

No navi, riparte la protesta una giornata di presidio Sabato un nuovo corteo

VENEZIA Convocati da un comunicato via WhatsApp in merito all'incidente della Msc "Opera", gli aderenti al movimento "No-GrandiNavi" si sono precipitati ieri mattina a San Basilio, entrando a protestare vivacemente nell'area portuale. Il presidio è proseguito poi nel pomeriggio in Prefettura. Tutti d'accordo che le grandi navi vanno allontanate dal Bacino di San Marco (qualcuno dice anche dall'intera laguna), ma le strategie suggerite sono diverse. Di sicuro c'è che sabato prossimo la galassia di navi scenderà in piazza per un'altra manifestazione, alle Zattere, contro i colossi del mare e il loro passaggio a Venezia.

AMBIENTE VENEZIA

«È il momento delle decisioni - ha commentato Andreina Zitelli, per "Ambiente Venezia" - basta tergiversare per far piacere alle lobbies. Sbrighiamoci ad istruire la pratica dell'unico progetto approvato dalla commissione di valutazione di impatto ambientale: il progetto De Piccoli, il terminal al largo delle bocche di porto al Lido. Le dichiarazioni del sindaco **Luigi Brugnaro** e del presidente della Regione, **Luca Zaia**, denotano la totale irresponsabilità e sottovalutazione del problema: la "soluzione Marghera" e lo scavo del canale Vittorio Emanuele non rispondono alle evidenze risolutive in merito alle grandi navi. Chiederemo la sospensione del passaggio di tutte le grandi navi per ragioni di sicurezza. Come si vede l'errore umano o il guasto tecnico sono sempre possibili». «Non si può recare disturbo o peggio al Cavallino o agli Alberoni - è stato il parere di **Stefano Boato** - da anni al ministero, grazie ad ingegneri e tecnici competenti, è stato regalato un progetto reversibile con moduli che costituiscono banchine semigalleggianti da accostare all'isola per il Mose. Si possono realizzare in un anno,

mentre vorrei che non ci prendessimo in giro: anche se si decide cosa fare delle grandi navi, i tempi politici raccontano di almeno 7 anni per portare a compimento un eventuale progetto, solo per la fase attuativa. Quanto è accaduto alla Msc "Opera" rappresenta un'occasione vera per attivare quanto serve a cacciare le grandi navi dalla laguna; non potranno certo dire che è propaganda. Scavare il Vittorio Emanuele vuol dire avere poi il gravissimo problema dei fanghi inquinati, come tuttora brilla al sole una collinetta di fanghi con cromo e mercurio nell'area 23 di Marghera».

L'URBANISTA E L'ATTIVISTA

L'urbanista **Mario Santi**: «Il destino ci offre precisi segnali, ma non può sempre salvare Venezia. Giusto 30 anni fa il concerto dei Pink Floyd non causò vittime per puro miracolo e fece capire la fragilità di una città medioevale come Venezia e la necessità di agire seguendo i dettami e le esigenze della sostenibilità. Ora la grande nave, nuovamente, poteva causare vittime e far nascere una tragedia: il "Genius loci" ancora ci ha protetto ma avvertendoci che le grandi navi devono lasciare la laguna». «I progetti degli avamposti sono fermi perché così vuole "Venezia Terminal Passeggeri" - ha concluso **Tommaso Cacciari** - nuove strutture pretenderebbero bandi di appalto europei e Vpt potrebbe perdere le gare. Msc paga profumatamente Vpt per lo scalo ed è lì che passano i soldi e si muovono gli interessi. Alla manifestazione sulle Zattere di sabato prossimo vogliamo mobilitare tutta la città».

ITALIA NOSTRA

Il consiglio direttivo della sezione veneziana di Italia Nostra osserva che «Purtroppo questo ennesimo incidente (che non ci

sorprende, essendo ben noti altri incidenti e collisioni avvenuti a Venezia e in Laguna di navi passeggeri e commerciali) rafforzerà la posizione di coloro che per mantenere il business della croceristica non esitano a sacrificare la Laguna. Molti hanno tacitamente approfittato e alimentato lo stallo in cui ci si trova dalla tragedia della Concordia. Molte voci approfitteranno del dramma di oggi per chiedere con urgenza il progetto salvifico. Molte voci sfrutteranno questo incidente per dire che è ora di approntare l'escavo del canale Vittorio Emanuele, consentendo alle navi croceristiche di accedere alla Marittima dal porto di Malamocco senza transitare per il Bacino e il Canale della Giudecca».

«Tale percorso - osserva **Italia Nostra** - è insostenibile, perché segnerebbe la perdita irreversibile dell'ambiente (e la storia) in nome di un malinteso concetto di sviluppo di stampo novecentesco porta alla rovina. Siamo convinti che Venezia, con un diverso regime fiscale, con lo Statuto speciale che si potrà ottenere raggiunta l'autonomia amministrativa, potrebbe rinascere e incrementare i posti di lavoro nel settore focalizzato su una croceristica di piccola stazza: yacht e navigli a vela».

LEGAMBIENTE

Il timore che l'impatto potesse avere risvolti ancor più tragici ha colpito Legambiente e Wwf. «Assistiamo, attoniti e impauriti, a quanto accaduto. Il risultato, per ora, conta alcuni feriti lievi, una banchina gravemente danneggiata e molte persone, tra cittadini, operatori portuali e crocieristi, terrorizzate», ha dichiarato la sezione di Legambiente Venezia attraverso il suo rappresentante **Paolo Franceschetti**. Assieme a **Franceschetti**, è intervenuto anche **Luigi Lazzaro**, presidente di Legambiente Veneto:

«Sollecitiamo quanto da sempre ribadito, devono essere presi immediati provvedimenti affinché le grandi navi, di qualsiasi tipologia e dimensione, non transitino più per il bacino di San Marco e per il Canale della Giudecca ne tanto meno ormeggino nell'area del centro storico veneziano».

IL WWF

Una presa di posizione che si sposa con quanto affermato dal Wwf, che in una nota da Roma ha tuonato contro il rischio che potesse accadere il peggio. Quindi il Wwf si è chiesto cosa sarebbe potuto accadere: «La nave protagonista della collisione era una nave da ben 65mila tonnellate di stazza lorda. Cosa sarebbe accaduto se l'incidente fosse avvenuto 500 metri prima, ovvero nei pressi di San Giorgio?». L'associazione ambientalista chiede che: «Le grandi navi da crociera vadano via da Venezia. Quelle di dimensioni più piccole dovranno fermarsi a Porto Marghera passando dalla bocca di porto di Malamocco e Vittorio Emanuele, mentre quelle medio grandi dovranno approdare direttamente a Porto Marghera. Per quelle grandissime, invece, l'unica soluzione possibile è il porto di Trieste».

Tullio Cardona
Tomaso Borzomi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ATTIVISTI CONVOCATI
VIA WHATSAPP
SUL LUOGO
DELLO SCONTRO
ITALIA NOSTRA CONTRO
L'IPOTESI MARGHERA**



Venezia, l'ora del terrore si schianta la grande nave

►La Msc "Opera" in avaria centra la piccola "River Countess" ormeggiata sulla banchina

►Panico tra i crocieristi che fanno colazione
Tutta la città si sveglia al suono delle sirene

LA GIORNATA

VENEZIA Domenica 2 giugno 2019. Ore 8.30. Padre Tom Borphy, prete cattolico australiano, è nella sua cabina della River Countess, un gioiellino di motonave impiegato per crociere fluviali e ormeggiato a San Basilio, intento a sistemare la valigia. Non immagina che di lì a una manciata di minuti si scatenerà l'inferno. Non può sapere, mentre ripiega le camicie portate da casa per una indimenticabile vacanza tra le isole della laguna e il Delta del Po, che una nave della stazza di 65mila tonnellate appena entrata nel canale della Giudecca ha i comandi che non rispondono più.

