

Grandi Navi e riequilibrio della Laguna

Dopo lo scavo del Canale dei Petroli (negli anni '60) già la prima legge speciale del 1973 ha sancito la necessità di garantire l'equilibrio e la funzionalità dell'ecosistema laguna. Ma ci sono volute le analisi e gli studi sul dissesto morfologico e l'erosione perché la 3^a legge speciale imponesse l'elaborazione del Piano Morfologico per il riequilibrio approvato nel 1993 (ancora vigente) che in particolare prevede la riduzione a m. 12 della grande profondità del primo tratto del canale dei petroli dalla bocca di Malamocco a Porto S.Leonardo (ora a m. 15/17), la sua riconfigurazione morfologica e il limite massimo di compatibilità con la laguna per le navi più grandi.

Ma, in assenza di interventi, negli anni il processo di erosione e lo sconvolgimento morfologico sono ulteriormente cresciuti dall'area centrale della laguna sia verso Venezia sia verso Chioggia per cui dieci anni dopo, nel 2003 la Commissione di Salvaguardia, con un voto unanime, ha richiamato il Magistrato alla Acque all'impegno di attuare il suo Piano per riequilibrare la laguna. In seguito però le opere di riequilibrio non sono state realizzate e invece l'Autorità Portuale nel 2013 ha presentato un progetto per il raddoppio del Canale dei petroli (restituito dalla Commissione di Salvaguardia) e per la realizzazione di un nuovo grande canale portuale (can. Contorta) prolungato sino alla Marittima (fermato dalla Commissione nazionale VIA).

Nel frattempo un Commissario straordinario ha scavato dai canali portuali di Marghera fanghi con il massimo inquinamento (da cromo, bromo, mercurio, ipa, ecc) che però non sono mai stati trattati come prescritto dall'atto di approvazione (che prevede inertizzazione e vetrificazione) e giacciono ancor oggi, dopo molti anni, accumulati nella seconda zona industriale in un'area chiamata "area dei 24 ettari".

Ora però il Presidente dell'Autorità Portuale e il Sindaco raccontano all'opinione pubblica che si può scavare e allargare in breve tempo l'antico canale portuale Vittorio Emanuele per portarlo alla capacità portuale necessaria per il passaggio delle grandi Navi crocieristiche.

Credo che non sarà mai possibile approvare questo ulteriore enorme intervento che andrebbe ulteriormente a stravolgere l'equilibrio idraulico e il funzionamento ecosistemico della laguna per portare comunque le grandi navi alla Marittima. La razionalità, le leggi e le norme vigenti chiedono (come si è fatto in tutti i vecchi porti del Mediterraneo e degli oceani) di portare finalmente le navi più grandi, non compatibili, fuori in mare senza cercare di forzare e stravolgere ulteriormente la laguna e la città.

Comunque l'esperienza del Commissario per lo scavo dei fanghi a Marghera evidenzia che queste operazioni chiedono molti anni e sono comunque molto complesse.

Se veramente si vuol fare un **intervento a breve termine**, ricordo che con un gruppo di colleghi abbiamo da tempo offerto gratuitamente al governo il progetto di un avamposto galleggiante già definito e verificato per avere la massima sicurezza da esperti navali, la struttura è composta da pontoni che senza scavi e impatti a terra né sul Cavallino né sul lido si può costruire in cantieri navali in un anno, con una cifra minima (110 + 20 Mln €), è collegata all'isola del Mose dalla parte del mare.

La dimensione e lo stazionamento delle navi possono essere ridotti e dilazionati durante la settimana.

Se nel tempo cambiasse la prospettiva la struttura può essere spostata in dieci giorni in altra localizzazione o al limite rivenduta come normali strutture portuali.

Stefano Boato

4 6 2019 (2)