

Venezia divisa dal canale pensato per le grandi navi

● **La protesta:** «Si distrugge la Laguna» ● **Casson:** «Massime garanzie di tutela ambientale» ● **Il sindaco:** «Sono le navi che devono adeguarsi»

JOLANDA BUFALINI
jbufalini@unita.it

Ad agitare le acque e gli animi nella Laguna veneziana c'è il progetto di scavo di un nuovo canale. Un progetto che l'autorità portuale, ai cui vertici c'è l'ex sindaco ed ex ministro dei Trasporti Paolo Costa, e il ministro attuale Lupi vorrebbero inserito nella legge Obiettivo. Le associazioni ambientaliste, invece, da «No grandi navi» a «Venezia **ambientale**» a «Italia nostra» lo avversano, paventando un disastro di dimensioni analoghe a quelle che, negli anni sessanta, furono provocate dallo scavo del Canale petroli, con un aumento della violenza e della velocità delle maree, tale da mettere a rischio il delicatissimo e già fortemente deteriorato contesto storico-ambientale di Venezia e della Laguna.

Al centro del problema c'è il passaggio delle Grandi Navi, quelle che superano le 40.000 tonnellate. In base al decreto Clini-Passera del marzo del 2012, infatti, il traffico delle Grandi Navi è stato ridotto del 20%, nel Bacino di San Marco, dal primo di gennaio di quest'anno e, dal prossimo anno, dovrà essere del tutto vietato il passaggio nel canale della Giudecca. Si tratta, dunque, di trovare un percorso alternativo ma, per le associazioni ambientaliste, la scelta di scavare un nuovo canale colpirebbe al cuore della città, tagliando in due la Laguna, trasformando in una beffa il decreto di Clini e Passera.

Spiega Giovanni Fabbri, che è stato professore di progettazione urbana allo Iuav: «Il canale contorta Sant'Angelo sarebbe in continuità con il famigerato canale dei petroli che è stato, ne-