Ore 8.31. Dal ponte superiore della Msc Opera alcuni turisti immortalano il rientro a Venezia. La crociera è finita, il 26 maggio erano usciti dal Bacino di San Marco diretti nel Montenegro, poi a Miykonos e Santorini, per invertire infine la rotta e rientrare in Italia. Manca poco per lo sbarco in Marittima e Palazzo Ducale, visto dal tredicesimo ponte, è un incanto. La basilica di San Marco, infuocata dal sole, commuove. I turisti scattano foto e registrano video. Non sanno che giù, in cabina di comando, sta scoppiando il caos.

Ore 8.32. Alessandro Padoan, veneziano appassionato di running, sta facendo la sua consueta corsetta domenicale a San Basilio quando vede l'Msc Opera sbandare nel canale della Giudecca: «Si capiva che non riuscivano a controllarla, se non fosse stato per i due rimorchiatori sarebbe finita addosso alle Zattere».

Andrea Ruaro è al comando di uno dei due rimorchiatori della Panfido che stanno accompagnando la nave alla Marittima. Quello di Ruaro sta a prua. All'altezza della chiesa dei Gesuati, circa 500 metri prima di San Basilio, riceve una disposizione dal pilota del Porto: «Mi dice che devo a tirare a sinistra». Non domanda perché. Esegue. Bisogna tirare a sinistra perché la nave è già fuori controllo. È come se avesse il motore bloccato in avanti.

Dal ponte della motonave Ri-

ver Countess alcuni si accorgono che il bestione della Msc sta puntando dritto su di loro. Le sirene suonano all'impazzata. Il rumore è assordante. Bisogna scendere. Uno dietro l'altro i passeggeri abbandonano la motonave, mentre il bestione dell'Opera avanza. Sempre più grande. Enorme. Mostruoso.

Ore 8.35. L'impatto. È come un Tir che si abbatte su una utilitaria. Padre Tom è ancora in cabina: «Ho sentito due forti colpi, impressionanti». Due passeggeri della River Countess cadono in acqua. Il bestione prende in pieno la prua della motonave, si incunea tra la River Countess e la fondamenta, mentre il cavo del rimorchiatore che tentava di raddrizzare il tragitto viene letteralmente tagliato da quello che resta della plancia di comando. Quelli dell'Msc gettano l'ancora. La folle corsa, finalmente, finisce.

I SOCCORSI

Il resto è la cronaca dei soccorsi, delle accuse, delle polemiche. Ed è emblematico il giorno in cui tutto questo avviene: la Sensa, lo sposalizio tra Venezia e il mare, un connubio che dura da secoli e, che come il cavo tagliato del rimorchiatore, in questo 2 giugno 2019 sembra spezzarsi. Il sindaco Luigi Brugnaro annuncia subito che vuole annullare il corteo storico programmato per la festa della Sensa, intanto quattro donne della River Countess vengono portate all'ospedale civile. Sono tutte straniere: due australiane, un'americana, una neozelandese, età compresa tra i 66 e i 72 anni. Tre di loro non saranno dimesse: non sono gravi, ma hanno bisogno di cure, le prognosi vanno dai 28 ai 10 giorni. Non proprio robetta.

Intanto la notizia fa il giro del mondo. Perché qualsiasi cosa accada a Venezia ottiene l'attenzione dei media e comunque non è normale che una nave da crociera vada a sbattere contro un'altra imbarcazione e poi contro la fondamenta perché il mo-

tore non risponde più. E un tema caldo, per Venezia, questo dei grattacieli galleggianti. L'ha riproposto pochissimi giorni fa anche il re della Street Art, il mitico Banksy che ha portato in laguna un'opera divisa in nove distinti pannelli con l'immagine di una grande nave in Bacino di San Marco. E appena la notizia dell'impatto si diffonde, sono i "No Navi" a invadere con le loro bandiere e i megafoni San Basilio.

«È stato sfiorato il disastro - grida Tommaso Cacciari - Potevano esserci dei morti. Diciamo basta a chi vuole tutelare gli interessi speculativi di compagnie che stanno facendo i miliardi sulla nostra pelle. Basta con questi mostri inquinanti». Sabato prossimo ci sarà una manifestazione. L'ennesima.

IL MISTERO

Cos'è successo, a ieri sera ancora non si sapeva. La compagnia armatoriale Msc ha parlato di un generico «problema tecnico», anche se adesso pare che tutto funzioni, tanto che la nave Opera, con il suo nuovo carico di passeggeri, è pronta a partire per una nuova crociera già sta-

matina, con appena poche ore di ritardo sulla tabella di marcia. Indagherà la magistratura, il pm Lucia D'Alessandro già ieri ha iniziato a sentire tutte le parti coinvolte, nel pomeriggio c'è stata anche una riunione del Comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico in Prefettura. Ma, forse, scoprire la causa del blocco dell'Msc Opera è quasi inutile. Quel che conta è l'incidente in sé. Perché quello che è successo ieri è la dimostrazione che le Grandi Navi possono essere un pericolo per Venezia. Che un semplice "problema tecnico" o un errore umano possono costare caro. E che i rimorchiatori che devono accompagnare questi colossi galleggianti dentro e fuori la Marittima, servono, ma fino a un certo punto. Il tema, tanto vecchio quanto dirompente, è se Venezia deve continuare a rischiare lasciando passare le grandi navi per il bacino di San Marco e per il canale della Giudecca. E qui la polemica è tutta

politica.

LE POLEMICHE

Chi è deve decidere dove far passare le Grandi Navi? Venezia dice che tocca a Roma. E l'indice viene puntato contro il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Perché da quando è al Governo, e ieri erano un anno e un giorno esatti, Toninelli non ha mai convocato il Comitato. Perché c'era già una soluzione individuata sia dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro che dal governatore del Veneto Luca Zaia, ma il ministro pentastellato l'ha messa a bagnomaria. «Senza il "no" del M5s l'incidente di Venezia era evitabile», scandisce il vicepremier leghista Matteo Salvini. Non è da meno Zaia: «Stiamo ancora discutendo dell'applicazione di un decreto che porta i nomi dei ministri Cini e Passera, che furono titolari di dicastero nell'ormai lontano governo Monti. Stiamo parlando del 2011 mentre le proposte della Regione del Veneto e del Comune di Venezia per una viabilità delle grandi navi giacciono presso i ministeri interessati da anni. Il ministro delle Infrastrutture decida qualcosa. Non si può più attendere». E il sindaco Brugnaro: «È l'ennesima dimostrazione che non è più pensabile che nel canale della Giudecca debbano passare le grandi navi. L'abbiamo detto da 8 anni, e chiediamo immediatamente l'apertura del Vittorio Emanuele», cioè del canale alternativo per l'arrivo in Marittima. Di più: «Le responsabilità di quello che sta succedendo, mi dispiace dirlo, sono del ministro Toninelli, ha bloccato tutto». Interven-

gono anche gli industriali: «Le soluzioni proposte dal **Comune di Venezia** e dalla Regione del Veneto attendono ancora una risposta da parte del ministero delle Infrastrutture», rimarca Filippo Olivetti, consigliere delegato alle Infrastrutture di Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo.

E il ministro Toninelli cosa dice? Dice che la soluzione è vicina: «L'incidente al porto di Venezia dimostra che le grandi na-

vi non devono più passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo». Ma quale soluzione? Il canale Vittorio Emanuele o, come era stato ipotizzato, anche Chioggia, il che significherebbe non solo togliere le crociere dal bacino di San Marco, ma da tutta Venezia, un'ipotesi economicamente devastante per la città?

Alda Vanzan

**«DISASTRO SFIORATO»
MENTRE LA NOTIZIA
FA IL GIRO DEL MONDO
I "NO NAVI" PIOMBANO
SUL POSTO E I POLITICI
INIZIANO A LITIGARE**

**L'IMPATTO ALLE 8,35
«DUE FORTI COLPI
IMPRESSIONANTE»
FUGGI FUGGI DI TURISTI
DALLA RIVA
MA NESSUNA VITTIMA**

In numeri

4

i feriti finiti all'ospedale. Tutte turiste straniere che si trovavano a bordo della River Countess colpita dalla nave da crociera: due australiane, un'americana e una neozelandese.

500

i metri percorsi dalla nave in avaria lungo il canale della Giudecca fino alla banchina di San Basilio dove è avvenuto l'impatto.

