

Grandi navi, Pellicani: «Blocco in ritardo». Bazzaro: «Era giusto attendere». Federagenti: «Decisione grave»

L'onorevole del Pd chiede al prefetto di convocare subito gli stati generali per Venezia. Il consigliere comunale e deputato della Lega: «Lavorerò a un testo in Aula». Santi scrive a Draghi



Nave Msc Orchestra, archivio foto



La redazione 14 luglio 2021 16:04

Visione contrapposta quella degli onorevoli veneziani, intervenuti sulla questione del passaggio delle grandi navi a Venezia (Bacino San Marco e canale della Giudecca) dopo lo stop decretato ieri in Consiglio dei ministri. «Il Prefetto convochi subito gli stati generali per il futuro di Venezia - afferma Nicola Pellicani del Partito Democratico -. Una decisione che tutto il mondo aspettava da anni. Si è arrivati al blocco in ritardo e impreparati. Colpa dell'inerzia di tutti i governi che i sono succeduti negli ultimi dieci anni. E ancor più grave l'inerzia di Comune e Regione. Personalmente non mi preoccupano gli ultimatum dell'Unesco, quanto piuttosto il futuro della città e dei veneziani. Prima di tutto il lavoro. Non è pensabile sacrificare l'occupazione in una città, che ha pagato un prezzo salatissimo alla crisi dovuta all'emergenza Covid. Avviamo al più presto in Parlamento - aggiunge

- il confronto per una nuova legge speciale, con l'obiettivo di attualizzare una normativa che resta fondamentale per la città».

L'estate

«Sbagliato lo stop delle grandi navi in agosto. Vengono penalizzati turismo e portuali. Lavorerò a testo in Aula - commenta Alex Bazzaro della Lega -. Giusto che le grandi navi non passino più davanti a San Marco, la Lega lo dice da sempre, ma l'alternativa non è pronta. Marghera non è, oggi, attrezzata con approdi diffusi, lo sarà forse tra una stagione, il che significa che la crocieristica sceglierà altri porti italiani e quindi a Venezia non ci saranno turisti per tutto agosto e settembre. Morale: hotel, ristoranti, bar, musei, negozi non lavoreranno. Impensabile fermare turismo e lavoro del settore portuale tra 15 giorni. In questo modo non si salvaguarda la città e la sua laguna ma si affossa la sua economia e si mette a rischio l'occupazione dei lavoratori del porto. I ministri e altri esponenti locali del Pd cantano vittoria ma, ancora una volta, non fanno i conti con la realtà: dopo 9 anni di chiacchiere perché fermare la stagione proprio in pieno agosto e in piena ripartenza?».

Dentro e fuori laguna

Lo stop alle grandi navi a Venezia va accompagnando «al sostegno del settore turistico e da investimenti al porto di Marghera»: ne è convinto il capogruppo di Fratelli d'Italia in consiglio regionale Raffaele Speranzon. «È fondamentale tenere le navi nell'area della laguna: un porto off shore si rivelerebbe poco attrattivo per i turisti e per le compagnie crocieristiche. Inoltre, la sua realizzazione prevede tempi lunghi, con un'organizzazione logistica complessa e che porterebbe inevitabilmente a un aumento del traffico marittimo e del moto ondoso», sottolinea Speranzon.

«Il decreto approvato ieri in consiglio dei ministri per la soluzione del transito delle grandi navi in bacino di San Marco si muove nella giusta direzione - per Gabriele Scaramuzza, capogruppo regionale e metropolitano di Articolo Uno - ma non può che essere l'inizio: ora bisogna accelerare l'iter di progettazione della soluzione definitiva al di fuori della laguna di Venezia, perché la soluzione degli approdi sulla banchine di porto Marghera non può che essere assolutamente provvisoria. Va garantita in questa fase intermedia e del tutto temporanea la piena operatività del porto commerciale ed industriale».

