

**IPOTESI FUSINA
LVRDS***

(*Large Vessel Remote Dock Solution)

***Per lo spostamento delle navi da crociera dal
Bacino di San Marco***



L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia ha portato, alla riunione del Comitato svolta il 7.11.2017, l'Analisi Multicriteria delle Alternative per la Crocieristica a Venezia, ovvero la comparazione tra le proposte intervenute sulla collocazione del nuovo Porto Passeggeri a Venezia.

L'Analisi Multicriteria comprendeva anche la proposta formulata proprio dall'Autorità Portuale, di:

- a) realizzazione di un Nuovo Terminal Passeggeri a Marghera Nord sul Canale Industriale Nord, (Ipotesi n. 7) raggiungibile dalla Bocca di Malamocco percorrendo il canale Malamocco-Marghera per n. 2 navi di dimensione tra le 140.000 e le 160.000 TSL;
- b) mantenimento in piena attività dell'attuale Marittima (Proposta n. 2).

In sostanza, si capisce che la proposta dell'Autorità Portuale cioè la realizzazione dei due approdi per navi tra le 140.000 e le 199.000 TSL non c'entra nulla con il trasferimento delle navi dal Bacino di San Marco, perché guarda a navi più grandi, oltre le 140.000 TSL, quelle che oggi non arrivano.

Mentre la "mitigazione dei rischi connessi e la tutela dell'ambiente lagunare" consisterebbero nella possibilità che le navi Crocieristiche possano accedere all'attuale Marittima di Venezia entrando per il Porto di Malamocco e percorrendo tutto il Canale dei Petroli e il Vittorio Emanuele III.

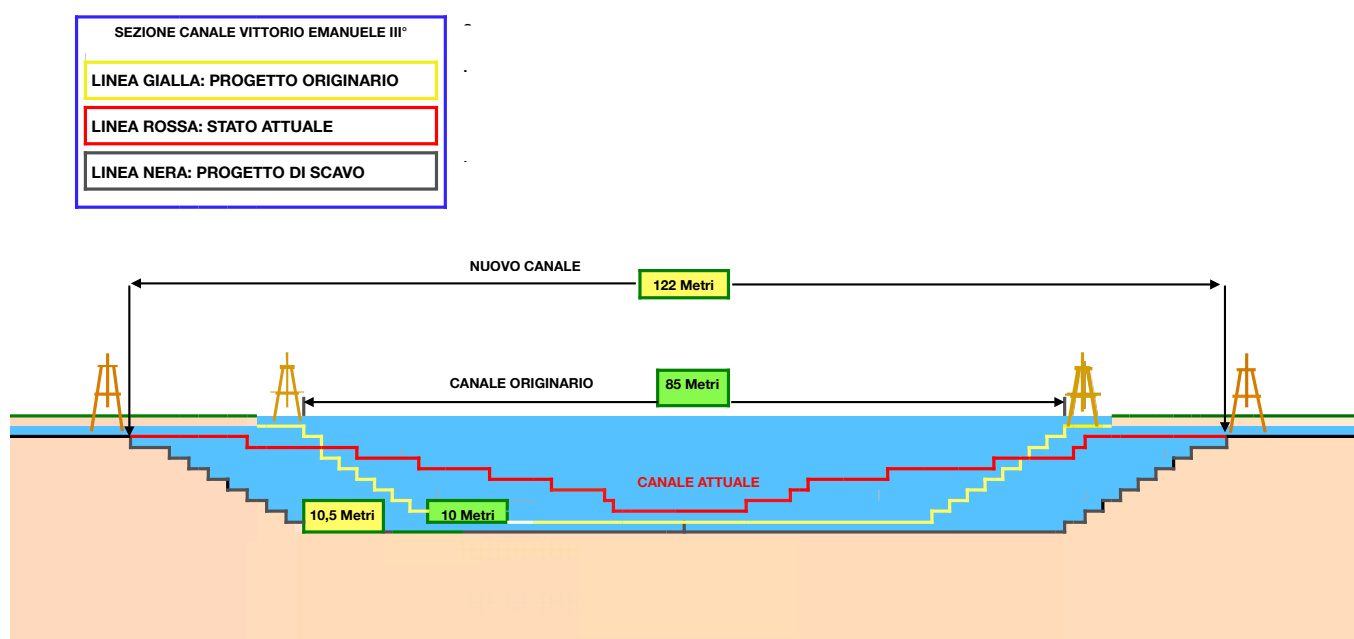


Presupposto fondamentale di questa ipotesi è rappresentata dall'allargamento e nell'approfondimento del Canale Vittorio Emanuele III oggi inadeguato a consentire e sostenere un



traffico di tali dimensioni.

