

IL GAZZETTINO.it



la serenissima
negozi biologico

inaugurazione

venerdì 16 e sabato 17 dicembre

S.Marco 4350, Corte Coppo - Calle Fuseri, Venezia
Tel. 041 5229847

www.cuorebio.it

L'INTERVENTO

Le grandi navi a Marghera? No, serve un terminal al largo

Sabato 10 Dicembre 2011,

L'ipotesi di estromettere le grandi navi da crociera dal Bacino di San Marco trasferendo gli approdi dalla Marittima alla Prima zona industriale di Marghera, lanciata dal sindaco Giorgio Orsoni e dal consigliere comunale ambientalista Beppe Caccia (lista "In Comune"), è altrettanto miope e autolesionista che continuare a lasciarle transitare nel cuore della città. Equivale a nascondere la polvere sotto il tappeto e a tenere pulito solo il salotto buono lasciando al degrado tutto il resto della casa. La laguna e Venezia sono un tutt'uno, la seconda non vive senza la prima, e i condomini galleggianti vanno fatti ormeggiare fuori, in mare aperto, come aveva proposto nel 2004 l'allora sottosegretario ai Trasporti del governo Prodi, Cesare De Piccoli, e come già oggi l'Autorità Portuale sta progettando di fare per il traffico petroli e per quello commerciale con una banchina off shore al largo di Malamocco.

Il dissesto della laguna, infatti, è iniziato a fine Ottocento per adattarla alla "moderna" portualità con l'ampliamento e l'approfondimento delle bocche portuali ed è continuato di scelta deleteria in scelta deleteria fino ad oggi col contorno che ben conosciamo di acque alte e di perdita di sedimenti. Oggi la laguna è un braccio di mare e continuare a portare al suo interno le grandi navi significa perseverare in un disegno i cui frutti nefasti dovrebbero ormai essere ben chiari a tutti e soprattutto a chi ci governa. Significa rinunciare ad ogni possibile futura chiusura del Canale dei Petroli, la cui presenza ha trasformato la laguna centrale in un tavoliere profondo un metro e mezzo cancellando chilometri quadrati di velme e di barene e una rete secolare di canali e di ghebi che attenuavano l'onda di marea.

E' proprio il transito delle navi nel Canale dei Petroli a provocare la maggior perdita di sedimenti in mare, messi in sospensione dalle onde, e ora si propone non di ridurre i traffici ma di aumentarli coi traghetti destinati a Fusina al terminal delle Autostrade del Mare (almeno 800 passaggi all'anno)? Con le navi da crociera (almeno 1400 passaggi all'anno)? Con la Marittima 2 già progettata dal Porto in Cassa di Colmata A per i mastodonti di nuova generazione da 350 e più metri? Vogliamo davvero arrivare alla profondità media della laguna di due metri e cinquanta profetizzata con questo trend per il 2050 dal professor Luigi D'Alpaos? O vogliamo dividere in due la laguna arginando il Canale dei Petroli, perché questa sarà l'altra alternativa?

Mi domando e domando: perché barattare un male (il passaggio delle navi a San Marco) con un altro male che non si sa se minore o maggiore (il mandarle a Marghera), quando c'è l'alternativa di tenerle fuori in mare? Il Principato di Monaco ha costruito in un anno nel 2002 davanti al Porto Hercule una diga semigalleggiante di 352 metri di lunghezza per 160 mila tonnellate di peso alla quale si ormeggiano proprio le grandi navi da crociera. Si è potuto fare a Montecarlo e a Venezia no?

Oltretutto gli scenari più ottimistici di crescita del livello del mare nei prossimi 100 anni parlano di cifre tra i 50 e gli 80 centimetri ma le proiezioni dei rilievi reali, satellitari, portano la previsione a un metro e più, e dunque prima o poi la laguna dovrà venire fisicamente separata dal mare, estromettendo qualsiasi funzione portuale. Perché, dunque, non pensarci fin da oggi, invece di gettare via inutilmente risorse preziose danneggiando per soprammercato l'ambiente?

Silvio Testa

autore del pamphlet

"E le chiamano navi"

Chiudi