

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Paolo Costa				
10	Corriere del Veneto - Ed. Venezia (Corriere della Sera)	30/08/2012	<i>POCO SMOG E MOTO ONDOSI "LE CROCIERE SONO SOSTENIBILI"</i>	2
1	Il Gazzettino	30/08/2012	<i>LA VERITA' SU VENEZIA E LE GRANDI NAVI (C.Clini)</i>	3
15	Il Gazzettino	30/08/2012	<i>PASSEGGERI RADDOPPIATI IN 10 ANNI LAVORO PER QUASI 5500 PERSONE</i>	6
15	La Nuova di Venezia e Mestre	30/08/2012	<i>"GRANDI NAVI IN CITTA' NON C'E' ALCUN RISCHIO IL GIGLIO NON C'ENTRA"</i>	7
Rubrica Porto di Venezia				
1	Avvisatore Marittimo	30/08/2012	<i>VENEZIA - UN LIBRO SULLE CROCIERE</i>	8

Grandi navi Libro del Porto

Poco smog e moto ondoso «Le crociere sono sostenibili»

VENEZIA — C'è lo studio sul traffico sostenibile, quello sulla navigazione, sulle vibrazioni trascurabili e il rumore controllato. C'è poi la prefazione del ministro all'Ambiente Corrado Clini, che da una parte sottolinea l'importanza delle grandi navi, dall'altra parla del canale Contorta-Sant'Angelo, nuovo percorso per arrivare alla stazione Marittima. «Le crociere ancora a Venezia — scrive — ma tramite l'ennesimo adattamento reciproco di Venezia con le sue navi, che si adattano per beneficiare dell'immenso valore o rinunciando al gigantismo

o rinunciando al passaggio davanti a San Marco».

Quasi 250 pagine di spunti, idee e progetti già realizzati o in via di realizzazione per rendere la crocieristica a «impatto zero» per la città, e per chiarire — dati alla mano — «quelle falsità che alimentano un dibattito distorto basato per lo più su informazioni errate e ragionamenti dettati dalla "sindrome di Gulliver"», dice il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa. Da ieri è in tutte le librerie «A Venezia dal mare. Le crociere», seconda pubblicazione della colonna «Le rotte del Leone, studi, ricerche e progetti». Esperti in campo ambientale, economico e tecnico-ingegneristico (tra cui Gabriella Chiellino, Francesco di Cesare e Caterina Frisone) hanno ragionato sulle sfide future e sulle conseguenze sulla crocieristica a Venezia. Naturalmente la visione è unica: le grandi navi possono continuare ad arrivare a Venezia perché non inquinano, non danneggiano la città (il sistema di videosorveglianza Hydra che controlla il traffico acqueo del canale della Giudecca documenta che le onde maggiori sono imputabili

li ai vaporette dell'Actv) e non sono pericolose (la particolare morfologia dei canali di navigazione, costringono le navi entro binari dai quali non possono uscire).

Portano invece lavoro (con quasi seimila occupati diretti) e un contributo significativo all'economia veneziana qualificando il turismo (1 600 mila crocieristi — solo un terzo di coloro che sbarcano o si imbarcano a Venezia — si collocano nella parte più ricca degli oltre 20 milioni di visitatori annui a Venezia). La spesa media giornaliera di ogni passeggero è di 107 euro, con gli italiani fermi a un quinto degli stranieri. Le grandi navi rappresentano — come l'hanno definita i curatori del libro — una sorta di scia d'orata: nel giro di vent'anni i crocieristi sono passati dai 250 mila del 1990 agli oltre due milioni di oggi. «Come tutte le storie di successo anche il crocierismo a Venezia ha un rovescio della medaglia costituito da alcuni "fatti" temuti più del necessario, soprattutto per metabolizzazione della loro dimensione reale — dice il presidente Costa —. E' un grande successo che va gestito».

