

# L'ex ministro Clini: «Navi, lo stallo fa comodo a chi ha certi interessi»

► «Il nostro decreto del 2012 vietava il passaggio ma non avevamo la forza politica per imporci»

► «L'autorità marittima aveva sul tavolo le ipotesi e doveva indicare le soluzioni: non lo ha fatto»

**«ALL'EPOCA  
ABBIAMO MESSO  
LE DITA NEGLI OCCHI  
A CHI VOLEVA  
CHE I TEMPI  
SI ALLUNGASSERO»**

**«LE COMPAGNIE  
DI CROCIERA DICONO  
DI VOLER ANDARE  
A PORTO MARGHERA  
MA INTANTO PASSANO  
IN BACINO»**

## L'INTERVISTA

**MESTRE** Da ministro dell'Ambiente del governo Monti, il 2 marzo 2012, neanche due mesi dopo la tragedia del Giglio, Corrado Clini firmò col collega alle Infrastrutture Corrado Passera il decreto che estrometteva dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca le navi sopra le 40mila tonnellate. Le navi, però, potevano continuare a passare fintanto che non fosse stata trovata l'alternativa. E quel decreto ancora è in vigore, perché l'alternativa - pur tra vari correttivi - ancora non c'è.

**Clini, all'epoca si parlò di "decreto beffa": siamo punto a capo?**

«Io ho firmato un decreto dove era scritto che il passaggio delle navi in bacino era vietato. Ma siccome siamo in un Paese dove esistono competenze articolate, nello stesso provvedimento era previsto che l'autorità competente, l'autorità marittima che aveva già sul tavolo alcune ipotesi, doveva indicare le soluzioni. D'altronde il problema era evidente già prima del Giglio. Magari in maniera ottimistica, avevamo pensato che potessero essere create le condizioni per trovare l'alternativa».

**Perché non è stata trovata?**

«Perché noi abbiamo messo le dita negli occhi a una serie di interessi che evidentemente hanno puntato in maniera esplicita a fare in modo che i tempi delle decisioni si dilatassero così tanto da far diventare impraticabile quel decreto. Pro-

tabilmente avremmo dovuto anche cambiare le regole del gioco, ma non avevamo la forza politica di farlo perché eravamo un governo tecnico».

**Cos'è mancato?**

«Bisognava incardinare questa decisione nell'ambito delle competenze delle amministrazioni locali, ad esempio chiedendo al Comune e alla Regione d'indicare l'alternativa entro 30 giorni e di assumersi la responsabilità di realizzarla».

**Dove dovrebbero andare le navi allora?**

«A Porto Marghera. Se l'obiettivo è deviare il traffico navale in tempi brevi, l'unica soluzione praticabile è usare il canale dei petroli».

**C'è una pronuncia del Comitato rimasta disattesa...**

«Finalmente dopo cinque anni è stata presa una decisione sull'unica soluzione possibile: avrebbe dovuta essere applicata. Non serve aprire un altro dibattito con tre "b", come dicono a Roma. Dopo 7 anni siamo ancora qui con qualcuno che parla di referendum o ipotizza altre soluzioni. Intanto le navi passano ancora per il bacino. La responsabilità di chi ha impedito che si arrivasse alla soluzione coincide con gli interessi delle compagnie crocieristiche che non sono state soddisfatte quando ho firmato quel decreto, perché andava a colpire un interesse consolidato».

**Le compagnie sostengono di essere disponibili ad andare a Porto Marghera...**

«Lo dicono, ma intanto continuano a passare per San Marco forti del fatto che chi doveva decidere non ha deciso. Non decidere vuol dire consolidare la situazione attuale. L'abitudine



italiana è di spostare sempre avanti. E chi ci sta guadagnando?».

### **Quale futuro per la Marittima dove sono stati fatti degli investimenti notevoli?**

«Sapete qual è il porto in Italia con più passeggeri? Civitavecchia. Vi pare possibile? Perché non Venezia? Porto Marghera e la Marittima possono stare benissimo insieme. Non sono alternativi, possono costituire un unico sistema che potrà accogliere un turismo destinato a crescere. Ma alla Marittima è necessario fare l'elettrificazione del porto».

**Per andare in Marittima, però, bisogna scavare il Vittorio Emanuele.**

«E allora? Quanti canali sono stati scavati a Venezia in 600 anni?».

**Sostenendo il passaggio per il Vittorio Emanuele, di fatto supera il suo decreto secondo cui le navi fino a 40 mila tonnellate potevano continuare a passare per il bacino...**

«Esatto, lo si può fare».

**Cosa ne pensa del ministro Toninelli?**

»Parla di rischio Seveso, forse è rimasto alla Marghera di 40 anni fa. Non c'è incompatibilità tra le industrie oggi presenti e la portualità».

**E delle ipotesi fuori laguna?**

«Lì bisogna fare un porto nuovo. E per quanti anni ancora passeranno per il bacino di San Marco? Bisogna spostarle subito. Andando a Marghera, il porto passeggeri diventa anche volano di rilancio del territorio. Dopo il decreto avevamo previsto anche la semplificazione delle procedure per le bonifiche, dandole alla Regione, ma lo Stato se l'è riprese vendicandosi di me».

**La politica non decide, non si potrebbero dare poteri speciali al sindaco di Venezia?**

«Assolutamente sì. A lui e al presidente della Regione, che sono eletti dai cittadini».

**Alvise Sperandio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PASSAGGIO Una nave da crociera alcuni giorni fa in Bacino di San Marco. Nel tondo, l'ex ministro Corrado Clini