Il Canale passerebbe dagli 85 metri di bocca (circa) a 122 (circa), la cunetta profonda dai 50-60 metri originali passerebbe a 85 metri, mentre la profondità si attesterebbe a 10,5 metri.



Questo è il modo pensato per eliminare il transito delle Grandi Navi per il Bacino di San Marco e potersi preparare a rincorrere il mercato ricevendo navi di stazza sempre maggiore (maggiore di 140.000 TSL), prospettiva che obbligherà, inevitabilmente, ad approfondire ulteriormente il Canale dei Petroli, dopo il Vittorio Emanuele III.

All'indomani del Comitato, le reazioni entusiastiche, anche se un po' diverse, dei maggiori protagonisti, sono state riportate dai giornali comprese quella del Sindaco:

"Sono stati ascoltati i cittadini che hanno votato affinché si difendesse la crocieristica e potessimo immaginare un futuro senza grandi navi nel canale della Giudecca. Il turismo può coesistere con l'industria e la manifattura. Assieme al governo abbiamo dimostrato che si può fare. La soluzione comprende il Vittorio Emanuele e la Marittima, che resta centrale. In questo modo assicuriamo certezza alla programmazione nautica. A noi interessa mantenere il lavoro e dimostrare che l'Italia è sul pezzo e non si farà intimidire da nessuno, tantomeno da una serie di comitati che sta seminando paure".

A distanza di 18 mesi dal Comitato, considerato che nulla è cambiato e nulla appare sia stato fatto e/o stia per farsi, ci siamo posti l'interrogativo sulla vera validità e completezza delle ipotesi assunte e se quelle ipotesi si possano attuare.

Vediamo nel dettaglio.

ACCESSO DAL PORTO DI MALAMOCCO - TRANSITO LUNGO I CANALI "DEI PETROLI" E "VITTORIO EMANUELE III"



Il percorso calcolato dal punto di derivazione delle due rotte in mare (da est e da sud) vede un prolungamento sensibile del percorso all'interno della Laguna che, passando da 12 a 23 km, si incrementa di ben 11 km, praticamente raddoppiandosi.



Se le navi che arrivano a Venezia, ogni anno, sono oltre 500 ed ognuna percorre due volte il tragitto (entrata ed uscita) significa far percorrere ad ognuna 46 chilometri per un totale di

23.000 km/anno all'interno della Laguna,

cui si devono aggiungere quelli percorsi dai rimorchiatori (**altri 46.000 km/anno se in numero di 2, oppure 69.000 km/anno se in numero di 3**) la cui assistenza, verosimilmente, rimane necessaria perché il percorso si snoda lungo canali troppo stretti per garantire una navigazione autonoma sicura.



Vengono così a moltiplicarsi gli impatti ambientali per gli effetti sulle acque e sul fondo lagunare e sulle emissioni in atmosfera che vanno ad aggiungersi a quelle già esistenti in una situazione già gravemente compromessa come testimoniato dal rapporto di Transport&Environment che colloca **Venezia al terzo posto assoluto** tra le **50 città più inquinate d'Europa** per i fumi tossici emessi dal turismo di lusso dei giganti dei mari di cui **dieci sono italiane**.

