

IL DUO BRUGNARO-COSTA TENTA UN BLITZ PER FAR ENTRARE IN LAGUNA TUTTE LE GRANDI NAVI DA CROCIERA

Autorevoli fonti rivelano che il duo Brugnaro-Costa è in procinto di chiedere al governo l'emissione di un decreto che permetta il transito delle grandi navi crociera attraverso il bacino S.Marco non più in base alla stazza, ma in riferimento all'anno di costruzione della nave, asserendo che quelle più moderne sono meno inquinanti e più sicure, pertanto compatibili.

Inoltre le compagnie di navigazione in cambio del contributo di 20 milioni di euro promesso per lo scavo del canale Contorta-S.Angelo devolvrebbero alla città 2-3 euro per passeggero.

Ciò sarebbe un disastro annunciato per l'equilibrio lagunare che non avendo più alcun riferimento con la dimensione della stazza, con il dislocamento rispetto alla sezione dei canali navigabili che provoca la sospensione dei sedimenti, contribuirà ad incrementare quel processo erosivo esiziale per l'intera laguna.

Inoltre rimarrebbe aperto il problema delle emissioni con la tragica ricaduta sulla salute pubblica, nonchè permarrebbe il mostruoso impatto che le grandi navi crociera riversano sul delicato e tutelato patrimonio mondiale architettonico ed urbanistico di Venezia.

Una elemosina per la città da parte degli armatori che con la permanenza degli attracchi alle banchine della Marittima assicurano quegli accordi tra autorità portuale e Venezia terminal passeggeri relativi ai servizi ai passeggeri ed alla attività crocieristica nel porto di Venezia in condizioni di privilegio e monopolio. A riguardo rimane ancora senza riposta quella interrogazione parlamentare presentata in senato il 16 febbraio 2015 dal sen. Casson che chiede al Ministro delle Infrastrutture ed ai Trasporti la verifica di eventuali violazioni di legge. Natura e regolarità della situazione portuale veneziana che anche la preposta autorità anticorruzione ed appalti dovrebbe sondare per informare la città.

In tale contesto esiste un voluto oscuramento delle soluzioni alternative alla bocca di Lido, di cui una attualmente in fase avanzata di valutazione in sede di V.I.A. nazionale, che dimostra, contrariamente a quanto vorrebbe far apparire la santa alleanza Brugnaro-Costa-Trevisanato, la possibile compatibilità tra la salvaguardia dell'ambiente lagunare e la conferma nonchè l'aumento della occupazione ,la permanenza dell'home port, con la piena attività della Marittima e l'innovazione tecnologica della logistica. Tutto con costi e tempi definiti.

Una volontà manifesta di non entrare nel merito di una soluzione alternativa alla bocca del Lido deriva prevalentemente dal fatto che in caso di sua realizzazione la V.T.P. non sarebbe concessionaria del terminal, perchè la sua gestione dovrebbe essere sottoposta a gara (cosa che non è avvenuto per le banchine della Marittima).

Al Governo spetta ormai la responsabilità di non prestarsi a simili interessi di potere, specie se formulati da una autorità portuale che con la massima disinvoltura abbandona un progetto per anni sostenuto e ne condivide ora un altro altrettanto irrealizzabile senza rendicontare chi ha pagato i costi fin qui sostenuti e chi pagherà l'intera operazione.

Si pretende una responsabile azione governativa :

- che decreti il ritiro del progetto Contorta-S.Angelo
- che respinga l'assurda idea espressa dall'autorità portuale che il canale Vittorio Emanuele (progetto inesistente ed estremamente devastante per la Laguna con scavi e allargamento di tutto il percorso Canale Petroli-variante Tresse-Vittorio Emanuele e costruzione di lunghissimi muraglioni in massi per tutto il percorso) possa rappresentare una variante del canale Contorta-S.Angelo
- che venga commissariata l'autorità portuale veneziana

- che vengano stabilite le condizioni alle compagnie di navigazione per lo scalo veneziano.

1° luglio 2015

Comitato NOGrandiNavi – Laguna Bene Comune

Documento approvato dall'assemblea del Comitato NOGrandiNavi - Laguna Bene Comune tenutasi il 30 giugno 2015