

Rixi tranquillizza Musolino, ma sulle crociere non si sbilancia

La “non assemblea” di Federagenti su Venezia incassa rassicurazioni su accessibilità e Marghera, non il placet definitivo alla soluzione Comitatore. Confitarma-AssArmatori: non scatta la scintilla



Roma – “Se lui non potrà fare il presidente di porto, io non potrò fare il viceministro: Venezia è un porto da più di 1.000 anni e non smetterà certo di esserlo sotto la nostra amministrazione”.

Per via telefonica, ma la rassicurazione del viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti (con delega ai porti) Edoardo Rixi è stata sufficiente alla platea della “non assemblea” di Federagenti (dedicata a Venezia: “se non è un porto, questa è una non assemblea”) per far scattare l’applauso. Il consesso del resto era stato volutamente incentrato sui contraddittori segnali arrivati dal Governo in questi mesi – dalla dichiarata intenzione del Ministero per i Beni Culturali di “vincolare la Laguna” alle incertezze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla vexata quaestio delle crociere –, causa dell’umore non certo allegro della comunità portuale veneziana (e non).

Ecco perché il padrone di casa, Gian Enzo Duci, ha voluto una (non) assemblea monografica, votata ad uno spirito di dialogo, apertura e non contrapposizione (non esattamente condiviso alla lettera da tutti i panelist) con chi nel Governo e fuori vorrebbe una Venezia non portuale o quasi. Largo spazio quindi alle ragioni del presidente degli agenti marittimi veneziani Alessandro Santi e del presidente dell’Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino.

Il primo, con l’ausilio di studi d’ogni origine (comprese alcune ricerche di associazioni ambientaliste o di accademici di chiara fama quali Luigi D’Alpaos), ha smontato, bollandoli come fake news, i principali argomenti del movimento No Navi: “Le cause dell’erosione della Laguna sono da ricercare non nelle navi, bensì nelle dighe foranee alle Bocche di Malamocco. I crocieristi sono meno del 5% degli oltre 30 milioni di turisti annui a Venezia. Le navi sono il mezzo di trasporto meno inquinante, un singolo vaporetto inquina più di una grande nave da crociera. Il moto ondoso prodotto da una grande nave a 6 nodi è quasi nullo. Le grandi navi non possono fisicamente arrivare a toccare Piazza San Marco. La statistica dimostra che esse

non provocano incidenti. L'impatto economico diretto delle crociere non è irrilevante, circa 155 milioni di euro fra 2013 e 2017".

Numeri alla mano (26 milioni di tonnellate movimentate a fine 2018, 18.500 lavoratori, 25% del PIL cittadino, di cui solo 5% ascrivibile alle crociere), Musolino ha accuratamente mostrato come Venezia sia un porto in salute e a vocazione mercantile prima che turistica, per poi passare agli allarmi: "Non solo non possiamo fare i dragaggi (riferimento agli intoppi burocratici in cui è incappato il progetto relativo al Canale dei Petroli, su cui la Capitaneria ha dovuto recentemente emettere un'ordinanza limitativa a causa dei fondali ridottisi, *nda*), ma quando il Mose sarà in funzione rischieremo di essere, in certi periodi, un porto senza accesso al mare. Il rischio, insomma, è che Venezia perda la sua millenaria natura portuale".

Da cui la succitata rassicurazione di Rixi, anche se il fronte più caldo, quantomeno mediaticamente e politicamente, è come noto quello crocieristico: "Il Comitato ha svolto un lavoro completo e serissimo, ma, se vogliamo discutere ancora, facciamolo. Purché si arrivi al bandolo" ha aggiunto il presidente dell'AdSP. Ed è qui, dopo che l'assessore comunale Simone Venturini aveva richiamato la bontà della soluzione Comitato, che il viceministro, pur sposando il quadro generale, ha rallentato: "L'idea delle navi di maggiore stazza a Marghera e delle altre in Marittima mi pare la più sensata, anche perché concordo con Musolino sulla pericolosità di alternative in bocca di porto o offshore. Ma tutto va fatto nella totale compatibilità ambientale, il che significa che si potrebbero rivedere parametri e condizioni imposti alle navi. Senza contare che sui dragaggi, necessari per la soluzione Marghera+Marittima, la situazione non è definita. Ecco perché io vorrei trovare la quadra prima di Natale, ma non possiamo garantirlo dato che l'argomento è oggetto di un tavolo fra quattro Ministeri".

Confitarma-AssArmatori: non scatta la scintilla

Il pungolo al Governo su Venezia era certamente e dichiaratamente l'obiettivo principale – vedremo se centrato e quanto – della "non assemblea" di Federagenti. Ma l'invito al medesimo tavolo (e alcuni assist calibrati *ad hoc*) rivolto ai presidenti delle due associazioni armatoriali, Mario Mattioli (Confitarma) e Stefano Messina (AssArmatori), ha partecipato senz'altro dell'auspicio, più o meno esplicito, di un riavvicinamento associativo quanto mai atteso dagli agenti in un'epoca di faticosa interlocuzione fra corpi intermedi e istituzioni.

E i due, del resto, non hanno nascosto affatto l'identità di vedute "su moltissimi temi". La frattura però pare lungi dall'esser sanata. Così, quando Messina ha teso la mano, prospettando "per il 2019 una linea politica comune e volta ad una maggiore influenza sul decisore", Mattioli ha tirato il freno: "L'intento è più che condivisibile. Ma io sono un fautore della dialettica interna, credo che le divisioni facciano sprecare energie e offrano alibi al regolatore. Chiariamo, non è una chiusura: disponibili a lavorare insieme, ma penso sarebbe stato meglio farlo sotto un unico cappello".