F.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Passaggio a San Marco Contestato



IL CASO CROCIERE

LA VERITÀ SU VENEZIA E LE GRANDI NAVI

DI CORRADO CLINI*

Venezia è il «miracolo» di un luogo sommaramente artificiale ma nel quale l'attività dell'uomo ha mantenuto, se non migliorato, l'armonia della natura. A Venezia la civitas ha continuamente trasformato l'urbs riuscendo a farne un tutto inscindibile di eccezionale valore ambientale e storico-artistico. Il motore della trasformazione è stato e continua a essere il rapporto di Venezia con la radice storica della sua potenza: il mare, i traffici marittimi...

...e gli ambiti portuali che li hanno via via accolti nel tempo. Rapporto ben ripercorso anche nelle pagine di questo libro e che è giunto fino all'azzardo dello sviluppo petrolchimico di **Porto Marghera** degli ultimi cinquant'anni. In questa storia il traffico crocieristico ha avuto un ruolo minore almeno fino ai primi anni Settanta dello scorso secolo quando, ancora sull'onda emotiva della grande «acqua alta» del 4 novembre 1966, il "Progetto 80, rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971/75" ha immaginato un allentamento della pressione portuale mercantile sulla laguna, auspicando per contro una specializzazione della portualità veneziana nel traffico passeggeri. L'indicazione si è trasformata in un progetto coerentemente perseguito per oltre quarant'anni e ha prodotto un indubbio successo; quello che, dal 2000 a oggi, ha portato Venezia ai vertici del crocierismo mondiale, anche perché accolto in

una delle più moderne ed efficienti Stazioni Marittime del Mediterraneo. Un successo prezioso, da difendere, ma oggi anche da controllare perché giunto a un limite percepito come pericolo - della dovuta compatibilità armoniosa con Venezia e la sua laguna.

Un limite-pericolo reso plasticamente evidente dalla carena bianca - riversa sulla costa dell'isola del Giglio e sospesa precariamente fra la riva e l'abisso - della Costa Concordia, la nave da crociera naufragata il 13 gennaio 2012 dopo uno sciagurato «inchino». Nessuno confonda l'avvicinamento e l'attracco al **porto di Venezia** con l'indebito fuori rotta della Costa Concordia. L'entrata dalla bocca di Lido e il passaggio davanti a San Marco avvengono condizioni di sperimentata sicurezza. Fumi e moto ondoso sono fenomeni eliminati o eliminabili. Ma è indubbio che la dimensione raggiunta dalle grandi navi bianche è oggi sproporzionata rispetto al contesto storico-architettonico: se affascina pochi futuristi, spaventa e incute timore ai più.

È per questo che, decidendo di introdurre norme che tutelino dal ripetersi di tragedie come quella del Giglio, il Governo ha pensato anche a Venezia. Suggerendo che si sperimentino nuovi modi di avvicinarsi a Venezia in crociera: o con navi proporzionate al contesto veneziano alle quali continuerà a essere riservato il privilegio di passare davanti San Marco e lungo il canale della Giudecca, o mantenendo le grandi navi e accettando di raggiungere la Stazione Marittima per una via alternativa che escluda San Marco e Giudecca. Il tutto per contemperare i due obiettivi della tutela del patrimonio artistico e ambientale veneziano e della salvaguardia della sua eccellenza crocieristica.

È così che l'articolo 2, comma b, del decreto del 2 Marzo 2012 vieta il transito attraverso il canale della Giudecca e il bacino di San Marco delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda; e che l'articolo 3 applica tale divieto a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili e alternative a quelle vietate. Alternativa che è nella responsabilità della Capitaneria di Porto e del Magistrato alle Acque, da individuare con la collaborazione dell'Autorità Portuale. A loro il primo vaglio e la

prima composizione degli interessi legittimamente rappresentati dalle associazioni ambientaliste da un lato e degli armatori dall'altro, prima che l'ultima parola sia data alle istituzioni democratiche locali, regionali e nazionali che, fortunatamente, possono disporre per legge di quello strumento - il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia - che da oltre trent'anni garantisce la tutela fisica, ambientale e socio-economica di Venezia e della sua laguna.

Un approccio, dunque, definitivo negli obiettivi ma implementato con la dovuta gradualità, anche per dare sostanza giuridica a un necessario cambio di passo nella prevenzione, valutazione e rimedio delle esternalità negative prodotte dalle attività umane, superando la paralisi dello sbandieramento, contrapposto e sterile, di interessi di parte.