**LA COMPAGNIA:
«PROBLEMA TECNICO»
I RIMORCHIATORI HANNO
EVITATO IL PEGGIO
IL GIGANTE DEL MARE GIÀ
PRONTO A SALPARE OGGI**

«Scalo a Marghera per le crociere» Ma i No Navi “invadono” il canale

VENEZIA «Oggi la giornata deve essere riservata alla gestione dell'incidente ma è evidente che da domani bisognerà muoversi a tutti i livelli con la massima celerità per dare finalmente una soluzione al traffico delle grandi navi a Venezia, liberando dal traffico crocieristico il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca». **Pino Musolino**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Alto Adriatico, “a caldo” preferisce rinviare considerazioni di natura “politica” preferendo concentrarsi sull'emergenza subito dopo l'incidente. «Diciamo che non è il momento di fare considerazioni affrettate - puntualizza - ma prima di tutto voglio sottolineare come le nostre squadre si siano mosse bene di fronte all'emergenza, garantendo soccorsi e intervenendo subito. Ogni altra valutazione andrà fatta nelle prossime ore...». Intanto una decisione non è ancora stata presa. «Il Comitato ne ha detto chiaramente quale dovrebbe essere la strada (crociere a Marghera e transito sul Vittorio Emanuele, ndr). È chiaro fin dal marzo 2017». Ora il Governo annuncia un tavolo in-

terministeriale anche per affrontare il protocollo fanghi. «Mi limito a dire che occorrono tempi brevi».

Interviene anche **Filippo Olivetti**, consigliere per le Infrastrutture di Confindustria Venezia. «Quando accaduto ci obbliga a riflettere sul tema delle grandi navi. Le proposte di Comune e Regione attendono ancora una risposta dal Governo. La crocieristica è un'attività imprescindibile per il turismo veneziano e per il territorio. Ci attendiamo quanto prima il via libera al progetto di trasferimento delle grandi navi a Marghera attraverso il canale Vittorio Emanuele». Dal canto suo il segretario del Fronte del Porto favorevole alle grandi navi, **Guerrino Manente** aggiunge: «Diamo subito il via libera al canale Vittorio Emanuele. Tutte le navi dovranno transitare per il porto di Malamocco». Anche il Wwf chiede l'uso del canale Vittorio Emanuele.

Italia Nostra, invece, punta il dito. «Diciamo no allo scavo del canale Vittorio Emanuele - sottolinea **Lidia Fersuoch** del direttivo veneziano - Questo percorso è insostenibile perché se-

gnerebbe la perdita irreversibile della laguna. Tutto ciò comporterebbe il raddoppio del Canale dei Petroli e tutto ciò demolirebbe la morfologia e la funzionalità della laguna centrale, già fortemente provate. Tutte le soluzioni prospettate sono irrealizzabili e senza futuro». Vanno all'attacco i No Navi che subito si sono ritrovati davanti alla banchina di San Basilio. «Siamo stati fortunati - sottolinea il portavoce **Tommaso Cacciari** - è il caso ha voluto che la River Countless abbia parzialmente mollato gli ormeggi. Qui sono tutti responsabili a partire dal sindaco **Luigi Brugnaro** e dal presidente della Regione, Luca Zaia. Le responsabilità maggiori sono del ministro Toninelli e del Movimento 5Stelle che ha illuso molti di noi, ma ad oggi non sta facendo assolutamente nulla. Noi veneziani dobbiamo riprenderci la città contro ogni interesse di sorta». I No Navi hanno annunciato per mercoledì pomeriggio e una manifestazione anti-grandi navi per sabato prossi-

mo, alle 16 in città. Sulla polemica anche il commento lapidario di **Arrigo Cipriani**. «È un incidente assurdo - dice l'oste di Venezia -. Se c'è una imprevedibilità è bene che le grandi navi facciano un'altra strada, quella lungo il Vittorio Emanuele. Un incidente di questo genere è inammissibile. Si faccia presto un'altra strada e nel frattempo è meglio fermarle».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ANCHE ITALIA NOSTRA
SI OPpone: «LO SCAVO
ANDREBBE A DEMOLIRE
DEFINITIVAMENTE
LA MORFOLOGIA
DELLA LAGUNA»**

CONTRARI

**Attivisti “No
grandi navi”:
sabato
prossimo è
annunciata
una nuova
manifestazione**



Brugnaro: la soluzione c'è Ma è scontro istituzionale

► Il sindaco attacca: «La colpa di questo stallo è tutta del ministro Toninelli» ► Riunione conferma il progetto che risale a novembre 2017: «La Marittima è centrale»

VENEZIA Si va avanti sulla strada tracciata, nel 2017, dal Comitato. Così vuole Venezia. Ma il ministro Toninelli la pensa diversamente e si va verso uno scontro istituzionale.

La soluzione del Comitato è il risultato finale della riunione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza che è stato velocemente convocato ieri pomeriggio dal prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, alla luce del grave incidente a San Basilio.

LA DECISIONE

Il Comitato afferma che è più che mai necessario adottare misure urgenti alla luce della riunione decisiva del Comitato, che risale al 7 novembre del 2017. In quella occasione nel verbale che era stato votato veniva in pratica condivisa la necessità di superare, una volta per tutte, il passaggio delle Grandi navi nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca. Il tutto mantenendo, però, la centralità della stazione Marittima e prevedendo, questa era la vera svolta indica a suo tempo, in un periodo non certo lungo l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele II, utilizzando così la bocca di porto di Malamocco.

Poi la svolta necessaria per sbloccare la situazione. «Per questo motivo - prosegue il Comitato per l'ordine e la sicurezza - chiediamo al Provveditorato alle opere pubbliche, ex Magistrato alle acque, di procedere rapidamente alla definizione del nuovo

«Protocollo fanghi» in modo da sbloccare, il prima possibile, i lavori di carotaggio e dragaggio del canale Vittorio Emanuele secondo le direttive che sono state formulate dalla Comunità europea. In ogni caso è necessario che il Provveditorato è l'autorità Portuale diano seguito urgentemente all'esecuzione dei carotaggi».

LO STUDIO

Allo stesso tempo il Comitato ha incaricato la Capitaneria di porto di Venezia di realizzare uno studio dettagliato sul numero di navi che, in base al loro pescaggio e alla profondità del canale, potrebbero da subito passare senza affanni lungo il Vittorio Emanuele. Questo per cercare di deviare, da subito, almeno una parte del consistente traffico programmato per questa stagione estiva che è solo agli inizi.

«L'obiettivo che è stato praticamente condiviso da tutti i soggetti - conclude la nota del Comitato - è quello di superare il transito della Grandi navi a San Marco avviando tutte le capacità tecniche ingegneristiche in modo tale da valorizzare la Marittima». Va poi sottolineato che ieri sera sia il prefetto Zappalorto che il sindaco Luigi Brugnaro hanno ringraziato tutti i soggetti che in mattinata erano intervenuti a San Basilio (dalla Polizia municipale al Porto, dal Suem alla Polizia di frontiera, marittima ed aerea, le forze dell'ordine e i Vigili del fuoco) che, grazie alla prontezza e alla professionalità

dimostrata sul posto, hanno evitato ulteriori conseguenze negative». C'è da evidenziare che durante la riunione in Prefettura un gruppo di simpatizzante del movimento «No Grandi navi» ha protestato con striscioni, bandiere e megafoni proprio davanti a Ca' Corner chiedendo con molta determinazione l'allontanamento di tutte le Grandi navi dalla laguna.

IL MINISTERO

Tuttavia, proprio nelle stesse ore in cui in Prefettura, con i «No navi» a presidiare Ca' Corner, si riuniva il Comitato per la sicurezza, dal ministero per le Infrastrutture si ribadiva che la decisione del ministro Toninelli sarebbe diversa. Non è un mistero infatti che Toninelli non voglia la soluzione delle crociere a Marghera, tanto che ieri sera ha postato su Facebook una foto dell'area industriale: «È questa - ha scritto - la soluzione a cui fanno riferimento i ministri Salvini e Centinaio? Far sfiorare una nave da crociera e una petroliera, con i rischi del caso? O presentare come biglietto da visita di Venezia lo sbarco di milioni di turisti di fronte a un petrolchimico?». E allora, la scelta cadrà su uno dei tre progetti presentati dal Porto su richiesta dello stesso ministero: Chioggia, Lido-San Nicolò o Malamocco. Tutte e tre le soluzioni prevedono le navi lontano da Venezia e dalla sua laguna. Il ministero attende ancora il terzo report, quello su Malamocco, per decidere. E dovrebbe accadere entro la fine di giugno.

