

# Grandi Navi Venezia, verso gli emendamenti correttivi

Mentre il Senato discute la norma che vieta l'ingresso delle unità oltre le 25 mila tonnellate, Assarmatori chiede sostegni al reddito, semplificazioni e l'agibilità del canale Vittorio Emanuele II



(McPig/Flickr)

«Qualcosa si sta muovendo e spero vivamente che alcune delle incongruenze del decreto sulle crociere a Venezia possano essere presto risolte». Stefano Messina, presidente di Assarmatori, commenta così i diversi emendamenti presentati da alcuni esponenti di vari partiti sulla norma, in discussione al Senato, che riformula l'accesso alla laguna delle grandi navi. «Hanno accolto i segnali di disagio lanciati dalla comunità marittima e portuale», afferma.

La questione è il divieto di ingresso nel centro città di Venezia dal primo agosto delle navi oltre le 25 mila tonnellate, [stabilito per decreto il 13 luglio](#) dal Consiglio dei ministri. In audizione al Senato, nei giorni scorsi Confitarma [ha chiesto](#) al governo di non estromettere il Venezia Terminal Passeggeri dalla nuova organizzazione degli accosti (per cui sono stati stanziati 157 milioni per gli approdi alternativi provvisori) e di ispirarsi alla celerità del "modello Genova" per la ricostruzione del Ponte Morandi.

«È vero che della questione delle crociere a Venezia si discute da anni – continua Messina - ma la gestazione del provvedimento è stata troppo rapida e non ha tenuto conto delle complessità della

situazione, finendo per non dare soluzioni contestuali, come chiedevano le compagnie che da anni auspicavano una soluzione diversa dalla Giudecca».

Ora, però, pare che stiano arrivando dei correttivi. Secondo Assarmatori, in primo luogo va definita una data certa per la ripresa delle crociere a Venezia, che consenta i primi accosti a Marghera già nella primavera del 2022, «in caso contrario si metterebbe a rischio l'intera stagione, con quel che comporterebbe per l'economia della città e per il mercato turistico nazionale». Vanno poi adeguati i sostegni al reddito dei lavoratori, alle compagnie e agli operatori terminalistici. «C'è un vasto segmento dell'economia veneziana, con ricadute anche nazionali, sul quale il decreto ha un forte impatto, solo parzialmente compensato dalle misure attuali». Poi, le procedure per i lavori devono essere semplificate per rispettare i tempi di realizzazione. «Sembra quindi un controsenso prevedere l'applicazione della Valutazione d'Impatto Ambientale, anche per semplici interventi di manutenzione su canali già normalmente in uso». Infine, il canale Vittorio Emanuele II andrebbe utilizzato per il transito di navi di piccola stazza, con valutazioni tecnico-nautiche «tenendo fuori qualsiasi posizione pregiudiziale e ideologica».

«Quello di Venezia - ha concluso Messina - è un Hub portuale fondamentale e le decisioni che si prendono su di esso hanno un impatto anche sull'intero sistema portuale dell'Adriatico. Questo equilibrio va salvaguardato insieme alla funzione stessa di Venezia come Home Port».

-