

## **NO A TERMINAL CROCIERE PSEUDO-PROVVISORI A PORTO MARGHERA E SUL CANALE DEI PETROLI**

Il Governo è intenzionato a prendere, nella prossima seduta del Comitato, una decisione per una soluzione temporanea per le grandi navi da crociera e per un cronoprogramma per giungere ad una soluzione definitiva.

Ma, per poter avviare finalmente il riequilibrio della Laguna, riducendo la portata di marea alle bocche di porto e nel tratto iniziale del Canale dei Petroli (fino alla darsena di S. Leonardo) e per tenere entro limiti sostenibili il sistema crocieristico veneziano, occorre innanzi tutto che **si fissino i limiti di compatibilità del flusso crocieristico con Venezia:**

- fermi restando i limiti dimensionali attuali - anche in un futuro avamposto - le navi devono usare un combustibile il meno inquinante possibile;
- le compagnie non devono concentrare gli arrivi nel fine settimana ma l'Autorità Portuale deve scaglionare gli approdi, programmandone uno o al massimo due al giorno: per ridurre l'afflusso turistico in città e anche per contenere al minimo in Laguna il numero delle motonavi per il trasbordo dei passeggeri, a bassa velocità, dalle navi alla città e alla terraferma;
- alla Marittima potranno continuare ad approdare solo le navi di stazza minore e i grandi yacht, questo settore andrà anzi potenziato in quanto compatibile con la città e produttivo di lavoro qualificato, le navi di stazza maggiore alle 40.000 ton. dovranno approdare fuori Laguna.

Come da norme vigenti, **nell'avviare la progettazione del terminal di approdo di prospettiva stabile va finalmente imposto il dibattito pubblico**, trasparente, motivato e documentato su tutte le alternative di localizzazione e collegamento possibili, confrontando i diversi aspetti funzionali ambientali e paesaggistici, riducendo al minimo possibile gli impatti sull'acqua, sull'aria e sui litorali.

La **soluzione transitoria** in vista di un terminal di prospettiva stabile è di estrema importanza. Occorre smettere di considerare fattibili le tre ipotesi presentate nel gennaio 2020 dall'Autorità di Sistema Portuale, ovvero il Terminal autostrade del Mare di Fusina, la Banchina Lombardia-TIV e la Banchina Veneto-TIV. Tutte le tre ipotesi aggravano i problemi di compatibilità del Canale dei Petroli con il riequilibrio lagunare (come già valutato dal Ministero dell'Ambiente), incidono sulla sicurezza della navigazione e producono danni per le attività e l'occupazione portuale. Inoltre, implicano tempi, procedure e opere di non breve impegno e durata; di fatto le opere si presterebbero ad essere mantenute e consolidate per diversi anni... e sarà molto difficile recedere dalle concessioni, mentre per l'ipotesi in aree private ben altre criticità si profilano: dunque una non credibile prospettiva di provvisorietà!

**I terminal realmente provvisori non possono che esser fuori dalla Laguna ed essere modulari e realmente sperimentali per verificarne funzionalità ed impronta ecologica per un loro eventuale recepimento nella pianificazione strategica portuale.** Se così non sarà, se le opere non saranno confermate nella pianificazione strategica portuale, devono poter essere spostate altrove o smontate in tempi brevi e a costi minimi e garantiti.

Abbiamo esempi con i quali confrontarsi, come il terminal a mare galleggiante realizzato in un primo tempo a Montecarlo (costruito in Spagna e trainato per mare) e solo in seguito consolidato, come la piattaforma galleggiante della Cargill fuori costa in India e come il terminal di Klaipėda in Lituania con banchina galleggiante.

Marco Zanetti – associazione **Venezia Cambia**

Michele Boato – **Ecoistituto del Veneto 'Alex Langer'**

Salvatore Lihard – associazione **Comitato Ambientalista Altro Lido**

**18.12.2020**