IL SINDACO Luigi Brugnaro

LO SCENARIO

Tuttavia, se così fosse, si profila uno scontro istituzionale, visto che anche la Prefettura ha avallato la decisione degli enti locali di puntare su Marghera. Come reagirà Venezia di fronte alla decisione del ministro? Ieri il sindaco Luigi Brugnaro ha attaccato duramente Toninelli, dopo la riunione in Prefettura, scaldando di fatto i motori. «La colpa di questa situazione di stallo è tutta di Toninelli - è sbottato il sindaco - Perché in tutti questi mesi è sempre stato lui a bloccare tutto. Gli avevo anche chiesto un incontro per trovare una soluzione che sboccasse la vicenda, ma non mi ha risposto e mi ha detto che forse tra tre settimane decide qualcosa. Ma come? Come ci fa a governare così? In Italia bisogna saper affrontare le situazioni, su certi temi il nostro Paese deve saper dire di sì, altro che fermare tutto. Penso che alla fine i simpatizzanti del comitato «No grandi navi» quasi quasi festeggeranno per quello che è successo. No, non si può andare avanti così».

Gianpaolo Bonzio

«IN TUTTI QUESTI MESI È STATO LUI A BLOCCARE TUTTO. GLI AVEVO CHIESTO UN INCONTRO MA NON MI HA RISPONTO: COME SI GOVERNA COSÌ?»

MA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE PUNTA SU CHIOGGIA. L'ULTIMO TWEET: «MAI INSIEME PETROLIERE E LE CROCIERE»

Grande nave, terrore a Venezia Si schianta contro un battello

Avaria dei motori in Canale della Giudecca, il gigante impazzito della Msc Crociere finisce contro la banchina Miracolo: solo cinque feriti. Bufera sulle crociere in laguna: scontro Brugnaro-Toninelli sul canale Vittorio Emanuele

Terrore alla banchina di San Basilio. La grande nave Msc Opera, di 65 mila tonnellate, uno dei giganti che passano ogni giorno per il canale della Giudecca, punta dritta contro il River Countess, battello turistico ormeggiato con dentro 110 persone. Ha i motori in avaria, lo schianto è inevitabile. Per fortuna il bilancio è di soli cinque feriti. Ma è scontro fra Toninelli e Brugnaro, che torna a

chiede il percorso alternativo del Canale Vittorio Emanuele. **AMABILE, DE ROSSI, MANTENGOLI, MION, PENDOLINI / DA PAG. 2 A PAG. 11**



L'immagine della gigantesca Msc Opera che punta dritta alla banchina di San Basilio e si schianta contro il battello fluviale ormeggiato, con 110 persone dentro. I passeggeri scappano terrorizzati

Grande nave impazzita, strage sfiorata Prua contro la riva a San Basilio, 5 feriti

Avaria ai motori: la Msc Opera, 65 mila tonnellate, finisce contro il River Countess, battello fluviale con 110 persone

Carlo Mion

VENEZIA. La sirena urlava annunciando il mostro d'acciaio privo di controllo. Il pilota al comando della grande nave gridava alla radio al comandante del rimorchiatore

di prua di raddrizzare il bastione. Minuti infiniti mentre la grande nave puntava dritta verso la banchina di San Basilio creando il panico tra i passeggeri di un piccolo bat-

tello fluviale. Gente costretta ad un'improvvisa fuga per non essere travolta dal mostro. E poi l'impatto che fa tremare la riva e che in molti scambiano per terremoto.

Sono le 8.30 di ieri mattina quando avviene l'incidente con protagonista la Msc Opera, una grande nave da 65mila tonnellate. Un incidente che in molti, troppi, dicevano impossibile. Il bilancio è di cinque feriti non gravi. Ma si è sfiorata la strage. Se la nave avesse colpito direttamente il battello fluviale lo avrebbe aperto in due. All'interno c'erano 110 persone. Sarebbe stato un disastro anche se fosse finita contro la riva delle Zattere, dove non c'è il cemento armato a proteggerla. Si sarebbe infilata dentro alle case come un coltello nel burro.

COMANDI BLOCCATI

Sono da poco passate le 8 quando la Msc Opera entra in bacino San Marco, accompagnata dai due rimorchiatori. Viaggia a una velocità di 6 nodi, come prevedono le norme di sicurezza. Fino a questo momento non ci sono problemi. A bordo ci sono i due piloti del porto. Sono loro che dirigono le manovre. Pochi minuti e quando la nave arriva all'altezza della chiesa del Redentore inizia a diventare ingovernabile. Il sistema di propulsione azipod, due eliche che hanno la funzione del timone per indirizzare la nave, non risponde. Il comandante che segue le in-

dicazioni dei piloti prova a riprendere il controllo della propulsione. Ma non c'è nulla da fare, un blackout rende tutto inutile. Il sistema azipod è bloccato a dritta e la nave vira a destra.

IRIMORCHIATORI

A quel punto il pilota del porto chiede al rimorchiatore di prua di portare la nave a sinistra. Sono dialoghi concitati che durano pochi minuti, mentre la nave punta dritta verso San Basilio. Il rimorchiatore dà forza ai motori cercando di portare in assetto il mostro che con la sirena sta avvisando del pericolo le imbarcazioni in transito sul canale. L'urlare della sirena si sente in gran parte della città e crea non poca inquietudine, soprattutto tra chi vive a Dorsoduro o in riva alle Zattere. Mentre il rimorchiatore tira a tutta verso sinistra ed emette nuvole di fumo nero intenso il comandante cerca di mettere le macchine indietro tutta. Ma la nave non risponde. A quel punto fa gettare le ancore per rallentare la corsa del mostro che non si piega e continua la sua corsa incontrollata verso San Basilio. I dialoghi con i piloti dei rimorchiatori sono concitati. In quel momento il cavo d'acciaio che collega la nave con il rimorchiatore salta, si spez-

za. Non c'è più nulla da fare.

IL MIRACOLO

Il mostro di acciaio con gli ospiti che si stanno godendo lo spettacolo della città dall'alto inesorabile punta sulla banchina di San Basilio. All'ormeggio 29 c'è un battello fluviale, il River Countess. Sta imbarcando i passeggeri con destinazione Polesella. Sono 110 persone, per lo più stranieri. C'è chi sta facendo colazione, altri stanno sistemando i bagagli. Il battello è ormeggiato con la prua rivolta verso le Zattere. A bordo c'è il comandante e anche la sua attenzione, come quella dei turisti, viene attratta dalla sirena della grande nave. Capisce che la Msc Opera gli sta venendo addosso. E sa che quella massa di acciaio apre in due il suo battello in caso di collisione. Ha la prontezza di far mollare l'ormeggio a prua e di far scendere di corsa i passeggeri, pochi attimi e la prua della nave sfiora la sua cabina.

L'IMPATTO

Il battello grazie al fatto che non è più ormeggiato quando arriva la prua della nave che sposta l'acqua, si stacca dalla riva. Quasi tutti i passeggeri sono scesi e corrono, in preda al panico, ovunque.

Questo perché non c'è nessuna indicazione per trovare l'uscita. Alcuni passeggeri rimasti a bordo si gettano in acqua. La nave alla fine termina la corsa contro la banchina di cemento armato e la penetra per una cinquantina di centimetri. La terra trema e molti a San Basilio e alle Zattere, hanno pensato al terremoto.

IFERITI

Scattano i soccorsi. Tra i passeggeri del battello ci sono cinque feriti. Uno viene medicato dal Suem sul posto, mentre quattro donne, tra i 66 e i 72 anni, sono trasportate all'ospedale Civile. Due vengono ricoverate.

