venezia. «Questa decisione rappresenta un altro passo in avanti per dare alle nostre imprese un ulteriore strumento utile per superare la crisi e un forte impulso all'occupazione in un'area strategica come Murano e Porto Marghera» ha commentato il sindaco Luigi Brugnaro. «Quello che voglio sottolineare – ha poi precisato Zaia – è che questo comunque non è un punto di arrivo ma rappresenta invece un punto di partenza, l'inizio di un percorso con cui pianificare un nuovo processo di re-industrializzazione. Il riconoscimento ha inoltre un particolare valore simbolico in quanto quest'anno ricorrono i 100 anni della nascita di Porto Marghera». Come dire: c'è ancora spazio per le fabbriche, quelle 2.0, le navi possono attendere.

F. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il percorso che evita San Marco

Il piano

- Il problema del passaggio delle grandi navi vicino al bacino di San Marco da sempre solleva proteste per ragioni di sicurezza e tutela del patrimonio
- Governo e Comune di Venezia, dopo aver esaminato molte ipotesi, convergono su un nuovo percorso che dovrebbe limitare le spese di scavo dei canali e i tempi di applicazione
- Il primo step, a breve-medio termine, prevede l'ingresso a Malamocco (oggi entrano dal Lido), il percorso lungo le rive della terraferma e l'arrivo al Porto turistico della Marittima in parallelo al Ponte della Libertà
- Il secondo step, ma si parla di piano ventennale, porterebbe le crociere a Marghera