

LE GRANDI NAVI FUORI DALLA LAGUNA A BOCCA DI LIDO

Restano estremamente valide le motivazioni per la richiesta (anche dell'UNESCO) di **portare al di fuori della laguna le grandi navi ambientalmente incompatibili con la possibilità del suo recupero morfologico** (già nel PAT all'art. 35 bis "il Comune di Venezia assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la Città storica e con il contesto lagunare") in modo da poter avviare gli interventi di **riequilibrio geomorfologico** e di riqualificazione dei degradi e dei dissesti prescritti dalle leggi, dai piani e dalle norme vigenti da moltissimi anni, ma sino ad oggi neppure avviati, anzitutto alle bocche di porto e nei canali portuali.

Le motivazioni portate in questi giorni per sostenere la proposta di mantenere l'arrivo delle grandi navi crocieristiche alla Marittima con un percorso di 25 km lungo il Canale dei Petroli e il Can. Vittorio Emanuele non sono veritiere. Si dice :

- 1) **“non si devono fare nuovi scavi”** : in realtà il Can. V.Emanuele dovrà essere scavato per circa 5 milioni di mc di fanghi (estremamente inquinati e smaltibili con grande difficoltà) portando la profondità del vecchio canale in disuso di 5-6 a 11 m e la larghezza da 50 a c.a 120-150 m. aumentando l'impatto idrodinamico (acque alte) su Venezia.
- 2) **“ si agisce in tempi brevi”** : in realtà lo scavo del canale e l'adeguamento per un bacino di evoluzione (riducendo parte d'angolo dell'isola dei Petroli) e del Canale dei Petroli chiederanno (se mai venissero approvati) almeno vari anni per essere realizzati.
- 3) **“ non servono investimenti ingenti ”** : in realtà, come risulterà da tutti i progetti che dovranno essere elaborati, le spese complessive saranno molto più sostenute.
- 4) **“ si agisce gradualmente per una prospettiva a lungo termine** : in realtà si agisce in direzione opposta al riequilibrio e alla riqualificazione non solo mantenendo ma anche aggravando gli impatti e i dissesti in laguna.

Si segnala invece che tra le diverse proposte di realizzare un terminal per le grandi navi fuori dalla laguna vi è il progetto di un **TERMINAL REALIZZATO CON UN “AVAMPORTO GALLEGGIANTE”** alla bocca di Lido (collegato all'Isola del Mose come proposto già nel 2004 dal Soprintendente BB.AA. Rossini) che si basa realmente sui principi a parole enunciati:

- 1) La struttura si colloca a fianco del Canale portuale di S.Niccol esistente e non richiede nessuno scavo dei fondali esistenti.
- 2) La struttura è costruibile in un anno nei cantieri navali a terra.
- 3) La struttura ha il minor costo tra tutte le proposte in campo (130 milioni di euro)
- 4) La struttura è modulare e reversibile o riallocabile altrove essendo adattabile a ogni prospettiva futura e consente da subito il rialzo del fondale del Canale S.Niccol a -8 m. per eliminare le acque alte nel centro storico (in particolare a S.Marco e a Rialto) .

Per limitare il più possibile gli impatti ambientali e sociali occorre **fissare con norma precisi LIMITI**: 1) Dimensioni massime delle navi 97.000 t. o comunque non oltre 140.000 (MSC divina : 139.400 t, pescaggio 8,7 m, lunghezza 333 m. / Norwegian Jadè : 93.558 t, pescaggio 8,5 m, lunghezza 294 m). 2) Non più di due accosti al giorno delle navi di maggior dimensione e pescaggio al fianco sud del terminal-avamporlo lungo il canale portuale esistente. Due navi di minor stazza, fino a 80.000 TSL, possono accostare sul lato a nord del terminal-avamporlo galleggiante con pescaggio fino a 8 m. per non dover sbancare il fondale esistente). Le navi sotto le 40.000 t. proseguono fino alla Marittima. 3) Dimezzamento delle attuali velocità per i natanti di connessione interna con la Marittima e l'aeroporto (da 20 a 10 km/ora nelle aree esterne e da 11 a 5 km/ora nel centro città) per contenere il moto ondoso al minimo possibile (velocità e tempi sopportabili per un percorso turistico paesaggistico compatibile con la laguna) .

Ecoistituto del Veneto Alex Langer