

di GIAN ANTONIO STELLA

Ci misero 81 anni i veneziani, quattro secoli fa, a mettersi d'accordo su «come» ricostruire il ponte di Rialto andato a fuoco. Va da sé che la rissa sulle navi da crociera, riaccesa dal disastro genovese, non si chiuderà in fretta. Tanto più che i dati di chi è a favore sono contestati uno ad uno da chi è contro. Neppure sui dati tecnici come la profondità dei fondali c'è intesa. Dice la mappa del commissario del governo al Traffico acqueo, ad esempio, che a una cinquantina di metri dalla riva dell'isola di San Giorgio ci sono solo 5 metri e 56 centimetri: una grande nave piantandosi prima non potrebbe mai andare a sbattere. Tesi sostenute ieri sul *Corriere* anche dal presidente di «Venezia terminal passeggeri» Sandro Trevisanato sulla base delle Sezioni batimetriche che a 30 metri dalla riva segnalano solo 8,88 metri.

Il comitato «No grandi navi» dice che non è così. E sfida a controllare: lo scandaglio a mano omologato per navi mercantili (piombo da 3 chili e cima graduata) segna a cinquanta metri dalla riva 11 e mezzo, a venti metri 9,5 e a una dozzina di metri 7,5. Misure prese con la media marea. Vale a dire che con l'alta marea, quando le grandi navi entrano ed escono, l'acqua sotto quei bestioni che pescano 8 metri e mezzo è ancora di più.

Mettiamo ora che, per una impercettibile congiura degli dei, ci vada a sbattere la «Divina» che è lunga 333 metri (il doppio di piazza San Marco), ha una stazza di 140 mila tonnellate (centomila più del limite fissato dal decreto Clini-Passera) e pesa come un migliaio di tir a pieno carico. Mettiamo che vada a otto nodi (15 chilometri) l'ora, che in acqua è una velocità alta: possiamo immaginare che affondi nella melma come un aratro per almeno pochi metri? Bene: la prua di quel pachiderma si slancia in avanti per oltre 20 metri. C'è qualcuno disposto a giurare sull'impossibilità assoluta che sia investito l'antico Monastero?

«Per cominciare, le navi hanno un limite di sei nodi», assicura l'Autorità portuale. Vero. Ma è spesso violato, ribattono i nemici. Lo dicono le tracce sul web registrate dal sistema «Ais». Esempio? Il 10 luglio scorso la «Magnifica» passò davanti a San Marco alle 15.01 (pos. 45° 25'



Grandi navi da crociera ecco perché Venezia ha poco da guadagnarci

Lo studio: ricavi a 270 milioni, 320 di costi ambientali Il caso dei limiti di velocità non rispettati in Laguna

636N-012° 21' 353 E) a 8 nodi. In caso d'avaria «frenare» in pochi metri le sarebbe stato impossibile.

Paolo Costa dice che no, di rischi non ce n'è: «Potevano esserci a Riva dei Sette Martiri perché lì effettivamente i fondali consentirebbero, in teoria, un incidente. Ma dopo l'arenamento del Mona Lisa nessuna nave può più attraccare lì. Tuttavia, anche se certe paure sono irrazionali, parliamone. Troviamo delle soluzioni. Ma rinunciare alle navi da crociera è impensabile».

L'impatto del business, secondo l'autorità portuale, è questo:

1.775.944 croceristi imbarcati nel 2012, 1.530 occupati diretti e 4.255 nell'indotto, 222 milioni di euro di valore aggiunto («La metà dell'affare per un "home port" come il nostro viene dalle forniture alle navi», dice Costa) nell'area veneziana pari al 3,26% del Pil. Di più: «Il settore crocieristico consente di contenere le tariffe pagate dagli altri settori portuali. Sennò, dovremmo aumentare i prezzi del 40%: la morte, per un porto millenario». Come rinunciare a un business così che dovrebbe crescere ancora del 50%?