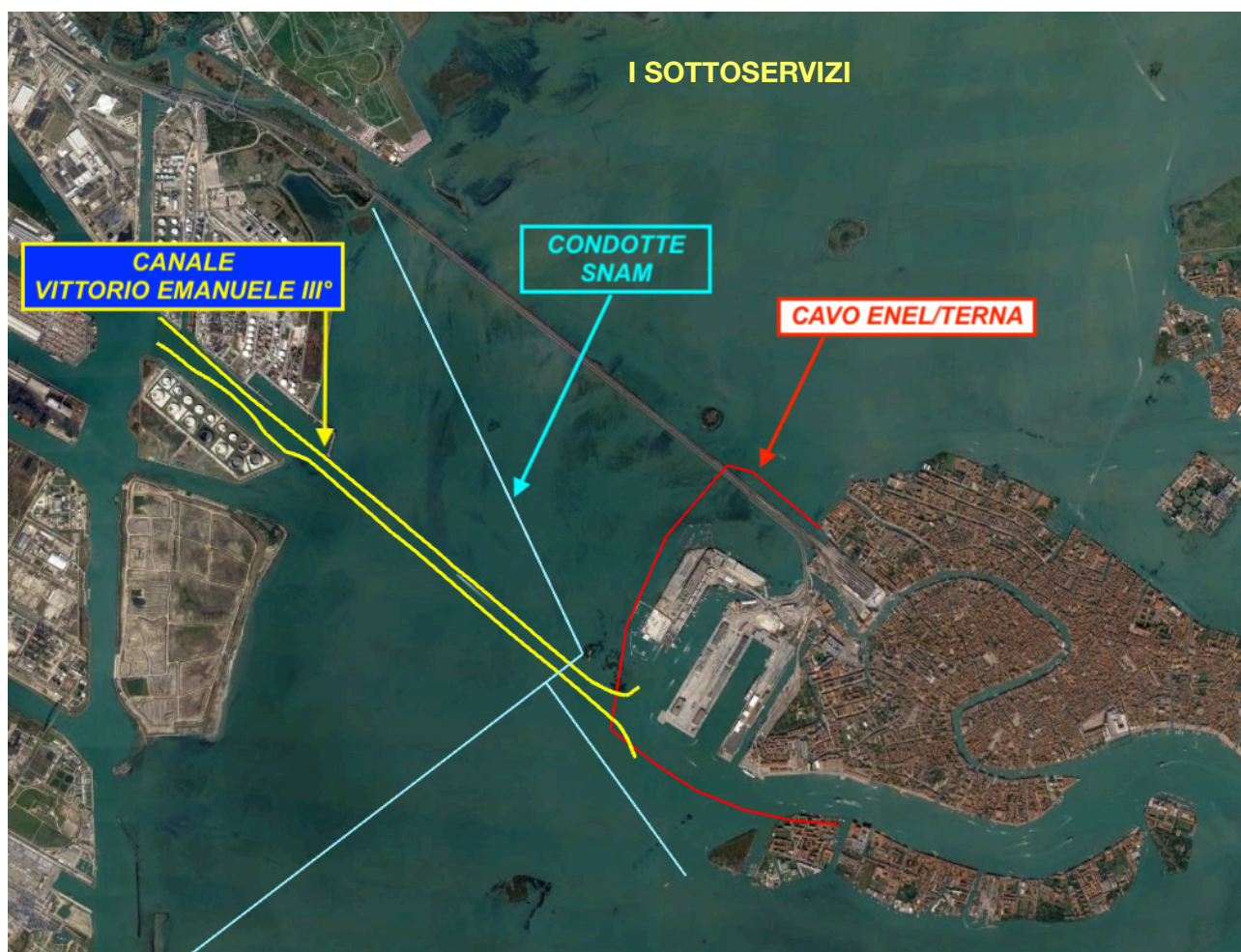
Per questi ultimi aspetti basti considerare che una nave da 92.000 TSL quando è ormeggiata in Marittima, solo per mantenere accesi i generatori, consuma 1 tonnellata di LSGO* ogni 8 ore. (Low-sulphur (<0.1%) Marine Gas Oil nave).

Anche ipotizzando un modesto aumento di consumo quando è in navigazione alla velocità di 3 nodi (km 5,556 ora) imposta dal rispetto dovuto ai luoghi attraversati, si può quantificare il consumo aggiuntivo, per i due viaggi di arrivo e partenza, non inferiore a 500 kg complessivi di LSGO.

