

Venezia, "bocciato" il progetto del porto d'altura

L'Assemblea generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha rimandato al mittente il progetto preliminare del porto offshore che l'Autorità portuale di Venezia (Apv) vuol costruire in alto mare, a 8 miglia dal Lido, con 2,1 miliardi di euro di investimento.

NON FAVOREVOLE Contrariamente a quanto era stato comunicato in laguna, quasi ottanta pagine di analisi e considerazioni si concludono con la decisione di restituire all'Autorità veneziana il progetto preliminare con «avviso non favorevole». E se Venezia vorrà andare avanti con l'opera dovrà apportare una serie di integrazioni e modifiche richieste.

COLLEGAMENTI CRITICI Il progetto prevede il porto d'altura con le banchine per ricevere le grandi navi; da lì container e prodotti petroliferi, con navi più piccole, sarebbero trasferiti al porto logistico di terraferma; dopo l'ultima lavorazione, le merci finite dovrebbero poi essere distribuite in Italia e in Europa. Il problema è proprio in quest'ultima fase, dato che il piano per adeguare la rete ferroviaria e la viabilità stradale è considerato debole dagli esperti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, secondo i quali la connessione ferroviaria Marghera-Mestre rischia di diventare un collo di bottiglia per l'intero sistema integrato di trasporto delle merci, quindi serve un potenziamento dell'infrastruttura raddoppiando l'unico binario e risolvendo le interferenze con la viabilità stradale (Apv ha già in corso un primo intervento per evitare gli incroci fra convogli e camion). Anche riguardo alla viabilità su gomma, considerata l'entità dei volumi di traffico previsti in futuro, l'Assemblea Generale chiede studi appositi in grado di dimostrare la sostenibilità delle ipotesi di sviluppo presentate.

GLI INVESTITORI Altre critiche riguardano la parte economica, perché «non risulta indicata la procedura che l'Autorità portuale intende seguire per l'individuazione degli operatori economici» che realizzeranno la maggior parte degli interventi», oltre a quelli per 948 milioni di euro che dovrebbero essere finanziati dallo Stato.

TEMPI INCERTI Problemi anche sulle tempistiche: nessuno dei tre cronoprogrammi presentati risponde ai requisiti di legge, e non sono tra loro coerenti; e questi sono ritenuti fondamentali per la predisposizione del piano economico finanziario.

COSTI GENERICI Il progetto è diviso in tre interventi: due riguardano il porto offshore, e uno quello inshore, e nessuno dei tre ha però un computo di dettaglio dell'importo per i lavori, in particolare riguardo agli oneri della sicurezza, alle spese tecniche e ai costi di esproprio in terraferma.

STUDI GEOTECNICI Tornando al merito tecnico, gli studi geotecnici, essenziali soprattutto per la parte in alto mare dove la diga e le banchine verranno realizzate su un

fondale di 22 metri di profondità, sono basati essenzialmente su dati di letteratura e poco su prove concrete sul campo, e alle più rilevanti problematiche il progetto non fornisce risposte soddisfacenti.

DIGA DA RIFARE Il progetto della diga foranea che dovrà proteggere dalle onde e dal vento le banchine alle quali ormeggeranno le navi dev'essere rifatto preferendo un riparo fatto con cassoni a una muraglia di massi; l'Autorità portuale prevede anche questa seconda ipotesi (tecnicamente migliore ed economicamente meno costosa perchè permetterebbe un risparmio di 750milioni di euro), e il Consiglio Superiore ne chiede l'elaborazione completa. Anche per la parte di terraferma gli studi geotecnici sono giudicati insufficienti, e potrebbero essere necessari pesanti interventi di consolidamento per dare consistenza ai terreni sui quali saranno realizzati i piazzali.

ONDE TRASCURATE Problemi, infine, per gli aspetti strutturali, in quanto mancano elaborazioni adeguate per l'analisi degli effetti del moto ondoso in alto mare in condizioni più o meno estreme. © riproduzione riservata