

Assediata dalle crociere  
Venezia sconfitta  
le grandi navi  
non se ne vanno

A PAGINA 23

# Sbarchi record vicino a San Marco così le crociere assediano Venezia

## *La città insorge, ma vince la lobby delle compagnie*

JENNER MELETTI

VENEZIA — «Eccola, eccola». Sulla riva del molo, davanti a piazza San Marco, si alzano gridolini. Si accendono migliaia di flash. Arriva la Costa Favolosa, si vede già il fumaiolo giallo dietro la basilica di Santa Maria della Salute, nel canale della Giudecca. «Che grande, che bella...». Ora la nave è nel bacino di San Marco e cancella completamente la vista della chiesa di San Giorgio. Sui tredici ponti passeggeri della Favolosa (i croceristi sono 3.800 e 1.110 i membri dell'equipaggio) rispondono altre migliaia di flash. Dev'essere bella, la città dei Dogi, vista da lassù. «La sola vista dall'alto di Venezia — ha ammesso l'altro giorno Massimo Bertoldero di Msc Crociere — vale il biglietto». E anche a terra i turisti non vogliono perdere l'appuntamento con questi nuovi Rex, che non debbono nemmeno essere inseguiti in mare aperto, come nell'*Amarcord* di Federico Fellini.

«Queste non sono navi — dice Silvio Testa, il portavoce del comitato che da gennaio ha dichiarato guerra a questi "villaggi turistici galleggianti" — ma mostri. Sono un insulto a Venezia, una città che vive di mare ma ha sempre saputo rispettarlo. Per mille anni i nostri avi hanno adattato le navi alla città. Se un bastimento era troppo grande, già in mare aperto il carico veniva trasbordato su barche più piccole. Ora invece si vuole adattare la città a questi mostri. Un tempo non sarebbe successo. Lo vede quello? È il "ponte dei quartai". Chi faceva del male alla Serenissima veniva fatto a pezzi, con i cavalli o con gli argani».

La guerra ai «mostri» sta diventando sempre più pesante. Impegnati nella battaglia ci sono da una parte i cittadini del Comitato no grandi navi — laguna bene comu-

ne e dall'altra l'Autorità portuale. Il Comune cerca di mediare e di trovare soluzioni, anche se si profila un nuovo ostacolo: un disegno di legge, approvato dal Senato il 12 settembre, che assegna alle Autorità portuali la redazione dei piani regolatori non solo all'interno dei porti ma anche nelle aree limitrofe. Il rischio è pesantissimo. «È una follia», dice il sindaco Giorgio Orsoni. «In questo modo l'Autorità, qui a Venezia, avrebbe potere decisionale su tutta l'area portuale, compresa la zona industriale di Porto Marghera, che è la più grande del nord est. Gran parte del nostro territorio verrebbe così sottratto alla pianificazione comunale. Io devo tenere conto della crisi economica e questo non è certo il momento migliore per tagliare posti di lavoro. Ma queste navi di trecento e più metri sono davvero fuori misura. È come mandare file di Tir in via del Corso a Roma. Che c'entrano, questi elefanti, con una città fragile come Venezia? Primo obiettivo: chiudere loro il bacino di San Marco e la Giudecca. Ho proposto, in via provvisoria, un attracco a Porto Marghera. Per essere pronti basterebbero pochi mesi».

Oggi gli «elefanti» attraversano il cuore della città e gli organizzatori di crociere esultano. In un anno ci sono 670 «toccate», pari a 1.340 passaggi andata/ritorno. Venezia si vende bene, soprattutto negli Stati Uniti. «Gli approdi delle compagnie di crociera nord americane — ha annunciato la Vtp, Venezia terminal passeggeri — quest'anno sono aumentati del 35%. In totale sono già arrivati 1.786.000 croceristi. Le navi posizionate sono 88, con 170.534 posti letto». Anche l'Autorità portuale ha compreso che fare viaggiare navi da trecento metri nel bacino

San Marco può essere pericoloso, e ha proposto il percorso porto di Malamocco — canale dei Petroli — canale Contorta, per arrivare come sempre alla Marittima. «Per fare passare le navi nel canale Contorta — dice Silvio Testa, del Comitato No navi — bisogna devastare ancora la laguna. Il canale ora è profondo 2 metri e largo 7. Bisogna scavare fino a 10 metri e allargare fino a 80. Questo in una laguna — ci sono studi precisi del professor Luigi D'Alpaos, ordinario di idrodinamica all'università di Padova — che cent'anni fa era profonda 40 centimetri e ora arriva a 1 metro e venti. Allora c'erano 150 chilometri quadrati di barene — le preziose terre parzialmente emerse — che ora sono ridotte a quaranta. Le navi da crociera sono un pericolo. Qui non ci sono scogli come al Giglio, ma cosa succederebbe se una grande nave si incendiasse in Giudecca o perdesse carburante? Anche senza incidenti, questi giganti — secondo uno studio dell'Arpav — inquinano l'aria come l'intero traffico automobilistico di Mestre e dell'hinterland».

Venezia non vuole diventare una Disneyland. «Già arrivano 24 milioni di turisti all'anno, in una città di 59 mila abitanti. Dobbiamo stabilire una soglia e fare conti precisi. A Dubrovnik, ad esempio, hanno accertato che le crociere portano 50 milioni di euro all'anno e provocano danni ambientali per 380 milioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Le rotte in Laguna**

- Oggi**
- La rotta alternativa**  
Lo scavo del nuovo canale Cortona-Sant'Angelo e l'ingresso alla stazione marittima di Malamocco

654 le crociere passate da Venezia nel 2011  
Nel 1997 erano state 206

12 I passaggi in Laguna ogni giorno delle grandi navi



+4,5%  
la crescita del traffico passeggeri nei primi sette mesi del 2012 (+39.280 persone in più rispetto al 2011)

1.786.416  
I crocieristi in transito nel porto di Venezia nel 2011

**Le polemiche**



**IL FONDACO**  
Scontri sul progetto firmato Koolhaas per un megastore Benetton al Fondaco dei Tedeschi



**IL PONTE**  
Divide anche il ponte sul Canal Grande di Calatrava: costi alti e barriere per i disabili



**LA TORRE**  
Gran dibattito sul Palais Lumière di Pierre Cardin: la Torre supererebbe San Marco



**LE DIGHE**  
Critiche e dubbi sulla funzionalità del Mose, il sistema di dighe mobili contro l'acqua alta