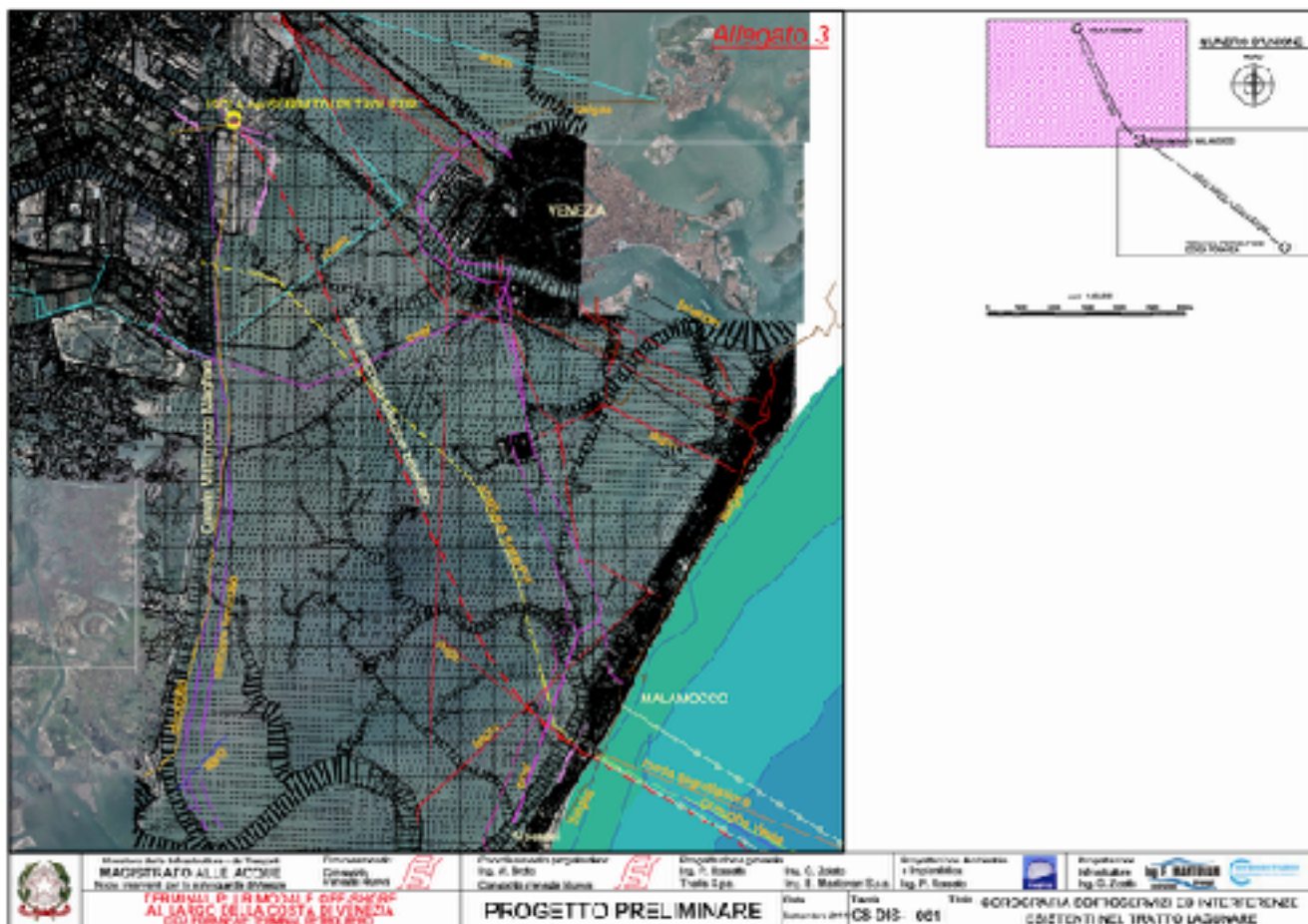
I 500 kg, (circa) moltiplicati per 500 navi (circa) comportano un consumo aggiuntivo di circa 250 tonnellate di combustibile, e relative emissioni che si aggiungerebbero a quelle attuali, già molto elevate, per accedere alla Marittima dal Porto di Malamocco anziché dal Porto di Lido.

I SOTTOSERVIZI

Capitolo a parte è rappresentato dalle interferenze con i sottoservizi, questione di cui ancora nessuno sembra essere interessato.



Eppure per sapere se si può passare e, soprattutto, se si può scavare, bisogna aver conoscenza dell'esistenza, delle caratteristiche e dei tracciati dei sottoservizi esistenti e di cui la Laguna è significativamente intersecata come evidenziato nella Corografia Sottoservizi ed Interferenze esistenti nel tratto lagunare, che segue.



