

Crociere. Oggi l'Autorità portuale presenta il progetto per creare una nuova via d'accesso alla stazione marittima evitando il passaggio dal luogo simbolo

Venezia, maxi-navi via da San Marco

C'è anche un piano alternativo che prevede un terminal per bloccare i bastimenti fuori dalla laguna



Jacopo Giliberto

Cinque chilometri di canale largo 100 metri (circa 200 metri contando le arginature) da dragare attraverso i bassifondi della laguna di Venezia. Le colossali navi da crociera che indignano i turisti passerebbero così dall'uscita di servizio, senza sfilare davanti a San Marco. Questo in sintesi il progetto per spostare il traffico da crociera che oggi sarà presentato al pubblico da Paolo Costa, già sindaco di Venezia e già ministro dei Lavori pubblici e oggi presidente dell'Autorità portuale di Venezia. È il progetto "ufficiale" del governo.

C'è un secondo progetto, alternativo. Un altro politico veneziano, Cesare De Piccoli (fedelissimo al percorso Pci-Pds-Ulivo-Ds-Pd, già vicesindaco di Venezia, già parlamentare ed europarlamentare, già sottosegretario all'Industria), ha proposto un terminal per le crociere da posare subito fuori dalle barriere del Mose, cui le navi potrebbero ormeggiare senza nemmeno

entrare in laguna. Questo è il progetto fatto proprio dalla Duferco Engineering.

Poi ci sono altre idee (varianti, affinamenti e miglioramenti di entrambi i progetti) che però non hanno avuto la formalizzazione dei primi due.

Venezia è il più ambito porto crocieristico del Mediterraneo orientale, con circa 350 approdi l'anno. Il traffico dei turisti del mare genera per la città un fatturato stimato sui 283 milioni l'anno con 4 mila addetti. Oggi le navi da crociera, inno affascinante e minaccioso al gigantismo, fra l'Adriatico aperto e la Stazione marittima percorrono il centro della città storica: il canale della Giudecca e il bacino di San Marco, usando la porta monumentale di Venezia, cioè la bocca del Lido. Nella primavera 2012 il decreto Clini-Passera vietò il transito delle grandi navi per questa via, ma il divieto diventerà operativo solamente quando ci sarà la via alternativa.

Invece le navi industriali e commerciali dirette a Marghera usano l'uscita di servizio, cioè la bocca di porto di Malamocco e il canale dei Petroli scavato negli anni '60 tagliando i bassifondi della laguna e spalancando la via all'acqua alta.

Il progetto di Paolo Costa e

dell'Autorità portuale, chiamato Sant'Angelo-Contorta, si basa proprio sulla "porta di servizio": l'enorme canale, profondo dieci metri e largo circa cento, metterebbe in collegamento il vecchio canale dei Petroli con la Stazione marittima. Il fondale dragato verrebbe disposto ai lati del canale per creare isole e paludi artificiali. I vantaggi principali? Semplicità ingegneristica, nessun adeguamento della logistica. Le perplessità maggiori? L'intervento pesante sulla forma della laguna di Venezia, ambiente delicatissimo e sotto protezione internazionale.

L'altro progetto è più conservativo. L'idea De Piccoli-Duferco, chiamata Venis 2.0, vuole posare alla bocca di porto del Lido un terminale realizzato con cassoni galleggianti di cemento, da ormeggiare e poi appesantire fino a farli deporre sul fondo. Le grandi navi nemmeno entrerebbero in laguna. Fuori dalle dighe mobili del Mose, le navi da crociera non subirebbero nemmeno gli effetti delle chiusure delle paratoie contro l'acqua alta. Bagagli, passeggeri, rifornimenti arriverebbero con battelli che faranno la spola fra il terminale e la vecchia Stazione marittima. I vantaggi principali? Nessuna modifica strutturale e irreversibile

della laguna, la modularità per consentirne l'adeguamento con le dimensioni future delle navi (come la nuova classe Oasis, ancora più gigante) o un traffico più intenso. Le perplessità maggiori? Il traffico delle navette per il trasbordo di persone e materiali.

Entrambi i progetti sono stati formalizzati la settimana scorsa al ministero dell'Ambiente. Quello Offshore di De Piccoli-Duferco è stato presentato secondo le modalità di valutazione d'impatto ambientale previste dal Testo Unico sull'ambiente.

Il Contorta è quello preferito dal governo secondo la Legge Obiettivo 443 del 2001, legge che prevede una procedura molto semplificata per le opere definite strategiche. Il Senato e i ministri dell'Ambiente, prima Andrea Orlando e poi Gian Luca Galletti, hanno ottenuto che le alternative a questo progetto vengano comunque confrontate, considerando come una delle ipotesi di lavoro la soluzione dell'Autorità portuale. Ma la Legge Obiettivo lascia pochi margini: il ministero dell'Ambiente deve esprimere la sua Via entro metà ottobre, fra le proteste di diversi politici (come Felice Casson del Pd e Giovanni Endrizzi del Movimento 5 Stelle) e dei comitati locali.



Bocca di porto

Due isole sottilissime e lunghe dividono la laguna di Venezia dal mare Adriatico. Il collegamento avviene con le tre bocche di porto (Lido, Malamocco e Chioggia), attraverso le quali passano le navi dirette ai porti veneziani, che si trovano nella laguna. Le tre bocche sono anche la porta dell'acqua alta e per questo motivo vi si stanno completando le dighe mobili del Mose.

Due progetti a confronto: canale artificiale o terminal offshore

Sono molto differenti i due progetti sottoposti, con modalità diverse, alla valutazione di impatto ambientale. L'Autorità portuale (in basso) propone il dragaggio di un vasto canale artificiale attraverso i bassifondi e le "barene" della laguna per far uscire le grandi navi dalla bocca di porto di Malamocco, oggi usata dal traffico di petroliere e navi commerciali. Il progetto De Piccoli (in alto) suggerisce un terminal rimovibile fuori dalla laguna, alla bocca di porto del Lido