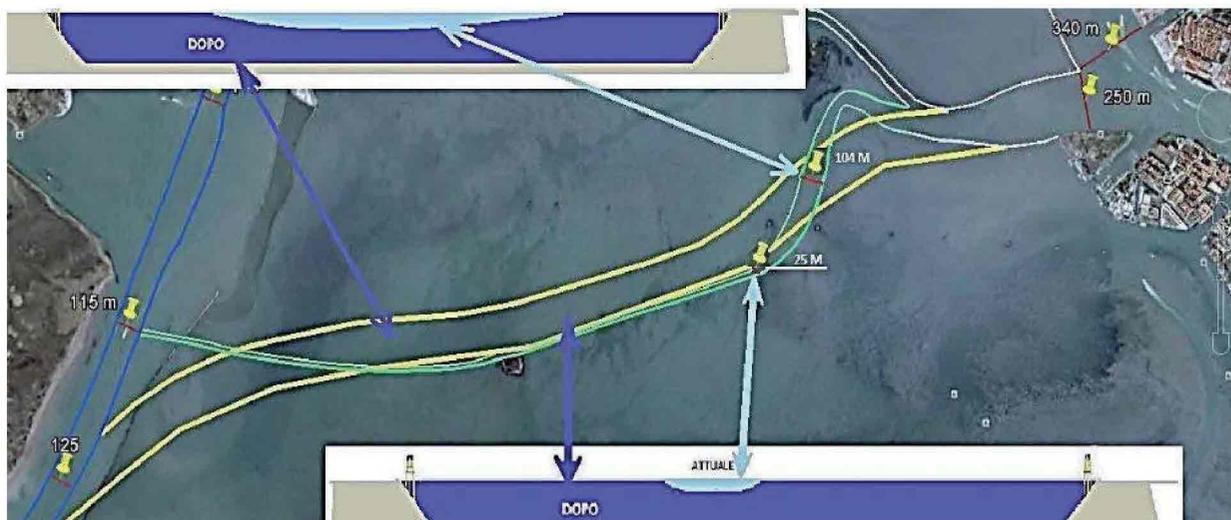
gli ultimi decenni, la causa principale della distruzione della Laguna Sud, ridotta ormai a un braccio di mare». Il canale Contorta attualmente è largo una trentina di metri, profondo fra 1,5 e 3 metri. Con il nuovo scavo, lungo 4,5 chilometri, si amplierebbe fino a 150-200 metri per una profondità di 12 metri. Non solo, si collegerebbe al Canale dei petroli che dovrebbe essere nuovamente scavato. Il risultato, spiega Fabbri, è che «avremo un nuovo canale lungo 12 Km che metterebbe a diretto contatto il cuore della città con il mare aperto». La costruzione del canale comporterebbe, per di più, lo scavo di fanghi lagunari, 4 milioni di tonnellate secondo il progetto, cinque milioni e mezzo secondo il dossier preparato da «**Ambiente Venezia**», che verrebbero utilizzati per la costruzione di nuovi argini, tali, spiega l'urbanista «da tagliare in due la Laguna». E i problemi non sono finiti perché le grandi navi smuovono, con l'ondata provocata dalla loro stazza, i fondali. Spiega l'ingegnere Luigi D'Alpaos, massimo esperto della morfologia della Laguna: «Le correnti generate, che si chiudono a poppa dopo il passaggio della nave, spazzando i bassifondi, si caricano dei sedimenti facendoli rifluire verso il canale che tende a interrarsi. Quello che si instaura fra nave, correnti e fondali è un perverso fenomeno, i cui effetti devono essere neutralizzati se si vuole salvaguardare la morfologia lagunare. Erosione dei bassifondi adiacenti a un grande canale navigabile e interramento della via d'acqua sono le due facce di una stessa medaglia, e sono entrambe negative per la morfologia lagunare». Non basta, un altro motivo di denuncia, da parte del comitato «No grandi navi» è il rischio di collisione nelle manovre al

porto di Venezia, dove le grandi navi, arrivando dal nuovo canale, andrebbero a intersecare la rotta dei traghetti di linea.

La protesta, oltre che nel merito, riguarda le procedure «opache» sin qui seguite. Far entrare nella legge Obiettivo lo scavo del nuovo canale significa ignorare la legislazione speciale per Venezia, la valutazione di impatto ambientale sarebbe molto più soft di quella prevista dal percorso ordinario e escludendo la valutazione di progetti alternativi, come quello di far attraccare le Grandi navi all'avanporto delle bocche del Lido, con lavori che costerebbero meno dei 170 milioni previsti dallo scavo del nuovo canale, impegnando un minor tempo e senza conseguenze negative sull'occupazione.

La vicenda ha diviso il centro sinistra veneziano. Il capogruppo Pd al comune di Venezia Claudio Borghello si è espresso a favore del progetto dell'autorità portuale mentre il senatore Felice Casson è il primo firmatario di una interrogazione in cui si sottolinea che ogni soluzione debba essere «comparata con le altre e fornire il massimo delle garanzie dal punto di vista della tutela ambientale».

Un punto a favore delle ragioni ambientaliste è stato segnato la settimana scorsa in una affollatissima assemblea indetta dalla municipalità del centro storico di Venezia, alla quale ha partecipato il sindaco: «Sono le navi che si devono adeguare alla laguna e non il contrario» ha sostenuto Giorgio Orsoni, per aggiungere: «Ho preteso che il governo non inserisse il progetto del canale Contorta nella legge Obiettivo». Orsoni ha anche attaccato l'«assurdo principio» che ha separato le acque (demaniali) dal governo della città. «Ci hanno sottratto il governo del nostro territorio».



Le linee gialle indicano il tracciato del nuovo canale, in azzurro chiaro l'attuale volume, in blu l'aumento di volume

