

Lo schianto in laguna

Casson contro la Procura

«Gli esposti c'erano Doveva e poteva indagare»

L'ex pm veneziano accusa: «La magistratura avrebbe dovuto intervenire per evitare che il pericolo diventasse delitto, come puntualmente accaduto»

Roberta de Rossi

VENEZIA. «Le associazioni ambientaliste hanno presentato due esposti, nel 2017 e nel marzo di quest'anno, per sottolineare la necessità di tutelare la sicurezza della navigazione. Risultato? La Procura è rimasta totalmente inerte: eppure rientra tra le sue competenze valutare non solo i disastri, ma anche situazioni di pericolo. Per questo il codice prevede i "Delitti di pericolo", che se si concretizzano diventano "di danno". La Procura in questi anni avrebbe potuto fare indagini, sentire tutte le istituzioni coinvolte, chiedere loro cosa intendessero fare per adempiere al decreto Clini Passera, che impone l'allontanamento delle navi superiori alle 40 mila tonnellate di stazza dal bacino di San Marco: in una situazione di totale inerzia delle istituzioni politiche, la magistratura poteva e doveva intervenire per evitare che il pericolo diventasse delitto, come puntualmente è accaduto domenica con l'incidente della Msc Opera. Ora la Procura è dovuta intervenire».

Diretto e affilato, l'ex senatore e ex pm e giudice istruttore di Venezia Felice Casson critica la magistratura veneziana.

L'occasione è la presentazione da parte dell'Associazione Ambiente Venezia di un nuovo esposto inviato a Procura, ministro dell'Ambiente Sergio Costa, a quello delle Infrastrutture Danilo Toninelli, per ricostruire nove anni di continui rinvii nelle decisioni politiche per togliere dal Canale della Giudecca le grandi navi, come

previsto dalla legge sin dal 2012. Gli ambientalisti chiedono a magistrati e ministri di «valutare i profili di illecità penale di quanto accaduto e assumere tutte le iniziative necessarie volte ad ovviare al gravissimo rischio ambientale che oggi incombe sulla laguna di Venezia». Nel tempo, l'associazione ha presentato esposti sia per la mancata applicazione del Clini-Passera sia per l'inquinamento dell'aria provocato dagli scarichi delle grandi navi in transito.

«Il rischio in questi anni è andato aumentando», commenta Armando Danella, a nome di Ambiente Venezia, «perché se è vero che in attesa dell'indi-

L'Associazione Ambiente Venezia ricostruisce nove a anni di rinvii

viduazione dei percorsi alternativi - sempre rinviata dalla politica - la Capitaneria di porto ha fissato a 96 mila tonnellate la stazza massima delle navi in transito, è pur vero che negli ultimi due anni il numero dei transiti è cresciuto: per portare più passeggeri, si usano più navi. E ogni passaggio è un pericolo, come dimostra lo spaventoso incidente di domenica. Ogni nave che passa rappresenta un rischio: è inconcepibile che le istituzioni preposte siano immobili, soprattutto la Capitaneria di porto. Uno stallo tra proposte di "vie alternative" irrealizzabili e soluzioni che invece hanno ottenuto già la valutazione di impatto am-

bientale positiva, con costi e tempi certi di realizzo, dimenticate». Il riferimento è al progetto privato Duferco per realizzare uno scalo passeggeri in bocca di Porto del Lido, prima del Mose.

Dopo la bocciatura del progetto di scavo Contorta dell'Angelo poi ritirato dal porto dell'era Costa, il progetto di scavo delle Tresse, anch'esso sospeso, ora l'ipotesi caldeggiata da Comune di Venezia, Regione Veneto, operatori portuali è quella di far entrare le navi passeggeri attraverso il Canale dei Petroli, farle sfilare a Marghera, per poi raggiungere il marittimo dopo aver riportato a misura i fondali del Canale Vittorio Emanuele III. Progetto che il ministro Toninelli dice non essere mai giunto sul suo tavolo e che è del resto assolutamente invisibile agli ambientalisti, che vogliono le navi fuori dalla laguna di Venezia. Non a Porto Marghera.