Lo stesso approccio, per restare a Venezia, recentemente adottato per l'area di **Porto Marghera** - solo abbagliata per decenni dal miraggio di una riconversione produttiva sostenibile - che oggi, in virtù dell'Accordo di programma sottoscritto dal Ministero dell'Ambiente con Regione del Veneto ed Enti Locali il 16 aprile 2012, apre alla possibilità di bonifiche sollecite e all'atteso reinserimento nel circuito produttivo di intere aree altrimenti inerti.

In quest'ultimo caso ad esempio entrando dalla bocca di porto di Malamocco e percorrendo, per raggiungere la Marittima, il nuovo tratto di canale Contorta Sant'Angelo del quale si stanno valutando fattibilità e impatto sulla morfologia lagunare. O magari, domani, realizzando una nuova Stazione Marittima ai limiti marini della laguna resa raggiungibile da passeggeri e merci nei modi che la fantasia di chi ama Venezia saprà inventare.

Corrado Clini

(*ministro dell'Ambiente)

AMBIENTE E LAVORO

«Il progetto degli anni '80: meno attività commerciale aumento dei passeggeri»

Venezia, il patto con le crociere

Il ministro Clini: «Davanti a San Marco solo navi piccole, per quelle di enormi dimensioni troveremo altri percorsi»

«Dal 2000 a oggi Venezia al top del crocierismo di tutto il mondo»

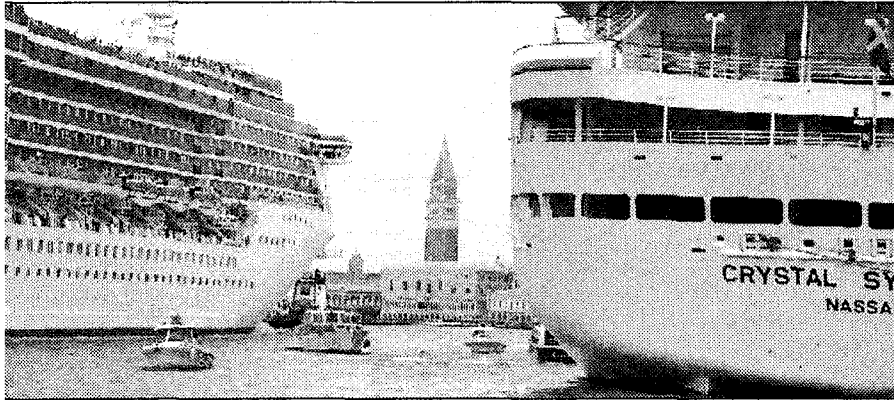
«Un successo da difendere ma anche da controllare»

Passeggeri raddoppiati in 10 anni Lavoro per quasi 5500 persone

Ma sarà vero che le "grandi navi" sono un pericolo per Venezia? Un libro "Le rotte del leone" (Marsilio) mette a fuoco tutti i problemi di questo fenomeno economico: quasi 5500 occupati, passeggeri passati da 337 mila a 800 mila in dieci anni, almeno 363 milioni di euro spesi in città. Mai dimenticare che le navi sono la vita di Venezia, spiega il provveditore al Porto Paolo Costa.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



COLOSSI La vista di due navi da crociera in bacino San Marco. Sotto il ministro Clini



Passeggeri raddoppiati in 10 anni Lavoro per quasi 5500 persone

Ma sarà vero che le "grandi navi" sono un pericolo per Venezia? Un libro "Le rotte del leone" (Marsilio) mette a fuoco tutti i problemi di questo fenomeno economico: quasi 5500 occupati, passeggeri passati da 337 mila a 800 mila in dieci anni, almeno 363 milioni di euro spesi in città. Mai dimenticare che le navi sono la vita di Venezia, spiega il provveditore al Porto **Paolo Costa**.



