Comunicato stampa

Roma, 6 aprile 2021

**Venezia: la soluzione è imporre navi più piccole alle compagnie di navigazione**

L’articolo 3 del decreto-legge approvato il 1o aprile dal Consiglio dei Ministri prevede per la portualità veneziana l’indizione di un concorso di idee per la realizzazione «di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici». Non si specifica dove tali attracchi saranno ubicati, ma ricordiamo che fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia significa fuori anche dalle bocche di porto, che invece sono *dentro* la Laguna, e che l’aggettivo «protette» è pleonastico, perché tutte le acque lagunari lo sono, anche i canali industriali che un tempo erano quieta laguna.

Per quanto riguarda le navi commerciali, la decisione di estrometterle dalla Laguna se reale sarebbe un passo avanti fondamentale, in quanto il transito di queste navi per il Canale dei Petroli per ben 50 anni ha provocato la distruzione morfologica della Laguna. Una presa d’atto tardiva, dal momento che sin dagli anni ’70 si conoscevano gli effetti erosivi che il Canale dei Petroli avrebbe innescato.

Per la parte relativa alla croceristica invece il decreto è assolutamente criticabile. L’estromissione dalla Laguna avverrebbe in tre fasi:

1. non appena la croceristica ripartirà, le mega navi riprenderanno a solcare il Bacino di San Marco, fino alla costruzione di ben tre impattanti terminal a Marghera dichiarati ‘temporanei’.

2. tali terminal ‘temporanei’ di fatto saranno opere di grandissimo impatto e dai costi insostenibili (62 milioni, ma verosimilmente molti di più): sarà necessario espropriare le aree interessate, arretrare le banchine e costruirne di nuove (700 m), pensare alle infrastrutture a viabilità nazionale, escavare il canale industriale, ampliare i bacini di evoluzione, e infine, comportando il raddoppio del carico di traffico (alle navi commerciali si sommeranno le croceristiche) per il Canale dei Petroli, questo inevitabilmente verrà potenziato, raddoppiato e marginato con strutture rigide e scogliere. A Marghera rimarranno anni, in attesa del concorso e della realizzazione dell’attracco definitivo. La situazione sul Canale dei Petroli, dunque, è destinata a peggiorare. E non si vede inoltre come possano coesistere nello stesso canale e in area a rischio Seveso il traffico civile e quello commerciale (commistione già giudicata impraticabile da un’ordinanza della Capitaneria di porto) e in epoca di risalita eustatica del mare che obbligherà a chiusure del Mose sempre più frequenti;

3. l’attracco definitivo fuori Laguna in futuro comunque non libererà Venezia dalla croceristica di grandi numeri e dimensioni che porta molte presenze a fronte di modesti introiti per la città, ma elevatissimi guadagni per le compagnie. Senza contare l’aumento del moto ondoso, e dunque dell’erosione, dovuto al trasporto di merci e passeggeri dall’ipotetico attracco esterno verso Venezia (e verso l’aeroporto, per il martoriato canale di Tessera).

Il decreto, dunque, a parole cambia tutto e sposta le navi verso il mare, in pratica fa esattamente l’opposto: peggiora la situazione dell’erosione lagunare con il raddoppio del traffico e il potenziamento del Canale dei Petroli, responsabile della distruzione della morfologia della Laguna Centrale.

Perché invece non pensare a un progetto di molto minor costo e di rapida esecuzione, la riconversione della Marittima a navi compatibili, anche a vela, non inquinanti, possibile senza perdere posti di lavoro? È una proposta che non giunge solo da Italia Nostra ma anche dall’ex presidente dell’Autorità portuale che propose ai suoi colleghi omologhi di città mediterranee di imporre alle compagnie di navigazione navi di “classe Europa”, cioè di ridotto tonnellaggio e contenute emissioni.

Seppur con notevole ritardo (sono passati nove anni dal decreto Clini-Passera) si potrebbe così cominciare a pensare al futuro della Laguna in termini costruttivi e non predatori, per essere in grado di affrontare il cambiamento climatico già in atto.

Ebe Giacometti

Italia Nostra