Eppure, già con il progetto Canale di Contorta sant'Angelo, la Commissione Tecnica Via - Vas del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare intervenne, (U.prot CTVA-2015-0000139 del 20.01.2015) con la richiesta di acquisire integrazioni al quadro progettuale, tra cui la prima indicava che si sarebbero dovute:

“- Esplicitare le modalità di superamento delle interferenze dei sottoservizi (Condotte, Oleodotti, Elettrodotti ecc.....) che insistono nell'area di progetto indicando le modalità operative e realizzative (compresi gli approntamenti di cantiere ed i by pass di mantenimento in esercizio degli impianti), gli impatti, le mitigazioni e l'impegno economico, oltre alla definizione degli accordi con l'Ente gestore, la localizzazione precisa degli interventi e le relative aree di cantiere, le modalità e i tempi di realizzazione, con particolare riguardo alla modalità di infossamento delle condotte nel caso tale operazione sia realizzata mediante Trivellazione Orizzontale Controllata (TOC).”

Tra gli impianti segnalati all'epoca, perché interferivano con il tracciato del progetto, ve ne erano almeno due che ricorrono anche nel caso del Canale Vittorio Emanuele III, (ma il canale nel suo tracciato ne interseca altri) che abbiamo riportato nell'immagine che apre questo capitolo, e precisamente:

- a) le condotte Snam costituite da tubi di acciaio le cui caratteristiche non siamo riusciti a conoscere;

- b) il cavo ad alta tensione posato da Enel ed oggi in gestione a Terna che costituisce la linea subacquea che dalla cabina di S.Giobbe alimenta la cabina di Sacca Fisola, transitando sotto al ponte ferroviario e a quello automobilistico, percorrendo un largo giro attorno all'isola del Tronchetto, attraversando il canale Vittorio Emanuele III, risalendo nella secca avanti la Marittima, riaffondando nel canale di Fusina e riemergendo sul margine nord-ovest di Sacca Fisola per poi percorrere qualche centinaio di metri in un quartiere densamente abitato.

Ci risulta che il cavo (Pirelli) sia di un tipo piuttosto vecchio, il cui interno è tenuto in pressione tramite un condotto riempito di olio (Ricordiamo che l'olio fluido usato nei cavi sottomarini fino alla fine degli anni '90 conteneva una miscela di sostanze inquinanti come oli elettricamente isolanti, ricchi d'idrocarburi, Policlorobifenili, che sono inquinanti organici persistenti.) oggi fuori produzione in tutta Europa, la cui rottura o semplice lesione delle guaine, ci è stato riportato, comporterebbe il rischio di grave inquinamento ambientale.

Da quel che sappiamo, la modifica e/o lo spostamento di questo cavo rappresentano operazioni piuttosto complesse già accantonate negli anni 2006/2007 assieme ad alcuni progetti elaborati dal comune di Venezia per la realizzazione di darsene lungo il lato ovest dell'isola del Trochetto.

La presenza di questi sottoservizi impone la massima prudenza nell'uso del Canale soprattutto alla luce del recente studio dell'Istituto di scienze marine del Cnr, uscito sulla rivista Scientific Reports del gruppo Nature, che documenta ad altissima risoluzione l'impronta delle attività dell'uomo in un ambiente spesso trascurato perché non visibile.

Quello studio ha evidenziando i solchi incisi dalle chiglie delle navi, o dalle loro eliche, sia in rotta sia fuori rotta su bassi fondali confermando la considerazione che il passaggio di centinaia di navi per un qualsiasi canale lagunare è questione complessa che va studiata anche alla luce dei possibili effetti dinamici sulle maree.

Da ciò ne deriva che la possibilità di uso, di scavo e allargamento del Canale Vittorio Emanuele III è tutta da dimostrare attraverso studi approfonditi che ne misurino tutti gli aspetti compresi quelli qui evidenziati.

Per ultima ci sia consentita una considerazione: è forse, la consapevolezza di questa debolezza della proposta a giustificare la grande lentezza con cui si sta muovendo il Porto per la sua attuazione, purtroppo non giustifica chi la sta proponendo al Paese ed al mondo intero.

Venezia, 14 Giugno 2019

Renzo Scarpa - Ottavio Serena - Andrea Gersich - Renato Darsiè