Una di loro, una neozelandese, ha riportato la frattura di una spalla. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Non è bastato gettare le ancore, si è spezzato il cavo di uno dei due rimorchiatori. Terrore a bordo, alcuni passeggeri si sono gettati in acqua prima dell'arrivo dei soccorsi



LE IMMAGINI

Lo squarcio e il fuggi fuggi sulla riva

A sinistra la rotta seguita dalla Msc Opera prima di schiantarsi contro la riva di San Basilio. Sopra lo squarcio sul battello fluviale River Countess e a destra le forze dell'ordine a bordo dello stesso; nella foto grande la prua della Msc Opera che incombe su San Basilio e il fuggi fuggi delle persone che in quel momento si trovavano a camminare sulla riva.



«Accelerare la scelta del Vittorio Emanuele»

Il Cospa già per l'uso del canale durante questa stagione
Aperto un fascicolo in Procura, Il pm a bordo della nave

VENEZIA. Riunione straordinaria del Comitato provinciale per l'ordine e al sicurezza, con la richiesta alla Capitaneria di Porto di presentare uno studio per rendere «in tempi ristretti, almeno parzialmente» transitabile il canale Vittorio Emanuele III alle navi da crociera, già per la stagione in corso.

Al comitato - convocato dal Prefetto Vittorio Zappalorto - erano presenti il sindaco **Luigi Brugnaro**, i vertici delle forze dell'ordine, i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale, della Capitaneria di Porto, della Polizia di Frontiera, Marittima ed Aerea e dei Vigili del Fuoco.

In una nota della Prefettura viene spiegato che «i presenti sono stati concordi sulla necessità di intervenire con misure urgenti, anche alla luce del verbale del Comitato del 7 novembre 2017, nel quale veniva condivisa la volontà di superare definitivamente il problema del transito delle Grandi

navi nel Bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, mantenendo la centralità dell'esistente Stazione Marittima e prevedendo anche, nel breve e medio periodo, l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele III, utilizzando la bocca di porto di Malamocco».

È stato chiesto quindi al Provveditorato alle Opere Pubbliche di procedere in maniera veloce alla «definizione del nuovo "Protocollo fanghi", così da poter sbloccare, il prima possibile, i lavori di carotaggio e dragaggio del Vittorio Emanuele III. Mentre la Capitaneria di Porto è stata incaricata di realizzare uno studio sul numero delle navi che, in base al loro pescaggio e della profondità del canale, potrebbero da subito transitare lungo il Vittorio Emanuele III.

L'INCHIESTA PENALE

È durato l'intera giornata il sopralluogo della pm Lucia D'Alessandro, prima a bordo della

River Countness, con la prua accartocciata dall'investimento, poi sulla plancia di comando della faraonica Msc Opera.

Aperto un fascicolo, ma le accuse non sono ancora state definite, tra codice della navigazione e codice penale. Tre le ipotesi, reati contro la sicurezza della navigazione, lesioni, danneggiamento. «Le cause sono in corso di accertamento», spiegano gli investigatori, «e il conseguente titolo di reato in corso di valutazione da parte della autorità giudiziaria». Così per quanto riguarda le iscrizioni al registro degli indagati, che certamente arriveranno per poter permettere le perizie tecniche e dare a tutte le parti l'opportunità di nominare propri consulenti. Oggi in giornata, il procuratore della Repubblica Bruno Cherchi scioglierà le riserve. La Procura non ha ritenuto necessario sequestrare la Msc Opera, che alle 17 ha ricevuto dalla magistratura l'autorizzazione a im-

barcare i 2.500 passeggeri arrivati da ogni dove per la loro crociera verso la Grecia. La nave potrà partire, anche se ancora non c'è un orario certo: l'avaria al motore è stata riparata, ma in serata erano ancora in corso le procedure di collaudo, per il via libera della Capitaneria. Cosa è accaduto? Dal tracciato del sito Marine Traffic si vede chiaramente che, passato il Redentore, la nave ha iniziato ad andare a dritta, acquistando velocità, fino a sbattere contro la banchina. «C'è stata presumibilmente una perdita dei comandi», ha raccontato il pilota via radio alla Capitaneria. Il motore bloccato marcia avanti. In una nota Msc ha espresso «tutto il proprio supporto a tutte le persone coinvolte nell'incidente: l'equipaggio del River Countness, tutti i suoi passeggeri in particolare quelli feriti, naturalmente la società armatrice Uniworld».

Roberta De Rossi
Carlo Mion

Polemica fra Brugnaro e il ministro «Venga qui a vedere cosa succede»

Ma il titolare delle Infrastrutture rifiuta. Annunciato un vertice con il collega dell'Ambiente sul "protocollo fanghi"

Alberto Vitucci

VENEZIA. Pochi minuti dopo l'impatto, il sindaco **Luigi Brugnaro** chiama al telefono il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. «Ministro, venga qui, domani. Le faccio vedere la situazione e poi si prende una decisione. Le navi non possono più passare in canale della Giudecca». Sull'ultimo punto i due sono d'accordo. Ma il ministro rifiuta l'invito. E «annuncia», ancora una volta che la decisione «è vicina». «Siamo vicini a una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo», twitta in mattinata. Dal ministero filtra la notizia che nei prossimi giorni i tre ministri interessati «si incontreranno a breve sui progetti e a breve arriverà la soluzione». Ministri che appartengono tutti al Movimento Cinquestelle. Toninelli (Infrastrutture), Sergio Costa (Ambiente), Alberto Bonisoli (Beni cultu-

rali). «Ovviamente al tavolo interistituzionale», continua Toninelli, «ognuno dovrà prendersi le sue responsabilità». Si attende nei prossimi giorni anche una decisione sul «Protocollo fanghi». Per scavare (il Vittorio Emanuele) occorre sapere dove mettere milioni di tonnellate di fanghi scavati. Con le regole attuali il blocco è assicurato. E Provveditorato, Consorzio con i loro consulenti hanno elaborato una tabella nuova che dovrebbe rendere meno rigidi i controlli. Per svolgere al meglio il lavoro», commenta il ministero, «il Provveditore ha anche chiesto un parere all'Avvocatura dello Stato, vista la delicatezza del dossier. Parere che dovrebbe giungere a brevissimo termine».

«Va bene va bene, siamo pronti», sbuffa il sindaco, «mentre sbarca dalla Serenissima insieme al patriarca per celebrare la festa della Sensa, «ma quelle sono soluzioni a lungo termine. Intanto che facciamo?».

Si riaccende la polemica. Solo pochi giorni fa Brugna-

ro aveva sollecitato una decisione «a breve». «L'unica», dice, «è scavare il Vittorio Emanuele, farle arrivare in Marittima». Il cerino acceso, in questi giorni di polemica per l'incidente non lo vuole tenere nessuno. Non il sindaco, che in questi giorni ricordava lo Sposalizio con il Mare e la necessità di mantenere a Venezia il traffico marittimo. Non il ministro Cinquestelle, che lancia la palla indietro. «Siamo qui da un anno», manegli altri sei dopo il naufragio della Costa Concordia e il decreto Clini - Passera la politica non ha deciso nulla», ripete. Il suo Movimento è per le «navi fuori dalla laguna». In questo opposto, ancora una volta, agli alleati di governo della Lega e alla Regione di Luca Zaia. Che le navi le vogliono mantenere all'attuale Stazione Marittima, «dentro la laguna».

Attacca la Lega a il Comune il ministro Bonisoli.

«Oggi tutti stanno dicendo che non vogliono che le Grandi Navi passino per il canale della Giudecca. Anche quelli che hanno fatto ri-

corso al Tar contro il vincolo del Mibac a tutela di Venezia. Per coerenza, gli stessi ora ritirino il ricorso. Basta ipocrisia, si ad azioni concrete». Il Pd, come Brugnaro, chiede «la convocazione immediata del Comitato». «L'ultima volta», dicono, «si era presa una decisione». Non era proprio un Comitato, perché i ministri alla fine non avevano votato, a parte Graziano Delrio. Ma l'accordo politico era stato raggiunto. Con il «sì» di Comune e Regione, l'Autorità portuale aveva presentato la sua soluzione. Grandi navi a Marghera e scavo del canale Vittorio Emanuele. Non se ne è fatto nulla.