CLINI NEL LIBRO MARSILIO

«Grandi navi in città non c'è alcun rischio il Giglio non c'entra»

«Nessuno confonda l'attracco al porto di Venezia con l'indebito fuori rotta della Costa Concordia: l'entrata dalla bocca di Lido e il passaggio davanti a San Marco avvengono in condizioni di sperimentata sicurezza. Fumi e moto ondoso sono fenomeni eliminati o eliminabili. Anche se è indubbio che la dimensione raggiunta dalle grandi navi è oggi sproporzionata rispetto al contesto». Parole di Corrado Clini, ministro per l'Ambiente del governo Monti. Clini, che ha lavorato per molti anni a Venezia come responsabile dell'Igiene pubblica, ha scritto la prefazione del nuovo libro edito da Marsilio e finanziato

dall'Autorità portuale di Venezia dal titolo «A Venezia dal mare. Le crociere». Inutile dire che si tratta di un libro «contro» le tesi dei comitati anti-grandi navi. «Che mira a ristabilire la verità», dice il

Porto, «modificata da false notizie o credenze accumulate nel corso degli anni e acute oggi dopo l'incidente della Costa Concordia al Giglio».

Libro diviso in capitoli, affidati a «tecnici, esperti ambientali e ingegneri». Tra gli autori Gabriella Chiellino, Francesco Di Cesare e Caterina Frisone. L'introduzione è del presidente del Porto, Paolo Costa. Che ricorda come negli ultimi anni il fatturato del traffico passeggeri sia lievitato in modo esponenziale. I passeggeri che arrivano a Venezia sono ormai quasi due milioni, circa diecimila le persone che in un modo o nell'altro lavorano intorno alle crociere. Ma le navi sono sempre più grandi, e la necessità di un'alternativa è ormai ammessa da tut-

ti. Le ipotesi sul campo sono parecchie.

Il sindaco Giorgio Orsoni insiste per Marghera, con una nuova stazione passeggeri che potrebbe essere rapidamente realizzata in zona industriale. Pochi mesi di lavoro, in confronto all'altra ipotesi, quella del nuovo canale Contorta Sant'Angelo, che permetterebbe alle grandi navi di entrare dalla bocca di Malamocco (e non più dal Lido) e di arrivare lo stesso in Marittima senza passare davanti a San Marco. «C'è troppo traffico merci, non è possibile», dice Costa. Che rilancia l'ipotesi del Contorta. Il ministro Clini nei



Il ministro Corrado Clini

giorni scorsi a Venezia si era detto possibilista sull'ipotesi Marghera sostenuta da Orsoni. Ma nella prefazione del libro si dice invece d'accordo con l'ipotesi del canale. «Si stanno studiando fattibilità e impatto sulla

morfologia lagunare», scrive. Lasciando anche aperta la porta alla soluzione più radicale. Cioè l'allontanamento delle navi fuori dalla laguna. «Resa raggiungibile da passeggeri e merci», conclude Clini, «nei modi che la fantasia di chi ama Venezia saprà inventare». Sublagunare? Aliscafi, chiatte? Il ministro non precisa, ma ribadisce nel libro quanto sta ripetendo nelle ultime settimane. Davanti a San Marco, come prescrive il decreto del 2 marzo 2012, potranno passare solo navi di stazza inferiore alle 40 mila tonnellate. Ma per far questo occorre prima costruire le infrastrutture alternative. E il traffico delle grandi navi è «assolutamente sicuro»

(a.v.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VENEZIA**Un libro sulle crociere**

È in tutte le librerie del Gruppo Rizzoli da ieri il volume edito da Marsilio e intitolato "A Venezia dal Mare. Le Crociere". Si tratta della seconda pubblicazione della collana "Le rotte del Leone, studi ricerche e progetti" ideata dall'Autorità portuale di Venezia. Riconosciuti esperti in campo ambientale, economico e tecnico-ingegneristico (tra cui Gabriella Chiellino, Francesco di Cesare e Caterina Frisone, curatori del libro) hanno ragionato su opportunità, sfide, futuro e "conseguenze" del settore della crocieristica a Venezia. «Nel libro - scrive l'Autorità portuale - vengono infatti raccolte analisi e argomentazioni che analizzano il tanto discusso tema dell'arrivo delle navi da crociera a Venezia e che mirano a ristabilire la verità dei fatti modificata da innumerevoli false notizie o credenze accumulate nel corso degli anni e acuiti oggi dopo l'incidente della Costa Concordia al Giglio».

