

Forse è la volta buona: le grandi navi non attraverseranno più
Venezia

Le grandi navi da crociera con stazza superiore alle 40.000 tonnellate saranno allontanate dal centro di Venezia e non transiteranno più davanti a piazza San Marco, la decisione è stata presa dai ministri Roberto Cingolani (Transizione ecologica), Dario Franceschini (Cultura), Massimo Gravaglia (Turismo) ed Enrico Giovannini (Infrastrutture), ratificando il **piano di allontanamento** che era stato approvato da Comune di Venezia, Regione Veneto e dalle compagnie da crociera. La decisione arriva dopo nove anni di mobilitazione da parte dei cittadini di Venezia, raccolti nel comitato No Grandi Navi, ed è stata annunciata nel 1.600° anniversario della fondazione della città.

Secondo il piano approvato le navi da crociera **approderanno a Porto Marghera**, una soluzione che [nel comunicato](#) emesso dal ministero delle Infrastrutture sarà «temporanea ma necessaria a proteggere il patrimonio storico e culturale di Venezia, che appartiene non solo all'Italia ma a tutto il mondo». Non sono ancora stati resi noti i dettagli del piano, ma **le tempistiche non saranno brevi**. Una soluzione a breve termine era stata approvata [lo scorso 21 dicembre](#) dal Comitato guidato dall'ex premier Conte e prevedeva di far approdare le grandi navi presso le due banchine merci di Porto Marghera (oggi gestite dalle società di container Tiv e Vecon). Tuttavia si tratta di approdi strutturati per le navi container e sarebbero necessari almeno 6 mesi di lavori per strutturare le banchine e la viabilità circostante per il trasporto passeggeri. Inoltre, si tratterebbe di una pezza e non di una soluzione, visto che le due banchine in questione potrebbero ospitare un centinaio di grandi navi l'anno, mentre - l'anno prima della pandemia - a Venezia ne erano arrivate 350.

La soluzione a medio termine si chiama "**canale Nord**". Questo il nome dell'approdo pensato per le grandi navi a Marghera e deliberato dal medesimo Comitato del 21 dicembre. Il bando per la sua progettazione è già stato pubblicato e scadrà il prossimo 15 aprile: costi previsti 41 milioni di euro e **lavori da completare in due anni**. Con alcuni scogli burocratici non semplicissimi da superare prima di inaugurare i cantieri, visto che l'area è ancora di proprietà privata e la destinazione d'uso attuale è quella industriale. Inoltre, anche una volta completato il canale Nord, non ci sarà posto per tutte le 350 navi da crociera di stazza superiore alle 40.000 tonnellate che ogni anno sbarcano a Venezia. La soluzione definitiva, per tutti - progetto ministeriale compreso - è quella di **portare le navi fuori dalla laguna**. Alcuni progetti in questo senso esistono già, ma è probabile che nei prossimi mesi sarà lanciato un bando di progettazione internazionale.

In pratica, anche procedendo con la massima rapidità, un terzo delle grandi navi potrà attraccare a Marghera nel 2022, i due terzi nel 2023, e il traffico crocieristico scomparirà del tutto da piazza San Marco - con grande ottimismo - tra il 2024 e il 2025. **Ma la strada è tracciata** e dopo anni di lotta, condotti anche cercando di impedire fisicamente il passaggio alle navi e costati decine di denunce, gli attivisti del comitato *No Grandi Navi* hanno ragione

Forse è la volta buona: le grandi navi non attraverseranno più
Venezia

di festeggiare [rivendicando](#) «una importante vittoria», ma chiedendo contemporaneamente alle istituzioni che la soluzione transitoria di Marghera sia sottoposta a valutazione di impatto ambientale senza godere di alcuna deroga.

Il passaggio delle grandi navi attraverso Venezia è stato **causa di gravi danni ambientali**. Lo ha provato [una ricerca](#) condotta dall'Istituto di scienze marine del Cnr di Venezia pubblicata sulla rivista scientifica Nature. Le “fotografie acustiche” scattate dai ricercatori hanno dimostrato che ogni passaggio genera un mini-tsunami con il risultato di aver reso i **fondali della laguna** martoriati da crateri, buche e solchi scavati da chiglie o eliche. Ogni anno, secondo i ricercatori, le navi da crociera smuovono un milione di metri cubi di sedimenti provocando l'aumento della profondità dei fondali nonché della portata delle maree.