

Sulla Nuova Venezia del 4 giugno scorso è riportata una dichiarazione del Presidente Musolino secondo la quale per i progetti di terminal crociere in bocca di Lido non ci sarebbero: "Le condizioni di sicurezza, né per gli ormeggi, né per l'antiterrorismo, né per la navigazione dei battelli". Non è chiaro se tale giudizio sia formulato in astratto ovvero se si riferisca in modo specifico a uno o a tutti ai progetti proposti per quella localizzazione. Riteniamo quindi opportuno precisare, per il nostro progetto di Avanporto galleggiante collegato all'isola del Mose quanto segue:

1. Come ampiamente illustrato e documentato nella Relazione di presentazione della proposta, per il dimensionamento e la verifica del nostro progetto, e specificamente anche degli ormeggi, abbiamo utilizzato le procedure e gli strumenti di calcolo e simulazione più evoluti e riconosciuti a livello internazionale nella progettazione specialistica di opere marittime e off-shore.
2. Utilizzando tali strumentazioni, per gli ormeggi del complesso dei pontoni galleggianti costituenti il terminal (stabilmente ancorati) abbiamo assunto come condizioni estreme di progetto le condizioni meteo marine (onde, vento e corrente) che secondo il rapporto meteo utilizzato per il progetto delle barriere del Mose per la medesima bocca di Lido si possono verificare una sola volta in 1000 anni
3. Per le condizioni operative degli ormeggi dei pontoni e delle navi ormeggiate abbiamo assunto nel progetto le condizioni che, sempre secondo il citato e specifico rapporto meteo, si possono verificare in Bocca di Lido una sola volta in 10 anni.
4. Facciamo quindi preliminarmente notare che in entrambi i casi, le assunzioni di progetto di questi calcoli consistono in 'periodi di ritorno' 10 volte maggiori di quelli ordinariamente utilizzati nei progetti di questo tipo di realizzazioni (normalmente si usano per le condizioni di progetto estreme quelle con periodo di ritorno 100 anni e per le condizioni operative -accosto e ormeggi delle navi- quelle che hanno un periodo di ritorno di 1 anno). Anche con tali assunzioni straordinariamente prudenziali, le verifiche di calcolo e simulazione, largamente illustrate e documentate in allegato alle Relazioni presentate, hanno dimostrato che gli ancoraggi dei pontoni e delle navi ormeggiate presentano condizioni e risposte ai carichi che sono ben entro i coefficienti di sicurezza dei diversi materiali e dispositivi utilizzati.
5. I modelli numerici e le procedure di calcolo adottate per verificare dimensionamenti costruttivi e prestazioni fisiche e funzionali dei singoli pontoni e del loro complesso d'insieme sono quelle tipiche dei Progetti Definitivi, e quindi non solo sono assai più avanzate e precise di quelle richieste per i progetti preliminari o di massima, ma addirittura presentano la medesima accuratezza richiesta per l'avvio della loro realizzazione. Se i dati e le condizioni di esercizio del terminale che saranno assunte dalla committenza saranno le medesime da noi considerate, quei disegni e quelle verifiche progettuali della parte 'strutturale' da noi presentate sono già pronte e complete per essere passate alla costruzione dei pontoni in qualsiasi cantiere navale (anzitutto per 'ordinare le lamiere' -prima attività e la più lunga di qualsiasi cantiere navale- consentendo così quei tempi brevi di realizzazione che abbiamo prospettato). Facciamo infine notare che questi modelli di calcolo e le procedure utilizzate potevano e dovevano essere utilizzate per il progetto delle paratoie mobili del Mose e invece non sono stati utilizzati (malgrado fosse un progetto di circa 6 miliardi di Euro).
6. Per quanto riguarda l'antiterrorismo:
  - Facciamo notare pregiudizialmente che in generale un porto raggiungibile solo da mare e dall'aria (quale quello nella nostra proposta) è certamente più sicuro di un porto raggiungibile anche da terra;
  - Nello specifico, la condizione del sito (al centro della Bocca di Lido), ben isolato e distante da ogni altro insediamento o presenza antropica, e raggiungibile, oltre che dallo stesso canale di Bocca, solo da due altri canali in laguna aperta, lo rende per certo più facile da proteggere di un sito, (quale la Marittima e S.Marta - San Basilio), che su molti lati rimane invece direttamente prossimo e addirittura contiguo a zone densamente urbanizzate ed a libera ed elevata frequentazione, quindi facilmente accessibile da una

pluralità di accessi (a piedi, in auto, dall'acqua) utilmente vigilabili e monitorabili solo 'all'ultimo metro' e non per tempo, come invece è possibile in un sito lagunare isolato circondato solo da acque aperte ;