In totale, diceva tre mesi fa uno studio delle Università di Padova e Ca' Foscari, un business con l'indotto di 435 milioni. Neanche la metà di quanto sostiene Trevisanato (un miliardo), ma comunque una bella cifra. Solo che di quei 435 milioni solo 288 riguardano «l'acquisto di beni e servizi forniti da imprese locali» e cioè il territorio veneziano, gli altri 147 finiscono nel «mercato nazionale, soprattutto per l'acquisto di carburanti». Per capirci: resterebbero in Italia anche se le navi si rifornissero a Taranto o Gioia Tauro.

Ma non basta. Secondo Giuseppe

Tattara, docente di Economia a Ca' Foscari e autore di una puntigliosa analisi di costi e ricavi, anche la stima sulle forniture va ridotta: «Li contiamo come veneziani i salmone cileni, la carne argentina o le aragoste di Baltimora? In realtà, il Pil locale andrebbe abbassato all'1,9%». Tanto più che solo un crocierista su quattro, e questo la dice lunga sul tipo di clientela, ne approfitta per visitare Venezia...

Se poi contiamo i danni dell'inquinamento generale («Mi sono attenuto ai parametri europei e mancano gli inquinanti più pericolosi come le diossine o i metalli pesanti...») alla fine Venezia «non solo non ci guadagna ma ci perde: 270 milioni l'anno di ricavi complessivi e 320 di costi sul fronte ambientale».

Paolo Costa nega: «È una tesi sbagliata. Non si fa così. In ogni caso, anche se le regole europee sono molto più permissive consentendo alle navi di usare nei porti combustibile con il 4,5% di zolfo abbiamo imposto a tutti limiti molto più severi: dal 27 maggio solo lo 0,1».

Ma è tutto il sistema portuale a dover essere rivisto. Le petroliere e

Le profondità discordanti



le enormi portacontainer da 17 mila teu son destinate ad attraccare a una piattaforma d'altura: i container saranno portati a terra su chiatte futuriste, il petrolio con un oleodotto. I traghetti per la Grecia, circa 400 l'anno, saranno spostati da gennaio in un porto nuovo a Marghera, là dov'era la Alumix.

Resta la grana, appunto, delle crociere: «L'inquinamento visivo causato da quelle grandi navi, non lo nego, c'è», riconosce Paolo Costa, «ma Venezia è sempre stata un porto e tale deve restare. Spostare sulla piattaforma d'altura anche le crociere non si può: come li sposti, migliaia di crocieristi? Abbiamo detto alla Clia (Cruise lines international association) che non ci sono alternative: per venire qui devono rispettare i carburanti a 0,1% e un tragitto alle spalle della città lungo il canale dei petroli, passando davanti agli stabilimenti di Marghera a distanza di sicurezza».

Ma per risalire da Marghera a Venezia? Tre alternative: il canale Vittorio Emanuele, il canale delle Tresse e il canale Contorta. Tutti e tre da allargare a 80 metri e scavare fino a 11

metri. I primi due, scartati: a parte il problema di una curva insuperabile le navi cariche di passeggeri sfiorerebbero i depositi chimici. Vietato.

Resta il canale Contorta-Sant'Angelo benedetto anche dalla «Venezia terminal»: scavato quello, tutto risolto. Ma gli ambientalisti insorgono: possibile che dopo mezzo secolo si ripeta l'errore fatto scavando il canale dei petroli, che permettendo al mare di sfondare nella delicatissima laguna ha stravolto il sistema al punto che l'acqua alta oltre i 110 centimetri (che allaga San Marco e un settimo della città) un secolo fa arrivava in media 2 volte l'anno e nel primo decennio di questo secolo 52?

«Non ripeteremo certi errori», rassicura Costa, «parte per parte del canale ripristineremo velme e barene. Tutti i nostri studi dicono che non ci sarà alcun effetto morfologico. Anzi, rimedieremo gli errori del passato». E giura che il nemico numero uno di questa ipotesi, Luigi D'Alpaos, docente di Idraulica a Padova, «era stato il primo a suggerire questa ipotesi

435

Milioni il business, compreso l'indotto, delle crociere a Venezia, secondo i dati di un recente studio delle Università di Padova e di Ca' Foscari: 288 milioni riguardano «l'acquisto di beni e servizi forniti da imprese locali», gli altri 147 finiscono nel «mercato nazionale, soprattutto per l'acquisto di carburanti»