E adesso il nuovo incidente rimette tutto in discussione. —

**Il ministro Bonisoli
«Basta ipocrisie
Comune e Porto
ritirino i ricorsi»**

Nave fuori controllo, Venezia trema Pesano anni di decisioni mancate

Un gigante delle crociere da 65 mila tonnellate travolge una lancia fluviale ferma nel canale della Giudecca

di **Gian Antonio Stella**

Erano le 8:34. Entrata dalla bocca di porto di San Nicolò e diretta verso la Marittima, la nave da crociera «Msc Opera» procedeva lungo il canale veneziano a 5,3 nodi. Tanti, come dimostrerà la cronaca. Una velocità solo un po' più bassa di quella prescritta negli anni Trenta del Novecento quando i bastimenti non erano palazzoni immensi alti quanto il campanile dei Frari, il secondo di Venezia dopo San Marco.

Di colpo, su quel bestione bianco da 65.000 tonnellate lungo 275 metri, largo 32 e capace di trasportare circa 2.679 ospiti e 728 uomini e donne dell'equipaggio, c'è un blackout ai comandi. Un blackout inspiegabile. E la nave affidata alla guida di un rimorchiatore davanti e uno dietro della flottiglia di Rimorchiatori Riuniti Panfido, fondata tanti anni fa in Venezuela da due emigrati italiani che fecero fortuna, diventa ingovernabile. Peggio: a dispetto di ogni schema, la grande nave accelera. E dopo esser passata davanti alla Madonna della Salute ai cinque nodi che dicevamo, accelera e accelera in poche centinaia di metri fino a quasi sette nodi.

«Mi sono accorto che aumentava la velocità tirando a dritta verso San Basilio e il pontile dei vaporette dove c'era molta gente e ho cominciato a tirare e tirare per raddrizzarla verso il centro del canale», racconta Andrea Ruaro, triestino, ventun anni di esperienza in laguna, il pilota del rimorchiatore Angelina che stava davanti, «Per quanto spingessimo i motori al massimo, però, non ce la facevamo. Era proprio impossibile».

È fermo lì, in banchina, un «lancione» turistico che in quel momento sta accogliendo i passeggeri a bordo, la «River Countess». Quello che succede è nei video ripresi da varie persone che stavano nei dintorni con il telefonino acceso. La grande nave da crociera ormai cieca ad ogni comando, mentre l'altro rimorchiatore alle spalle cerca di rallentarla, piomba a poppa del «lancione», lo copre in parte decapitando il ponte superiore, si infila fra questa e la banchina staccandola all'ormeggio e trascinandosela avanti con un'ancora gigantesca infilata nel fianco.

Ambulanze, Vigili del fuoco, carabinieri, poliziotti, vigili urbani. Un caos indescrivibile. Il cozzo è stato così forte che tutti si chiedono sgomenti quale possa essere il bilancio. Minuti febbrili a controllare le due navi, la banchina, eventuali passeggeri scaraventati

in acqua. Cinque feriti, pare. Nessun morto. Grazie a Dio. E mentre i soccorsi si mettono febbrilmente in moto, cominciano a grandinare i commenti.

Il sindaco **Luigi Brugnaro** tuona: «È l'ennesima dimostrazione che non è più pensabile che nel canale della Giudecca debbano passare le grandi navi. Lo diciamo da otto anni, e chiediamo immediatamente l'apertura del Vittorio Emanuele». Il governatore Luca Zaia, che già aveva detto la sua («È un'immonda schifezza, il problema va risolto: c'è un decreto che è chiaro e che dobbiamo applicare») ai tempi delle prime polemiche seguite dal divieto d'ingresso — poi aggirato — alle imbarcazioni superiori alle 40mila tonnellate imposto dal governo di Mario Monti, insiste: le grandi navi da lì vanno tolte. Ecco anche Danilo Toninelli: «Il Comitato aveva partorito e analizzato tredici diversi progetti, noi li abbiamo ridotti facendo sintesi con tre: Chioggia, San Nicola e Malamocco...».

Riemergono le fratture. Istantanee. Fatta la tara alla consueta gaffe toninelliana («San Nicola» invece di San Nicolò...) e l'accenno a Chioggia, unica città grillina del circondario, le tre le soluzioni prospettate come una magica rosa dal ministro dei Trasporti sono infatti da anni e anni al centro di discussioni accese e di non facile uscita. Contestate più o meno tutte dai promotori del comitato «No grandi navi», da anni in guerra contro il via vai dei giganteschi alberghi semoventi da crociera e ieri riuniti subito a San Basilio per una manifestazione di protesta.

Ironizza Matteo Salvini: «Mi risulta che una soluzione per evitare problemi come quello dell'incidente tra le navi a Venezia era stata elaborata già dall'anno scorso, con l'allargamento di un canale e una parte delle navi a Porto Marghera, ma tutto ciò è bloccato da mesi perché è arrivato un no da un ministero romano, e non è un ministero della Lega».

Al di là delle posizioni di principio di chi contesta come Italia Nostra e gli ambientalisti di mezzo mondo la stessa filosofia di piegare una città gentile e fragile come Venezia alla logica di un turismo di massa sempre più invasi-

vo, ingordo e volgare, le obiezioni a questo o quel progetto per aprire alle Grandi Navi un percorso diverso da quello della Giudecca, non sono affatto capricci buttati lì a casaccio. La riapertura del «Vittorio Emanuele», per dire, spaventa quanti temono che l'allargamento e lo scavo fino a undici metri del canale possa portare dentro altra acqua dal mare rendendo sempre più costose e forse inutili le paratie del Mose. Vale la pena? Mah...

Su un punto sono tutti d'accordo: il tormentone sulle grandi navi da crociera e sul percorso per farle entrare in laguna è diventato ormai insopportabile. E non è possibile che venga rimesso in discussione ad ogni cambio di governo. Chi deve decidere decida. Purché non tenga conto solo del business. Come se la conservazione della nostra città più bella e delicata venisse dopo.

Vada come vada, l'incidente di ieri, così spettacolare e traumatico, nel cuore di Venezia, la fa finita una volta per tutte con una tesi spacciata per un dogma. L'idea che la tecnolo-

gia possa metterci al riparo da ogni rischio. Non è così. Non in ambienti fragili come la laguna. È stato un «problema tecnico», dice un comunicato di Msc. Ci dobbiamo accontentare? E fidarci ancora di chi, come fece l'allora soprintendente di Venezia Renata Codello sosteneva che c'era da star tranquilli e che «nessuna nave entra nel canale della Giudecca con i motori accesi perché viene trascinata dai rimorchiatori e quindi la sua mole non crea una serie di fenomeni meccanici in profondità»?

Quando l'ammiraglio Felicio Angrisano lasciò al successore il comando della capitaneria di porto di Genova, disse: «Lascio uno scalo sicuro, affidabile, funzionale». Il più possibile, precisò: «L'unica sicurezza a prova di bomba, per un porto, è non fare entrare nessuna nave...».

È una questione di buon senso, però. Ne abbiamo ancora?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ira di Zaia

Il governatore veneto dopo l'incidente della Msc Opera: «C'è un decreto, va applicato»

Salvini punge il M5S

«Mi risulta che è tutto bloccato da mesi in un ministero di Roma, e non è della Lega»

275

Metri

È la lunghezza della nave da crociera Msc Opera. La sua larghezza è di 32 metri ed è alta 54 metri

21,1

Nodi

È la velocità massima che può raggiungere in navigazione la Msc Opera. In media viaggia a 18 nodi

728

Marinai

È il numero complessivo dell'equipaggio della Msc Opera. La nave può ospitare sino a 2.679 passeggeri

VENEZIA Lo stop promesso, ma mai arrivato

Grande nave, grande schianto. E rissa politica

■ Ieri un transatlantico ha speronato un battello con 110 passeggeri a bordo, ferendone quattro e ricordando che il problema delle navi da crociera nella Laguna non è ancora risolto. Ci sono 14 progetti al vaglio ma, quello che piace a Lega e Salvini non va bene ai 5S

e Toninelli: "Troppo vicina alle petroliere"

◉ PIETROBELLI
A PAG. 3



L'incidente alla Giudecca Ansa

VENEZIA

La crociera finisce male: 4 feriti. Rissa Lega-5Stelle

Dal 2012 nessuno stop alle grandi navi, mentre infuria la guerra delle alternative

» GIUSEPPE PIETROBELLI

Venezia

Paura ieri mattina nel canale della Giudecca a Venezia. Il transatlantico Msc Opera, della compagnia Msc con a bordo tremila persone, si è schiantato contro un lancione con 110 passeggeri che, mentre stavano facendo colazione, si sono visti arrivare addosso un be-

stione da 65 mila tonnellate completamente fuori controllo. Quattro sono finiti in ospedale, senzagravi conseguenze nonostante l'imbarcazione più piccola sia stata letteralmente stritolata.

