

## **PROGETTI OFF SHORE per le grandi navi: decidere ma decidere bene**

Il giorno 21 dicembre si riunirà finalmente il Comitato per decidere sulla questione del terminal per le grandi navi da crociera e più in generale sulla questione del porto, in evidente crisi per il prevedibile aumento delle chiusure del Mose. La riunione del Comitato è estremamente importante perché deve finalmente avviare correttamente la progettazione dei terminal *offshore* per l'approdo delle navi incompatibili con il riequilibrio della laguna.

Gli interventi necessari per il riequilibrio non sono un *optional*: sono prescritti fin dalla prima legge speciale del 1973, dal Piano Morfologico della Laguna ribadito dalla legge speciale del 1992 e approvato dal Magistrato alle Acque (1994) ancora vigente ma non attuato, dal PALAV approvato dal consiglio regionale (1995), dal consiglio dei ministri del Governo Amato (2003), dalla Commissione nazionale di Salvaguardia (voto unanime del 2004).

Questi interventi fino ad oggi sono stati ostacolati dall'Amministrazione Portuale e dal Ministero delle Infrastrutture che hanno cercato in ogni modo di far entrare in laguna navi sempre più grandi: una visione miope che ora contrasta con gli stessi interessi delle attività portuali data la drammatica crescita del livello delle maree (per i cambiamenti climatici) che impone la frequente chiusura delle barriere del Mose pur avendo notevoli criticità e impianti incompleti.

Le chiusure delle bocche di porto per le minori acque alte possono essere molto ridotte se si riducono opportunamente le profondità e le portate delle bocche di porto e del primo tratto del canale dei Petroli fino alla darsena di S.Leonardo (che invece sono state sempre aumentate) come il Ministero dell'Ambiente ha elaborato, verificato e proposto inutilmente fin dal 2000 al Magistrato alle Acque (presidente Cuccioletta) e al Ministero delle Infrastrutture.

Da molti anni si è anche proposto (come nei grandi porti del nord) di mettere in condizione il porto di avere previsioni di chiusura più affidabili possibile per poter programmare e avvisare le navi per tempo (fin dall'uscita dal canale di Suez) per le entrate e le uscite alle bocche di porto prima o dopo il rialzo delle paratoie, anche rendendo praticabile la navigazione lagunare notturna ma con dispositivi di minimo inquinamento luminoso e solo per traffici di merci non pericolose.

Qualcuno ancora oggi propone invece nuovi scavi e di ingrandire la conca di Malamocco per far entrare in laguna navi ancora più grandi. Ma è una strada senza uscita: tanto che finalmente alcuni operatori portuali e qualche forza politica cominciano a proporre la necessità di progettare (come in tutto il mondo) avamposti in mare per le navi incompatibili.

Per rispettare i criteri di legge e la razionalità del sistema, devono essere fuori della laguna, non solo i progetti a lungo termine che dovranno essere individuati (manca ancora infatti la pianificazione portuale aggiornata), ma anche le proposte realmente provvisorie, ed entrambe devono essere gradualmente sperimentali e reversibili.

A tale proposito, si devono comparare sul serio a norma di legge tutte le alternative già proposte e le altre ipotizzabili nei loro diversi aspetti funzionali, ambientali, paesaggistici, di costo e di impatti sociali.

Pochi anni fa quando Paolo Costa allora Presidente del Porto presentò pubblicamente (in conformità alla procedura di legge) il suo molto discutibile progetto di terminal offshore al Municipio di Marghera, di fronte alle obiezioni si era dichiarato disponibile a verificare le modifiche ad alcuni aspetti della sua proposta (oggi invece insiste ancora su quel progetto e neppure cita la proposta progettuale a sud di Chioggia avanzata di recente da alcuni operatori portuali). La modifica più interessante al progetto Costa riguardava la separazione fisica e funzionale tra la soluzione per i prodotti petroliferi (da attuare immediatamente) e quella per i container (da meglio considerare nella sua funzionalità e sostenibilità economica).

Si possono soddisfare le petroliere (oggi molto meno numerose di un tempo) collocando in mare, in un punto adeguatamente lontano dalla costa, una o due boe galleggianti (anche affittabili) collegate alla terra ferma con una pipeline, come più volte proposto sia dal Comune di Venezia sia dal Ministero dell'Ambiente).

Per le navi porta container non è necessario realizzare da subito 4 km di banchine (che richiedono una dotazione molto impegnativa di grandi attrezzature e molte risorse): si può cominciare a realizzare una o due banchine modulari, relativamente più vicine alla costa e comunque con tecnologie che consentano una loro facile reversibilità, da

aumentare se risulterà necessario in tempi successivi, dopo averne verificata la necessità e la funzionalità rispetto alla effettiva domanda. In proposito va considerata, realisticamente, la possibilità che nel medio e lungo periodo la domanda di grandi navi portacontainer nel Mediterraneo e ancor più nell'Adriatico non risulti così promettente sia per il progressivo potenziamento del trasporto via terra (le diverse nuove vie della seta ferroviarie, ben più veloci delle navi) sia per le concrete possibilità geostrategiche di nuove e assai più brevi percorsi marini attraverso l'Artico, e anche per via della maggiore funzionalità del porto di Trieste (e dei vicini Capodistria e Fiume) con fondali profondi e banchine collegate direttamente al nord Europa con treni che dispongono della nuova grande capacità della linea pontebbana rimodernata.

Anche per le navi da crociera con uno o due moduli di terminal fuori laguna si può ridurre il modello di crocierismo con navi a dimensioni minori e di maggior qualità (anche per la compatibilità con la città) programmando gli arrivi giornalieri non più concentrati nel fine settimana ma in uno o due al giorno, ovviamente riducendo al minimo possibile l'impatto sull'aria, sull'acqua, sui litorali e sul paesaggio. e puntando invece per la Stazione Marittima ad un crocierismo di alta qualità basato su navi di piccole dimensioni e compatibili con la città e la Laguna (e ad alta occupazione indotta).

Dunque ci auguriamo che il Comitato decida bene e avvii una buona volta quel processo attento di progettazione, di realizzazione e di continuo monitoraggio che la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna si meritano,

Stefano Boato e Maria Rosa Vittadini

18.12.2020

docenti di Pianificazione Territoriale e Urbanistica

- già membro della Comm. di Salvaguardia e dell'Autorità di Bacino

- già Direttore Generale del Servizio Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente