

SERVONO 19 MESI DI LAVORO PER IL NUOVO CANALE DI CONTORTA-SANT'ANGELO

Crociere a Venezia, il fronte del sì

Confcommercio, Assoportri e Federagenti: «Subito la nuova via»

IL CASO

ALBERTO QUARATI

VENEZIA. Non contano i numerosi comitati del "no", i big scesi in campo per protestare contro i giganti del mare - da Cate Blachett a Calvin Klein, passando per Michael Douglas, Jane Fonda, il Nobel Vidia Naipaul e perfino il principe Aga Khan, di cui pochi forse sospettavano il côté ecologista.

Commercianti e operatori portuali ieri sono tornati alla carica per scuotere il governo e chiedere una soluzione definitiva sulla questione "grandi navi". Appurato che nessuno vuole vederle scorrizzare per il Canal Grande e sfidare in altezza il Campanile di San Marco, gli imprenditori chiedono però a Palazzo Chigi di «trovare una soluzione» perché «un equilibrio è possibile». Soluzione che esempio potrebbe essere quella dell'Autorità portuale, con il percorso di entrata e uscita dalla città attraverso il canale di Contorta-S. Angelo, facendo in pratica passare le navi dalla bocca di Malamocco (estremo Sud della Laguna) e farle risalire costeggiando Marghera fino al terminal crociere, situato nella parte più occidentale di Venezia. Opera che però richiede 19 mesi e 146 milioni di spese tra escavo, ricalibratura, recupero morfologico e sottoservizi - dati della stessa Authority. C'è poi

IL SECOLO XIX
MERCOLEDÌ
10 DICEMBRE 2014



Una nave da crociera passa davanti al campanile di San Marco

ANSA

l'opzione De Piccoli-Duferco, che farebbe arrivare le navi alla bocca del Lido e poi trasferirebbe i passeggeri a Venezia con dei traghetti.

Il governo abbozza ma non decide, le compagnie dicono che potrebbero contribuire alla spesa del Contorta ma si tengono sul vago, il Tar (cui il Venezia Terminal Passeggeri ha fatto ricor-

so) ha sospeso ogni decisione in attesa di vedere quello che decidono gli altri.

In tutto questo, si inserisce il famigerato decreto Clini-Passera, che testualmente estromette le mega-navi da Venezia "una volta individuata la via alternativa" (imponendo un limite a 40 mila tonnellate di stazza lorda). Siccome di fatto questa via non è anco-

510
milioni di euro
il fatturato complessivo
delle crociere in Adriatico

10
porti
gli scali che perderanno
traffico oltre a Venezia

1,8
milioni
i crocieristi in transito
a Venezia in un anno

ra stata individuata, il prossimo anno le compagnie di navigazione daranno un altro "segno di buona volontà" e per mettersi al vento rispetto a ogni decisione del governo e della Capitaneria, dopo che nel 2014 hanno tagliato del 12,5% il numero delle navi presenti a Venezia: niente unità sopra le 96 mila tonnellate, come da ordinar-

za della Capitaneria poi sospesa dal Tar. Insomma, gli operatori non possono che darsi al pressing, questa volta appoggiati dalla Confcommercio nazionale (di cui gli agenti marittimi, rappresentanti degli armatori nei porti) fanno parte, dalla Federagenti e dall'associazione dei porti, Assoportri per l'appunto.

La questione infatti, sottolinea il numero uno di Federagenti, Michele Pappalardo, non è tutt'altro che locale. Nessuna crociera in Adriatico può prescindere da Venezia, a parte forse qualche itinerario molto snob. Navi più piccole in Laguna, significa navi più piccole in almeno altri 10 porti. Su un business di 510 milioni di fatturato, 210 sono a rischio - si legge nel decalogo presentato ieri a Roma e consultabile su *theMediTelegraph.com*. Il 17% dei passeggeri in Italia sbarca e imbarca a Venezia, con cambi e rifornimenti per le navi. Il 50% dei crocieristi passa almeno una notte in albergo, alzando l'indotto lasciato sul territorio.

Infine, sottolineano gli agenti marittimi «Venezia non può rassegnarsi al ruolo di museo»: la città subisce un turismo totalmente non gestito (circa 30 milioni anno), mentre in effetti quello crocieristico è l'unico programmabile (circa 1,8 milioni anno). Ieri Confcommercio, Assoportri e Federagenti hanno firmato un patto di "non contrapposizione", evidentemente in attesa che qualcuno trovi la soluzione.

press@themeditelegraph.com