



Il grande fotografo Berengo Gardin non accetta di veder unire le sue foto, di così alto valore, al nuovo e discutibile progetto che il sindaco propone per le navi grandi.

L'escavo del canale Tresse est si configura infatti come un altro canale Contorta, presentando tracciato pressoché parallelo a quello, ma posto più a nord (all'Autorità Portuale infatti va benissimo). Al pari dell'amministrazione precedente, anche Brugnaro vuol mantenere le navi dentro la Laguna, facendole entrare dalla bocca di Malamocco e percorrere il Canale dei Petroli. All'altezza dell'isola delle Tresse, le navi devierebbero verso est immettendosi in un nuovo canale scavato a congiunzione del Canale dei Petroli con il Vittorio Emanuele, giungendo infine alla Marittima.

Per accelerare i tempi, il raccordo Tresse est verrebbe inserito come variante nel progetto Contorta, ora all'esame della commissione Via. *L'escamotage* non pare percorribile: di fatto il canale si configura come un progetto totalmente nuovo, tale da richiedere l'apertura di un nuovo iter approvativo con nuove osservazioni da parte della comunità scientifica, delle associazioni e dei cittadini. I tempi si allungano e anche aumentano i costi.

Con questo progetto inoltre le criticità rilevate per il Contorta non solo rimarrebbero tutte ma anche aumenterebbero. Per citare le macroscopiche: apertura di un nuovo canale vietata dalle leggi, escavo e movimentazione di sedimenti inquinati che fanno peggiorare la qualità dell'acqua (ed è nota da recentissime sentenze della Corte europea la severità con cui essa applica la Direttiva acque), commistione fra traffico commerciale e passeggeri vietata perché altamente pericolosa, inevitabile ampliamento del Canale dei Petroli già ora congestionato e inevitabile marginamento dello stesso con scogliere fisse e di grande impatto, escavo di un bacino di manovra nella confluenza tra raccordo Tresse e il Vittorio Emanuele, irrisolta criticità dello stazionamento in Marittima a ridosso del quartiere di Santa Marta (i cui abitanti non sono cittadini di serie B). Non dimentichiamo anche che il Tresse est lambirebbe il Sito di interesse nazionale di Marghera, e dunque i fanghi che si escaverebbero sono inquinatissimi.

Come sostiene il mondo scientifico, per salvare la Laguna bisogna «estromettere le grandi navi da crociera, o comunque le navi superiori a una stazza ritenuta non compatibile» (D'ALPAOS, *Il porto di Venezia. Impatti della navigabilità nella Laguna*, Istituto Veneto 2014). E salvare la Laguna e le sue forme morfologiche (per quanto ancora possibile) è una priorità sancita dalle leggi.

Il canale Tresse est non ha alcuna possibilità di venir approvato, se il Governo non desidera avere contro l'Europa, l'Unesco e altri importanti organismi internazionali.

Occorre dunque cercare una soluzione fattibile. Va in questa direzione la proposta di Italia Nostra di riconvertire la Marittima in un porto compatibile, spostando a Trieste la funzione portuale classica, e lasciando a Venezia la regia dei flussi di traffico (come prevede il progetto di van der Borg). Investire in *orgware* (organizzazione) piuttosto che in *hardware* (portualità classica) sarà il futuro dei porti vincenti. Ma se non si volesse essere così innovativi basterebbe guardare ai progetti compatibili, economici e di rapida realizzazione, che già ci sono. Che fine ha fatto, ad esempio, il progetto elaborato da alcuni docenti dello IUAV (e accettato dai lavoratori portuali), in bocca di Lido, che non prevede escavi e strutture fisse ma solo leggere strutture galleggianti (rivendibili, cessasse il loro utilizzo!) con terminal passeggeri mantenuto alla Marittima e che non vedrebbe calare gli occupati?

Lidia Fersuoch

presidente sezione di Venezia di Italia Nostra