

UN AVAMPORTO FUORI DALLA LAGUNA

La legge speciale del 1973 sancisce la “tutela dell’equilibrio idraulico”, quella del 1984 prescrive “Opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna, all’arresto e inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all’eliminazione delle cause che lo hanno provocato, nel rispetto di sperimentabilità, gradualità e reversibilità, ripristinare i livelli di profondità dei canali”.

Già prima del 1990 è documentato il disastro ambientale sui fondali, sulla morfologia e sull’ecosistema lagunare creato dalle bocche e dai canali portuali, in particolare dal Canale dei Petroli che ha determinato l’erosione e l’appiattimento della morfologia da -40 cm a oltre -2.00 m trasformando la laguna centrale in un braccio di mare. Il Piano Generale degli Interventi, approvato dal Magistrato alle Acque nel 1991 e divenuto legge nel 1992, prescrive e progetta la mitigazione del Canale dei Petroli. Il Piano per il Ripristino della Morfologia lagunare approvato dal M.A. nel 1993 prevede la riduzione di profondità del Canale dei Petroli nel tratto Malamocco-S.Leonardo e stima le massime navi compatibili: di 65.000 tonn. di stazza e 2.000 TEU, con lunghezza massima di 240 m.

Queste linee guida sono ri-prescritte dal Consiglio dei Ministri nel 2001, dal Comitato Interministeriale nel 2002 e dalla Commissione di Salvaguardia nel 2003.

Ma per un decennio la scienza e le leggi vengono eluse dal crescente gigantismo navale.

Nel 2012 il Mose in arrivo fa presentare un progetto di porto in Adriatico (basterebbe una semplice boa per i petroli e una struttura modulare da realizzare per fasi per i container); dopo il disastro dell’isola del Giglio un decreto invita a cercare una alternativa al passaggio a S.Marco delle grandi navi da crociera.

In tutto il mondo i porti storici si spostano verso il mare: Amsterdam, Rotterdam, Londra, N.Y. , Montecarlo, Genova. Solo a Venezia, per proteggere gli interessi della concessione V.T.P in Marittima, si vuol restare in laguna progettando nuovi canali.

All’inizio del 2013 l’Autorità Portuale, con il Magistrato alle Acque, presenta in Commissione di Salvaguardia un progetto per lo scavo, il raddoppio e l’arginamento (con massicciate di mega-pietrame) del Canale dei Petroli: il progetto viene ‘restituito’ e mesi dopo solo ‘sospeso’ e tale rimane sino ad oggi (pronto a ripartire).

A fine 2013 l’Autorità Portuale presenta il progetto di prosecuzione con lo scavo in laguna di un nuovo mega canale portuale denominato ‘Contorta’ che va da Fusina alla Marittima. Progetto travolto prima dalle tante osservazioni, approfondite e ben documentate, e poi dal parere della Commissione Naz. di Valutazione di Impatto Ambientale. Molte e gravi le criticità contestate: erosione e sconvolgimento morfologico, ecologico e idrodinamico.

Nel 2014 gli arresti per lo scandalo Mose invitano la politica a rinsavire.

Ma nel 2016 l’Autorità Portuale presenta la proposta di un nuovo canale portuale che attraversa l’isola-discardica delle Tresse (ancora non c’è un progetto definito) con criticità, tempi e costi analoghi al Contorta.

Si profila una nuova stroncatura e il presidente provinciale del Pd Rosteghin propone di verificare Marghera dove vi è solo una bozza per la prima zona di D’Agostino che prevede l’allargamento dei Canali Brentelle e Industriale nord (con arretramento banchine di 45 m), un nuovo bacino di evoluzione e un nuovo canale attorno all’isola delle Tresse. Un parere preliminare VIA la ritiene non sostenibile per i rischi e la sicurezza, per l’ambiente e anche per tempi e costi, ma il sottosegretario Baretta fa appello agli armatori e operatori portuali per finanziare il progetto.

Tutte queste proposte hanno in comune il rifiuto di leggi, piani e progetti per il riequilibrio della laguna e ulteriori scavi e sconvolgimenti, in particolare (anche se non dichiarata) la necessità di potenziare ulteriormente il Canale dei Petroli.

Ma dal 2013 sono stati definiti, con varie fasi di approfondimento e verifiche, anche due progetti che prendono atto della necessità di uscire dalla laguna.

Un progetto per un terminal fisso connesso con il litorale del Cavallino, che si appoggia sul fondale poco profondo dopo averlo sbancato, *caranto* compreso, fino a -10 m.

E un progetto per un terminal con pontoni modulari galleggianti che si allontana dal Cavallino e connette all'isola del Mose, si affianca all'attuale canale portuale di S. Nicolò senza bisogno di scavi, costruibile in un anno nei cantieri navali.

Quest'ultimo progetto è stato pensato e progettato per essere, a norma di legge, “sperimentale, graduale e reversibile” per poterlo verificare, eventualmente correggere, riallocare o al limite anche rimuovere (e rivendere).

Finalmente l'abrogazione della ‘Legge Obiettivo’ dovrebbe obbligare tutti i progetti a rispettare le leggi e i piani vigenti.

Abbiamo chiesto al governo e al senato di applicare sperimentalmente le nuove disposizioni del Codice degli Appalti che prevedono la comparazione dei progetti di opere pubbliche con dibattito pubblico partecipato: una comparazione trasparente da parte di una commissione indipendente su tutti gli aspetti (economici, funzionali, paesaggistici, ambientali, di tempi e costi) potrebbe farci uscire in sei mesi dalle manovre e dagli interessi di parte per decidere con una visione strategica di lungo respiro.

Stefano Boato

Docente Iuav

Membro MATTM Commissione di Salvaguardia

Venezia

11.10.2016