

> LINEA DI CONFINE

## ALTRE FOLLI TROVATE PER INCANALARE VENEZIA

MARIO PIRANI

**M**ISONO convinto che non basta parlare una tantum della devastazione cui è soggetta Venezia. La follia del gigantismo marittimo non conosce soste. L'idea che sia possibile scavare nuovi canali per moltiplicare gli spazi subacquei dove far transitare i bastioni che sovrastano rii, palazzi, ponti, calli, piazze dominano i sogni dei devastatori con la speranza che venga sempre rinviato l'infausto giorno di un sempre possibile impatto. Nel frattempo il dominio delle cose, abbandonato dagli ormai impotenti Magistrati alle Acque, ricade negli automatismi dei mitomani addetti alla distruzione del paesaggio e che già annunciano nuove iniziative (quanto egemonizzate surrettiziamente dalla Compagnia americana Carnival?). Il famigerato Comitato ministeriale annuncerà a giorni la sua nuova trovata. La proposta-progetto che porta il sigillo formale dell'Autorità Portuale prevede la realizzazione di un nuovo canale, il Contorta Sant'Angelo, per portare le grandi navi crocieristiche alla Marittima, in prosecuzione del canale Malamocco-Marghera, con uno scavo corrispondente a circa 8.300.000 di metri cubi di fanghi.



Questo enorme scavo riproporrebbe l'azione devastante del Canale dei Petroli ampliando a tutta la laguna sud la sparizione delle caratteristiche geo-morfologiche lagunari. Così il progetto dell'Autorità Portuale si cautela e per tutta la sua lunghezza prevede quella che con un eufemismo viene chiamata "opera di mitigazione ambientale": un'arginatura formata da isolotti di barene, perimetrati da una palificazione. Tutte le simulazioni condotte in sede tecnica dimostrerebbero che in questo modo l'ambito lagunare attraversato dal canale Contorta sarebbe salvaguardato. Unico "inconveniente" l'aumento della velocità delle correnti di marea alla fine di questo enorme "condotto", quando sbocca nel canale della Giudecca di fronte alla Marittima, cioè in città!

La cosa singolare è che studi e simulazioni di impatto ambientale non considerano che in questo canale devono passare delle maxi-navi. Le quali, guarda caso, spostano un volume d'acqua gigantesco, che va da 100.000 a 150.000 metri cubi, a seconda della dimensione!

Se il natante naviga in acque ristrette il treno d'onde generato a poppa e prua si riflette sulle sponde, ritorna verso il centro del canale e si genera nel canale una corrente di ritorno che rappresenta il fatto che l'acqua spostata in avanti dalla carena (i 100.000-150.000 metri cubi) deve ritornare a poppa, e, vista la ristrettezza del canale, sviluppa una velocità sensibile, anche laterale, e produce quindi rilevanti fenomeni erosivi. Un progetto che Autorità portuale e Magistrato alle acque hanno dovuto ritirare per l'ondata di sdegno sollevata. Ma questo tipo di intervento non compare nel progetto del Contorta così come non compaiono le grandi navi. Ma sappiamo cosa succede in questi casi: una volta fatto il canale e le cosiddette "opere di mitigazione ambientale", come impedire che, a fronte dell'azione distruttiva delle correnti provocate dal passaggio delle grandi navi sulle finte barene, non si realizzi anche l'arginatura fissa in pietrame?

Avremmo così un enorme canale tra Malamocco e Ma-

rittima di circa 12 km di lunghezza e 180 m di sezione, con argini fissi in pietrame, marginato dagli isolotti artificiali (arginati anch'essi), che divide la laguna centrale dalla laguna sud e, a sud della Giudecca, una divisione tra ambito est (verso mare) e ambito ovest (verso terra).

Inoltre sistole e diastole di marea, anziché avvenire nell'espansione lagunare, verrebbero convogliate nel condotto-canale, portando direttamente nel cuore della città grandissime masse d'acqua con veloci correnti (in entrata e in uscita)..

Non sembrano queste, seppur alla lontana, preoccupazioni dei proponenti... Il seguito al prossimo numero.

P.S: Si viene ora a sapere che nel settembre 2013, presso la Commissione Via (Valutazione impatto ambientale) del ministero dell'Ambiente, si era concluso con parere sostanzialmente negativo un esame dei progetti presentati per lo scavo di nuovi canali. Tale parere è stato mantenuto segreto violando le più elementari regole di trasparenza della Pubblica Amministrazione. Il senatore Felice Casson, appreso il fatto, ha presentato un'interrogazione urgente al presidente del Consiglio e ai ministri interessati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

