

Laguna/LA PROPOSTA DELL'ASSESSORE ALL'AMBIENTE**Bettin: «L'unica soluzione è dirottare le navi a Marghera»****Giorgio Salvetti**

«Il Comune non ha competenza sul passaggio delle navi da crociera davanti a San Marco e nel canale della Giudecca. Solo l'autorità portuale e il ministro delle Infrastrutture possono decidere. E' come se passassero enormi tir in piazza del Duomo a Milano o sui Fori imperiali a Roma e Pisapia e Marino non potessero farci niente». Gianfranco Bettin, assessore all'ambiente di Venezia però non ha intenzione di stare con le mani in mano a guardare l'inchino in laguna di 18 transatlantici nelle prossime 24 ore.

Cosa avete intenzione di fare?

Già da tempo monitoriamo sia le emissioni inquinanti sia il rumore. Così disporremo di un set di dati davvero significativo che renderemo pubblici in tempo reale.

Che cosa proponete per risolvere davvero il problema?

Nel programma con cui questa giunta di centrosinistra ha vinto le elezioni avevamo già indicato cosa fare. L'unica soluzione sostenibile e attuabile in tempi rapidi è dirottare le grandi navi al porto di Marghera. Questo permetterebbe di non dover costruire opere che rischiano di alterare il delicato equilibrio della laguna e si avrebbe il vantaggio di riqualificare un ex porto industriale in crisi, come è già avvenuto ad esempio a Barcellona o a Liverpool.

Quali sono le altre proposte in campo?

La Venezia Terminal che rappresenta gli interessi dell'attività crocieristica vorrebbe che venisse costruito un canale a nord parallelo a quello della Giudecca che porterebbe le navi all'attuale approdo. L'autorità portuale invece vorrebbe costruirne uno che metta in collegamento il canale dei Petroli all'attuale stazione marittima. Noi invece diciamo che si guadagnerebbe tempo e non si metterebbe a rischio la laguna semplice-

mente dirottando le navi a Marghera. Già il prossimo anno potrebbero iniziare i trasferimenti e entro un paio d'anni la questione sarebbe risolta. L'altra ipotesi è costruire un porto off shore fuori dalla laguna come previsto per le petroliere e le navi container. Una soluzione che piace anche all'interno del movimento No Grandi Navi. Nulla impedisce di seguire anche questa strada, ma i tempi saranno lunghi, almeno 15-20 anni.

Qual è invece la posizione del governo?

Tutto è nato dopo l'incidente della Concordia. I ministri di allora, Clini e Passera, vietarono il passaggio sotto costa di questi giganti del mare ovunque tranne che a Venezia. Poi per un anno e mezzo l'esecutivo non ha affrontato il problema, adesso è prevista una riunione in ottobre. Intanto il ministro dell'ambiente Orlando ha chiesto che ci sia un numero chiuso degli ingressi in laguna. Va bene, ma si tratta di una soluzione transitoria.

C'è chi dice che questi transiti sono sicuri, e non sono paragonabili a quello che è successo al Giglio.

E' vero, a Venezia le navi vengono trainate da rimorchiatori. Ma anche la Jolly Nero a Genova era trainata in

porto, eppure ha tirato giù la torre di controllo. Immaginate un incidente analogo nel bacino di San Marco. Questi giganti sono cento metri più lunghi del Titanic e alti il doppio, inquinano e creano un enorme spostamento di masse d'acqua in profondità.

Rinunciare alle navi non significherebbe rinunciare a ricadute fortissime per la città in termini di affari con conseguente aumento della disoccupazione?

Spesso i turisti da crociera nemmeno scendono dalla nave. Un recente studio dimostra l'esiguità dei vantaggi economici per la città. In ogni caso noi non siamo contro l'arrivo delle navi ma dobbiamo tutelare Venezia, il suo ambiente e i suoi abitanti.