-- Specificamente alla localizzazione in prossimità all'isola nuova del Mose, infine, proprio tale prossimità costituisce un fattore di convenienza, dato che comunque il sito 'barriere mobili' (e relativo comando generale dell'intero sistema, sull'adiacente isola artificiale) richiederà comunque una elevata e continua protezione 'antiterrorismo' a sicurezza di tutta la città e la laguna. Le due attrezzature (Mose e terminale croceristico) potranno quindi sfruttare in comune le condizioni di sicurezza componendo un risultato più stabile e sicuro lungo tutto l'intero arco dell'anno.

-- In ogni caso, comunque, la già attuale o ormai prossima larga disponibilità commerciale di tecnologie evolute di presidio, vigilanza e monitoraggio potrà rendere contenuto lo sforzo economico necessario per la gestione della vigilanza di un tale sito, mentre lo sforzo per la protezione del terminal e delle navi durante la loro presenza non sarà maggiore o più difficile di quella ora necessaria durante la loro presenza in marittima, e anzi, per quanto detto sopra, potrà essere anche più sicura (e al contempo più economica).

7. Quanto alla security antiterrorismo del sistema di trasbordi tra Marittima e terminal crociere in Bocca di Lido :

-- La sicurezza strettamente propria dei passeggeri durante la navigazione, non presenterebbe un maggior rischio, e non richiederebbe un particolare regime di protezione, rispetto a quelli 'naturali' di qualsiasi altro battello passeggeri in navigazione lagunare;

-- La vigilanza e la tutela integrale del regime 'extradoganale' o 'oltre check-in' dei passeggeri e dei relativi bagagli, come anche dei veicoli di rifornimento logistico alle navi, potrà essere facilmente garantita, con una anche semplice attenzione progettuale dei fianchi e dei bordi (e dei sistemi di chiusura dei varchi di imbarco/sbarco) dei comunque necessariamente speciali natanti dedicati, capace di prevenire -e comunque immediatamente rilevare- qualsiasi accosto da battelli estranei per un 'passaggio' o caricamento/scaricamento irregolare di persone e/o merci.

8. Il maggior costo di esercizio di una tale articolazione del sistema della security potrà essere modesto, se pensato e progettato in modo integrato, innovativo e preventivo alla costruzione di attrezzature impianti e battelli, e potrà risultare del tutto accettabile alle compagnie (e in ultima istanza anche ai passeggeri) data la incomparabile convenienza logistica complessiva del nodo intermodale di Venezia che lo rendono concorrenziale e comodo per tutta l'area continentale centrale, a una misura irraggiungibile per qualsiasi altro porto adriatico come dell'intero mediterraneo orientale. Circostanza che (come riconosciuto dal precedente presidente dell'Autorità portuale) renderà tollerabile qualche eventuale euro in più per passeggero di ricarico delle tasse portuali. Maggior costo che peraltro alla fine forse verrebbe compensato dal notevole risparmio ricavabile dalle compagnie crocieristiche sia dai minori costi propri di navigazione, che dai minori oneri sui servizi di accompagnamento e per copertura assicurativa che risulterebbero dall'eliminazione della navigazione delle grandi navi entro la laguna.

Su tali aspetti, come su tutti gli aspetti tecnici funzionali e ambientali e di coerenza/legittimità con la normativa e gli obiettivi della salvaguardia anche della laguna, si proceda quindi finalmente a una comparazione pubblica, documentata e partecipativa, fondata su criteri oggettivi e trasparenti, di tutte le proposte avanzate e in particolare di quelle che sono state più approfondite e documentate.

Venezia 7 giugno 2019

Enzo Di Tella, Raffaele Nicolosi, Paolo Vielmo, Stefano Boato, Carlo Giacomini