

**Crociere.** Esame preliminare e informale fra le proposte in campo per vietare alle grandi navi il transito nel bacino di San Marco

# Venezia, quattro progetti in gara

La Commissione Via del ministero **dell'Ambiente** favorevole al terminal offshore



**Jacopo Gilberto**

Quattro (e più) progetti per togliere le navi da crociera dal passaggio obbligato del bacino San Marco, ma lasciandole a Venezia. Su questo sta lavorando il cosiddetto Comitatore, cioè il comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia guidato dalla Presidenza del consiglio.

Il ministero **dell'Ambiente** ha condotto nei mesi scorsi una prima lettura informale dei progetti disponibili per togliere le contestatissime grandi navi dal passaggio che compiono oggi (centinaia di transiti con quasi 2 milioni di passeggeri l'anno) partendo dalla stazione marittima, sfilando davanti a piazza San Marco e uscendo in mare aperto dalla bocca del Lido, una delle tre "porte" che uniscono la laguna con l'Adriatico. Attraverso questi tre immensi "usci" d'acqua il consor-

zio Venezia Nuova sta costruendo le paratoie del Mose che in futuro terranno l'acqua alta fuori dalla laguna.

Dei quattro progetti di nuovo percorso per le crociere, isupere-

sperti della Commissione di Valutazione di impatto ambientale (Via) sembrano dare la preferenza a quello immaginato dal politi-

## TUTELA DELLA LAGUNA

L'Autorità portuale vuole dragare un canale attraverso i fondali bassi ma per gli esperti l'impatto sarebbe rilevante

co veneziano Cesare De Piccoli e ingegnerizzato dal gruppo siderurgico Duferco attraverso la società Duferco Sviluppo. L'idea è realizzare un terminale d'ormeggio su un fianco di una sponda della bocca di porto, accostato alla riva di Punta Sabbioni, subito fuori dallo sbarramento del Mose.

Gli altri tre progetti esaminati prevedono interventi all'interno della laguna. Quello più sostenuto dalle istituzioni è dell'Autorità portuale e prevede lo scavo di un canale imponente attraverso i bassifondi lagunari per consentire ai giganti del mare di lasciare la stazione marittima e uscire attraverso la bocca di porto di Malamocco. Poi c'è un progetto per scavare nella laguna un canale alle spalle dell'isola della Giudecca, una "complanare" che per-

metta alle grandi navi di uscire dal Lido senza passare davanti a San Marco. Infine, sostenuto dal sindaco Giorgio Orsoni, il quarto progetto propone di passare per il porto industriale di Marghera, dove fermarsi o dove proseguire fino a Venezia, allargando in modo opportuno i canali in cui oggi passano mercantili e navi cisterna. Poi ci sono mille varianti e integrazioni.

Antonio Gozzi, presidente della Duferco, avverte che il progetto alla bocca di porto «è realistico rispetto agli altri e consente di trarre lo sviluppo della crocieristica per i prossimi decenni. Consente di non rinunciare al turismo crocieristico e all'industria cantieristica con la consapevolezza del contesto delicatissimo di Venezia, sotto gli occhi del mondo. Un progetto in cui lo Stato non dovrà impegnarsi in grandi investimenti pubblici per un'attività privatistica come le crociere».

Secondo i documenti della commissione, il passaggio per Marghera ha «ripercussioni sul traffico portuale di merci» e la variante «canale Vittorio Emanuele soffre degli stessi inconvenienti dell'ipotesi Marghera» ma al tempo stesso «si configura come la soluzione più idonea a breve termine» e «meno impattante

per la laguna», anche se richiede lavori importanti per consentire le manovre in spazi oggi troppo angusti per le navi.

Il progetto dell'Autorità portuale «comporta il movimento di un grande quantitativo di sedimenti con inevitabili ripercussioni di carattere ambientale», cioè il draggaggio di 8,3 milioni di metri cubi di fondale, e ci vogliono 4 anni di lavori: «Si configura come soluzione a lungo termine e non affronta il tema». Conclusione: il progetto "istituzionale" dell'Autorità portuale «appare di particolare complessità progettuale, anche con riferimento ai previsti tempi di realizzazione pari ad almeno 4 anni, e con significativi impatti ambientali sull'intero ecosistema lagunare».

La versione Duferco-De Piccoli piace di più: la struttura è interamente prefabbricata e rimovibile, «l'infrastruttura è dotata di impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili». Il parere finale: «Il progetto è sicuramente in grado di risolvere alla radice tutti i problemi che la navigazione delle così dette grandi navi da crociera attraverso il bacino di San Marco e della Giudecca può comportare per il cuore del centro storico di Venezia in caso di incidente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