«Queste navi non hanno il doppio scafo, per i serbatoi di carburante», prosegue Danella, «e hanno un consumo che mediamente si aggira sulle 15 tonnellate per ora di navigazione, con un'autonomia di oltre due settimane di moto: dalle 3 alle 4 mila tonnellate di idrocarburi, senza dover rispettare le rigide normative imposte alle petroliere. La Capitaneria ha la responsabilità di garantire sicurezza e ambiente nelle zone portuali». «C'è un fattore di rischio marittimo legato ai passaggi sotto costa», conclude l'avvocato Paolo Seno, legale dell'associazione, «che diventa esponenziale nel caso di Venezia e che aumenta con l'aumentare dei passaggi». —



ANTONIO ROSA SALVA

«Tema sentito, l'incidente ha fatto aprire gli occhi»

VENEZIA. La Vogalonga è nata 45 anni fa per rilanciare la voga alla veneta, le remiere veneziane e al tempo stesso iniziare la lotta al moto ondosso. Quest'anno, inevitabilmente, rappresenterà per molti anche un momento di riflessione sul rapporto tra imbarcazioni e laguna, tra ambiente e città storica, tra necessità di mobilità e grandi navi. Gli organizzatori mantengono una posizione neutrale, su quest'ultimo argomento, alla luce dei fatti di domenica scorsa e delle proteste che a Venezia hanno trovato nuovo vigore.



«Siamo consapevoli del fatto che, quanto accaduto, ha scosso l'animo di molte persone», dice Antonio Rosa Salva (nella foto), «ma la Vogalonga non vuole intromettersi in queste vicende. L'incidente di San Basilio ha forse fatto aprire maggiormente gli occhi sui rischi che si corrono. È un fatto grave, certo, pur essendo alla fine andata bene rispetto a ciò che sarebbe potuto accadere. Tuttavia, non abbiamo sentori di ripercussioni sulla nostra manifestazione, ma sicuramente qualcuno, è da aspettarsi, organizzerà qualco-

sa per manifestare il proprio dissenso». E allora gli organizzatori si concentrano sull'edizione 2019 della Vogalonga, che sarà la 45esima, non certo un traguardo di poco conto.

«Il tetto è di 8 mila partecipanti e 2 mila imbarcazioni», aggiunge Rosa Salva. «Siamo a oltre 1.800 imbarcazioni, a oggi, e molte altre se ne aggiungeranno con una media di quattro persone a bordo. La Vogalonga rappresenta un impegno molto più complesso rispetto al normale lavoro quotidiano che ci caratterizza nei

LO STUDIO TRANSPORT & ENVIROMENT

«Costa e Msc le navi più inquinanti»

Il Porto: le stime Arpav sono diverse

VENEZIA. Dalle crociere arriva il 2 per cento del totale di polveri sottili a Venezia durante l'inverno e l'8 per cento nei tre mesi estivi. E a ciò, si aggiunge che fin dal 2007 le compagnie armatrici si impegnano a usare carburanti a contenuto di zolfo inferiore allo 0,1 per cento sia quando entrano in laguna sia durante le operazioni di manovra. Sono le precisazioni dell'Au-

torità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia dopo lo studio presentato al Clean Air Dialogue di Torino.

Realizzato da Transport & Environment, un'associazione con sede a Bruxelles di cui fa parte la rete dei Cittadini per l'aria insieme a We are here Venice, Ambiente Venezia, Laguna Bene Comune. Nella ricerca si legge come Venezia sia la prima città in

Italia, e la terza in Europa (dopo Barcellona e Palma di Maiorca), per inquinamento provocato dalle grandi navi. Più nel dettaglio, ogni anno in laguna 68 grandi navi stazionano quasi 8.000 ore in porto a motori accesi, emettendo 27.520 kg di ossidi di zolfo: 20 volte la quantità dello stesso inquinante prodotta dalle automobili nell'intera area comunale, Marghera

e Mestre comprese.

A ciò si aggiungono 600.337 kg di ossidi di azoto e 10.961 kg di particolato. Il Porto, dal canto suo, rende noto che la programmazione della sua attività si basa esclusivamente su analisi e valutazioni ufficiali emesse da istituti pubblici. Come Arpav, ad esempio, che nell'ambito del Progetto Apice ha stimato le emissioni in atmosfera

del comparto portuale, comprendendo sia il traffico turistico sia il traffico merci.

Dal 2007, poi, è in vigore l'accordo Venice Blue Flag che impone agli armatori di usare carburanti con quantità di zolfo pari a 0,1%. Un'autolimitazione estesa anche ai rimorchiatori coinvolti nelle manovre. Questo, secondo l'Arpav, ha ridotto del 46 per cento le polveri sottili del comparto crocieristico.

In più, è stata da poco finanziata una nuova centralina di monitoraggio a Fusina (che si aggiunge a quella di Rio Novo). Gestita da Arpav, permetterà di rilevare le emissioni dei traghetti. Intanto lo studio realizzato da Transport & Environment fa sapere che 203 navi da crocie-

