

Crociere. La Via chiede innumerevoli integrazioni al progetto dell'Autorità portuale per spostare le grandi navi da San Marco
Venezia, l'Ambiente boccia il maxi-canale



Jacopo Giliberto
 VENEZIA

■ Nuovo stallo in vista per la vicenda Contorta (la lettera maiuscola non è un errore). La commissione Via (Valutazione d'impatto ambientale) del ministero dell'Ambiente con una lettera lunga ben 27 pagine ha chiesto all'Autorità portuale di Venezia un elenco senza fine di integrazioni e precisazioni per il progetto Contorta, cioè lo scavo di un vasto canale nei bassifondi della laguna per dare alle grandi navi da crociera una rotta alternativa a San Marco.

In sostanza è una bocciatura inespresa del progetto. Risalire in un mese (il tempo concesso per rispondere) la china delle integrazioni chieste dal ministero può essere impossibile. Per avere un'idea, è sufficiente

leggere le richieste contenute a pagina 2 della lettera (valutare l'impatto del traffico sul canale di Malamocco, chiarire lo spostamento di oleodotti e enormi collettori fognari, analizzare e gestire i fanghi del fondale della laguna, condurre una campagna preventiva di controlli ambientali di almeno un anno e così via) e moltiplicarle per una ventina di pagine che non lasciano tregua.

Nel marzo 2012 gli allora ministri Corrado Clini (Ambiente) e Corrado Passera (Infrastrutture e trasporti) decretarono che a Venezia le grandi navi non avrebbero dovuto più passare nel bacino di San Mar-

IDEE A CONFRONTO

Oltre allo scavo di un grande canale attraverso la laguna sono allo studio progetti meno invasivi

co sfiorando i gioielli architettonici e storici del centro. Concessero una deroga finché non fosse stata individuata la via alternativa per le navi. L'Autorità del porto, presieduta da Paolo Costa (già ministro dei Lavori Pubblici e già sindaco di Venezia) ha posposto lo scavo colossale della Contorta per far uscire le navi da una via diversa, quella di Malamocco.

Analizzato il progetto, nei giorni scorsi l'Ambiente ha detto in sostanza che la documentazione dell'Autorità del porto è fragilissima e del tutto incompleta, soprattutto per quanto riguarda la cosiddetta Valutazione d'incidenza sulla quale anche il Mose aveva meritato una composita procedura d'infrazione da Bruxelles.

Il problema tecnico più appariscente è il fatto che il progetto prevede il passaggio di circa mille enormi navi da crociera l'anno sul vecchio contestatissimo canale dei Petroli-Mala-

mocco con un senso unico alternato insieme con il traffico navale industriale in entrata e uscita per Marghera, fitto di petroliere e chimichiere cariche mescolate con navi gremite di migliaia di passeggeri.

Finora l'Autorità del porto non ha proposto come soluzione alternativa lo spostamento anche delle crociere nell'isola artificiale progettata (e in via d'approvazione) al largo di Venezia per spostare fuori dalla laguna il traffico di petroliere e container.

Al ministero finora è ufficializzato con procedura Via solamente il progetto Contorta. Non hanno ancora avuto formalizzazione, se non come "scoping" iniziali, il progetto alternativo Venis2.0 (di Duferco-De Piccoli) per un terminal crociere su un fianco della bocca di porto del Lido e quello simile (Vittadini) davanti all'area Sant'Erasmo-Baccan.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI DELLE CROCIERE VENEZIANE

1,7
Milioni di passeggeri l'anno
 Il primato di crocieristi è del 2011, prima del leggero calo di viaggiatori dovuto alla crisi economica, al naufragio Concordia e ai vincoli in laguna

88,6%
Passeggeri in partenza
 Venezia è con Barcellona il primo porto mediterraneo di origine delle crociere: marginale la quota di passeggeri in transito da altri scali



Giganti in Laguna. Una nave da crociera nel bacino San Marco