È SOLO L'ULTIMO episodio di un romanzo infinito che ha come protagonisti una città delicatissima e le grandi navi,

emblema di un turismo di massa incurante di equilibri ambientali e artistici. Le compagnie di crociera lucrano portando milioni di passeggeri ogni anno. Gli amminis-

tori locali difendono le attività economiche di una realtà a vocazione turistica totale. Gli ambientalisti combattono un'ardua battaglia. E le autorità di governo non sono riuscite in sette anni a prendere alcuna decisione. È infatti del 2012 il decreto dei ministri Corrado Clini e Corrado Passera che bandì (ma solo sulla carta) le navi di più di 40 mila tonnellate. Divieto di transitare per il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, con italianissima deroga, che dilazionava l'esecutività in attesa di trovare una soluzione alternativa praticabile. E così le Grandi Navi hanno continuato a sfiorare Palazzo Ducale e la Punta della Salute.

Nel giorno dell'incidente, il sindaco **Luigi Brugnaro** e il governatore leghista Luca Zaia dicono che la soluzione è bella e pronta. Basta praticarla. Prevede di scavare il canale Vittorio Emanuele per portare le navi a Marittima (in centro

storico) e le più grandi a Porto Marghera (terraferma di Mestre). Lo ribadisce anche il ministro dell'Interno Matteo Salvini, accusando il ministero dei Trasporti di star bloccando la soluzione. Il ministro Danilo Toninelli è in effetti al lavoro per valutare altre ipotesi. Sul tavolo del ministero giacciono 14 progetti. A febbraio alle compagnie della crocieristica il ministro aveva confermato la sua idea: tenere le grandi navi a Venezia, ma fuori o ai margini della laguna. E aveva previsto tre mesi per elaborare uno studio di fattibilità tecnico-economica su tre soluzioni: spostare il traffico a Chioggia, al Porto di Malamocco o a quello di San Nicolò. Allora il ministro aveva anche fornito una road map: consultazione pubblica sui tre progetti e poi decisione finale, in condivisione con i territori e i soggetti interessati".

Le compagnie e il **Comune di Venezia** spingono però sul

quarto progetto: far arrivare le navi a Marittima, per evidenti ragioni di appeal turistico, e Porto Marghera. Ma per quest'ultima ipotesi serve la costruzione di un terminal crocieristico, una banchina lunga 800 metri, con un costo preventivabile in 63 milioni di euro, di cui 60 milioni a capitale privato.

FUORI da queste logiche c'è il Comitato No Grandi Navi che punta su una soluzione off-shore, al largo del Lido, per salvaguardare non solo il centro storico, ma l'intera Laguna. Il messaggio dei manifestanti di fronte al porto e alla Prefettura, ieri, è stato ripetuto in modo ossessivo. La decisione spetta ora al governo. Il ministro Toninelli ha detto che verrà presa, non quale sarà. "L'incidente è la dimostrazione che le grandi navi non devono più passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmen-

te siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo". Che non si possa aspettare oltre lo richiede anche l'Unesco, che da due anni minaccia di mettere Venezia nella lista nera dei siti patrimonio dell'umanità a rischio. All'Unesco il Comune ha risposto spiegando che si sta andando nella direzione di Porto Marghera ma ieri sera Toninelli ha frenato con un post su Facebook: "È troppo vicino alle petroliere".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al vaglio 14 ipotesi
Il Carroccio vuole un approdo a Marghera
Ma Toninelli: "Troppo vicino alle petroliere"



Lo schianto Canale della Giudecca: La Msc Opera con 3.000 persone e il battello turistico con 110 Ansa



Peso:1-7%,3-40%

I cittadini: "Non si potrà più far finta di niente, è un business sulla nostra pelle"

La rabbia dei veneziani traditi "Ora fermate questo scempio"

REPORTAGE

ALBERTO MATTIOLI
INVIATO A VENEZIA

«**A** desso basta»: lo dicono tutti e non lo fa nessuno. Mai tragedia è stata più annunciata, mai pericolo più denunciato, mai disastro più prevedibile, anzi previsto. Che ci siano solo quattro contusi è una fortuna, «cinquecento metri prima e ci giocavamo la punta della Dogana», dicono i manifestanti per nulla serenissimi al sit-in davanti alla Prefettura, aperta per il solito vertice «d'urgenza». E dire che ieri a Venezia non era solo la Festa della Repubblica ma anche e soprattutto quella della Sensa, l'antico sponsalizio del mare, quando il Doge gettava un anello nuziale in laguna dicendo: «Ti sposiamo mare, in segno di vero e perpetuo dominio», e non erano tweet o vertici o chiacchiere, ma realtà.

Il nemico

Povera Venezia. Il mare adesso è diventato un nemico, i mostri non sono più quelli delle antiche carte nautiche ma le navi da crociera che fanno l'inchino a San Marco. L'incidente puntualmente atteso, che non è nemmeno il primo, si è puntualmente verificato. Ma anche stavolta non succederà nulla, «come non è successo niente in questi sei anni dal disastro della Concordia», accusa Lidia Fersuoch, presidente di Italia Nostra. Troppi gli interessi in

gioco, il turismo crocieristico, l'indotto e così via. Eppure a Venezia c'è, da anni, chi lancia allarmi, Cassandra inascoltata. Giovedì scorso c'è stato un blitz alla sede veneziana dell'Unesco. I manifestanti con la maschera di Anonymus l'hanno coperta di volantini che denunciano il triplice assedio della città: da terra, con i nuovi maxialberghi a Mestre, dal cielo, con il raddoppio dell'aeroporto, e appunto dal mare. Sempre Fersuoch: «L'Unesco appoggia l'insensato progetto del canale Vittorio Emanuele per far approdare le grandi navi a Marghera, la tesi del sindaco Brugnaro. Una follia che servirà solo a distruggere definitivamente la laguna. Ma Venezia si salva solo se si salva la laguna, e viceversa».

«Il presidente dell'Autorità portuale ce l'ha detto: a Marghera ci stanno solo tre navi, che quindi si aggiungerebbero e non si sostituirebbero alle sei del Tronchetto - racconta Marco Gasparinetti del Comitato XXV Aprile, più possibilista invece sulla possibilità di far attraccare al Lido -. Ma intanto bisogna fermare questo scempio. La nave dell'incidente stazza 67 mila tonnellate, dunque è più grande di quella da 40 mila che nel '13 abbattè la torre del porto di Genova. E oggi per il canale della Giudecca passano anche colossi da 90 mila tonnellate. Brugnaro dice che bisogna chiuderlo? Peccato che nel '15 abbia fatto campagna elettorale

a favore delle grandi navi, ci sono i video di lui che parla su un rimorchiatore».

Si torna in piazza sabato 8, promettono quelli del Comitato No Grandi Navi. Andreina Zitelli annuncia che Ambiente Venezia si costituirà parte civile al processo. Tommaso Cacciari (sì, nipote di Massimo) e Ruggero Tallon del Comitato accusano: «Da una costola dell'Autorità portuale è nata la Venice Terminal Passeggeri, una spa privata che gestisce l'attracco delle navi da crociera e ha il monopolio delle banchine fino al 2024. Da Brugnaro non ci aspettiamo nulla, al ministro Toninelli ricordiamo che qui i Cinque stelle hanno preso dei voti perché avevano promesso di bloccare questo business sulla pelle di Venezia».