Il dibattito pubblico

Lo spostamento temporaneo delle crociere a Marghera non è una reale soluzione - dice Antonella Moretti, responsabile delegazione Veneto Marevivo - e deve essere limitatissimo nel tempo (uno max due anni), non potendosi neanche ipotizzare nuovi interventi strutturali sul canale di Malamocco e Petroli di accesso, magari per aumentarne la profondità oppure la larghezza, come peraltro ben motivato in un approfondimento effettuato dai consulenti di Marevivo Veneto. Né è nemmeno ipotizzabile un atteggiamento che non sia del massimo rigore nel vaglio dei dragaggi da effettuarsi anche per il mantenimento delle attuali quote di profondità dello stesso canale: il protocollo fanghi di cui si blatera da tempo deve servire a garantire la massima sicurezza. Quale migliore occasione - chiede - per promuovere un dibattito pubblico sulla questione Venezia?».

Luci e ombre

«Il decreto del governo sulle grandi navi contiene luci e ombre - sostiene il consigliere comunale Gianfranco Bettin - Le luci: la dichiarazione di tutela ambientale e culturale delle vie d'acqua

urbane (“monumento nazionale”), l’estensione del divieto di transito alle navi di stazza superiore a 25 mila tonnellate e il loro dirottamento altrove in attesa degli approdi “provvisori”, la conferma dell’off-shore in Adriatico, il nuovo porto crociere e commerciale, gli indennizzi, in particolare per i lavoratori e l’annuncio - a latere - della ricostituzione del magistrato alle Acque. Le ombre: l’enorme investimento sugli “approdi provvisori” a Marghera lascia pensare che tale scelta rischi seriamente di diventare definitiva, magari mutando anche a Roma il quadro politico (a Venezia e nel Veneto i fautori della soluzione Marghera sono già al comando). Sarebbe una scelta radicalmente sbagliata, collocando in mezzo alla zona industriale, tra impianti a rischio, il porto crociere che così estenderebbe la monocultura turistica a un’area che per vocazione ne è da sempre l’antidoto. Meglio sarebbe realizzare approdi davvero provvisori, più leggeri, reversibili, alla bocca del Lido».

La lettera della Federazione a Draghi

Invece per il presidente di Federagenti, Alessandro Santi, «questo provvedimento rappresenta una decisione gravissima che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in prospettiva su altre 21.000. Venezia è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione». Per questo ha scritto una lettera al presidente del Consiglio Mario Draghi. «I porti italiani, presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale e nel breve lasso di tempo di un decreto sparire dalla carta dei traffici mondiali. E con il porto migliaia di famiglie che dal porto traggono il loro sostentamento: la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano. Nessun dialogo o confronto ma scelte terribilmente impattanti e proposte nebulse di sostegni economici simil Covid: noi del porto siamo diversi. Alla mancanza di scelte dei passati anni e dei precedenti governi viene ora posta soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di transizione. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40.000 a 25.000 tonnellate di stazza: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma, che garantiva pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell’area marciata. Dal mese di agosto, forse, vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del governo e con il compiacimento dell’Unesco. Di certo, però, è stata decretata la morte delle crociere a Venezia».

«La scelta del governo è incomprensibile - argomenta infine Renzo Varagnolo segretario regionale Filt Cgil Veneto - se la traggiamo al ridotto numero di navi da crociera che erano programmate nei prossimi mesi avendo tutte le condizioni per preparare gli approdi a Marghera, una decisione dove sembra prevalere una strumentalità ideologica e politica. Leggiamo tutte le prese di posizione contro il traffico delle navi in laguna. Gli obiettivi strategici di nuove soluzioni con nuove infrastrutture, come l’off shore, rischiano di far prevalere l’urgenza di uno stop da subito al lavoro e di non avere un governo delle scelte di cambiamento, perché il lavoro non ha un interruttore che si spegne e si accende. Noi non ci stiamo e chiediamo a tutte le istituzioni di farsi garanti della tutela del lavoro del porto e di porto Marghera, dalla Prefettura, alla Regione, al Comune e all’Autorità portuale».