Il buonsenso

Estremisti? Pasdaran? In questa pazzia ormai l'estremismo è l'unica forma di buonsenso. Toto Bergamo Rossi, direttore della Fondazione «Venetian Heritage», non esattamente un no global, va giù pesante: «E' una vergogna, e basta. Cosa aspettano? Che una nave perda il controllo e arrivi in piazza San Marco? L'incidente di oggi è paradossalmente una fortuna: primo, perché alla fine nessuno si è fatto male; secondo, perché non potranno più far finta di niente». Drastico Arrigo Cipriani, il veneziano più famoso al mondo. «Me la ricordo, nel '46, una nave Liberty del Piano

Marshall che per evitare un bragozzo puntò dritto sul Palazzo Ducale ma si fermò a cento metri, perché i fondali lì sono bassi. Io non sono contrario per principio alle navi, però quel che è successo dimostra che il mondo è nelle mani degli idioti, quindi dobbiamo impedire loro di nuocere. Scavate il canale Vittorio Emanuele, anzi riscavatelo

perché c'è già, fate quel che volete, ma togliete le navi da San Marco».

Intanto il sindaco Brugnaro dice che è colpa dell'inerzia del ministro Toninelli e quest'ultimo twitta l'ovvio, «l'incidente dimostra che le grandi navi non devono più passare alla Giudecca», grazie. La Repubblica comminava pene severissime a chiunque pian-

tasse anche solo un palo in laguna, perché «palo fa palù», un palo causa una palude. Naturalmente era la Repubblica seria, la Serenissima, non la nostra. —

Liner collision reignites row over whether big ships can visit Venice

Italy

Tom Kington Rome

A cruise ship collided with a smaller boat and smashed into a quayside in Venice yesterday, injuring four people, sparking panic among tourists and leading to renewed calls to ban large ships from the lagoon.

The MSC Opera, a 66,000-tonne cruise ship that can carry nearly 2,700 passengers on its 13 decks, lost control in the Giudecca canal at 8.30am and veered towards the San Basilio water bus stop on the north side of the canal.

Tourists on land screamed in panic as the 275-metre-long ship crunched into the quayside side on, its horn blaring, and shunted into a moored tourist boat.

Venice police said that four passengers from Australia, New Zealand and the United States on the River Countess were left with minor injuries as the Opera ploughed along the quay, pushing the smaller boat out into the canal.

A police spokesman said that two of the injured passengers had fallen into the water while fleeing the River Countess but were rescued.

“When we saw the ship bearing down on us, everyone began shouting and running,” a sailor who was on the River Countess was quoted as saying. “I didn’t know what to do. I got away quickly, jumping to get on shore.”

Marco Agostini, Venice’s chief of police, said: “An inquiry will be held, but first reports suggest that a small propeller on the side of the cruise ship, which is used for lateral movements in port, activated by mistake, forcing the ship sideways and into the quay.”

Luca Zaia, the governor of the Veneto region, said: “This incident could have been a tragedy.”

Luciano Mazzolin, an organiser with No Grandi Navi, a group opposing cruise ships that dock in Venice, said: “We have always said these enormous monsters were not safe and this is the latest proof.”

Venice has banned ships of more than 96,000 tonnes entering along the Giudecca canal — a route which allows views of St Mark’s Square — but the ships still tower over the city’s fragile palazzi. In 2017, the Italian government said that it would halt the 500 cruise ships that sail down the Giudecca canal

each year by routing them around the side of the Venice lagoon, which would allow them to reach the port without coming near the city.

Two years on, with a new government in office, nothing has been done. Luigi Brugnaro, the mayor of Venice, said yesterday: “This is the latest proof that the Giudecca canal is not suitable for big ships.” Sergio Costa, the environment minister, wrote on Twitter that there had been some progress on barring the ships. “We have been working on moving them for months and are nearing a solution,” he said.

In a statement, MSC Cruises said: “Checks are being made to discover the cause of the [collision].”



There was panic as the MSC Opera collided with a smaller moored boat, also damaging the quay



il titolare delle Infrastrutture risponde agli attacchi del vicepremier Salvini: «Le sue sono dichiarazioni su Facebook»

Toninelli: «Progetto entro giugno serve una soluzione provvisoria»

Flavia Amabile

Si trascina da anni lo scandalo delle mastodontiche navi da crociera libere di arrivare a Venezia per garantire ai turisti la visione di uno degli spettacoli più indimenticabili che esistono, ma mettendo in serio pericolo persone e luoghi troppo delicati per essere avvicinati da simili mezzi.

Da un anno spetta al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, la competenza su questa materia ed è a lui che si rivolge il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, accusandolo di aver detto ancora una volta un "no" e di aver bloccato il piano già pronto.

Il ministro Toninelli respinge l'accusa e fornisce i suoi tempi: il progetto sarà scelto entro giugno ma ci vorranno dei mesi per «metterlo in campo».

Il ministro Salvini la accusa: racconta che il piano era pronto già l'anno scorso ma lei ha bloccato tutto. E ha aggiunto che da giugno è ora di iniziare con i si.

«Mi lasci dire che quella di Salvini e della Lega è poco più di una dichiarazione su Facebook. A meno che non mi si dica che i turisti devono sbarcare

tra a container e petroliere».

Ovviamente no, ma a Venezia sono stufi. Ieri in tanti si sono detti persino felici dell'incidente in Laguna: altrimenti anche questo governo avrebbe finito per non affrontare la questione delle grandi navi. È la solita storia: il governo si occupa dei problemi quando si trova di fronte a un'emergenza.

«Io invece sono molto dispiaciuto, perché ci sono stati feriti e danni. E prestissimo sarò a Venezia. In più sono mesi che stiamo lavorando con la massima risolutezza per risolvere un problema lasciato marcire per troppi anni. C'è un tavolo istituzionale che sta andando avanti ed è già in programma un incontro con gli altri ministri interessati per arrivare alla soluzione definitiva che contempererà, senza scorciatoie, economia turistica e tutela ambientale».

Si discute da otto anni della questione grandi navi e ancora non si è arrivati a una soluzione. Com'è possibile? È così difficile scrivere un divieto?

«Siamo per la chiusura, ma prima, per non perdere le crociere a Venezia, serve trovare l'alternativa, anzi le alternative, quella definitiva e quella provvisoria. Come ho detto, dopo anni di stasi, siamo prossimi a una soluzione finalmen-

te capace di tenere assieme tutti gli interessi in campo».

Nei cassetti del ministero giacciono provvedimenti firmati dai ministri Clini e Passera, quindi parliamo di un lavoro che è iniziato durante i governi precedenti. Che fine ha fatto questo lavoro? E partirete da lì oppure pensate di scrivere qualcosa di totalmente nuovo?

«Quello era un divieto che necessitava di una soluzione alternativa per essere applicato. Ne è scaturita una scelta secondo noi non sostenibile. Ora ne stiamo per mettere a punto un'altra».

Su Twitter ha assicurato che state lavorando e che ci sarà una soluzione in tempi brevi, ma lei guida il ministero dei Trasporti già da un anno. Che tempi prevede a questo punto?

«Entro fine giugno verrà scelto il progetto. Nel frattempo stiamo già lavorando per la soluzione provvisoria e ci vorrà qualche mese per metterla in campo. Il protocollo per i fanghi da estrarre dai canali è in via di definizione. Il provveditore ha deciso di chiedere un parere dell'Avvocatura dello Stato, vista la delicatezza del dossier. Questo è un passaggio fondamentale per la caratterizzazione dei fanghi stessi e per i successivi dragaggi. Si tratta di procedure costose e com-

plesse, che richiedono un po' di tempo».

Come intendete formulare il divieto per le grandi navi? Fin dove potranno arrivare?

«Lo vedrete al momento della scelta del progetto».

Come riuscirete a tenere conto anche delle conseguenze sul turismo e sull'ambiente?

«La soluzione terrà conto di tutte le esigenze logistiche. Senza tutela del paesaggio e dell'ambiente anche l'industria turistica veneziana perderebbe gran parte della sua competitività». —

«Sono dispiaciuto per i feriti e i danni Prestissimo sarò a Venezia»