

Il progetto Discussione in commissione. Dubbi sull'inquinamento prodotto dal traffico

«Off shore, pesca a rischio» Ca' Farsetti: troppi 4 terminal Bettin: va capita la strategia portuale complessiva

VENEZIA — Quattro porti a Venezia possono bastare: prima di esprimersi sull'impatto ambientale del terminal off-shore, la commissione Ambiente di Ca' Farsetti ascolterà il presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa per capire la strategia complessiva di sviluppo. Oltre la testa di ponte del terminal in Adriatico per petroliere e navi porta container ci sono infatti in ballo il porto crocieristico (con la possibilità che il traffico venga deviato sul canale Malamocco-Marghera) il terminal Ro-Ro a Fusina ex Alumix e anche l'hub di Giare. Per questo il consigliere di In Comune Beppe Caccia ha chiesto di approfondire «per capire come progetto sta nelle strategie di portualità, se regge a fronte della crisi globale del settore che sta facendo regredire anche Rotterdam e Amburgo».

«E valutiamo anche l'impatto occupazionale — aggiunge da Rifondazione Sebastiano Bonzio — perché rischia di essere bassissimo in mancanza di un progetto industriale di logistica avanzata». «E' un progetto importante per l'Italia intera», ribatte Sebastiano Costalonga, FdI. L'assessore all'Ambiente Gianfranco Bettin coglie al volo: l'Autorità Portuale è invitata alla prossima seduta di commissione. «Valutiamo l'impatto ambientale di una grande opera, talmente importante che val la pena capire an-

che se risponde a una strategia portuale globale e complessiva», dice. Una valutazione d'impatto d'insieme la chiede anche la relazione tecnica degli uffici di Ca' Farsetti per l'incremento di traffico navale.

Il terminal terrà fuori dalla laguna petroliere e navi cargo, ma dall'Adriatico all'area dedicata di Marghera (82 ettari tra via della Chimica, aree Syndial e Vinyls) i container ci arriveranno grazie a chiatte che faranno 1850 viaggi l'anno contro gli 802 attuali. Traffico da sommare a quello del terminal di Fusina e delle navi da crociera. Altro punto dolente è il traffico a terra perché dall'area MonteSyndial i container prenderanno la via della destinazione attraverso treni merci o camion. E per i treni mancano i binari: per collare l'area di stoccaggio alla linea dei Bivi, raccomanda il Comune, il tracciato sarà da studiare bene perché attraversa zone di pregio, abitate e parchi. Sarebbe bene anche non gravare troppo sulla stazione di Mestre, «chiediamo una soluzione alternativa», lancia Gianluca Trabucco (Pd) «e che non vada a detrimento delle aree agricole», aggiunge Gianluigi Placella, 5 Stelle. C'è anche il dettaglio che il Pat prevede un diverso utilizzo della linea dei Bivi. «E non vorrei che ci trovassimo all'improvviso ad avere l'alta velocità per le merci», avverte il pd Franco

Conte.

Il traffico di camion e Tir è l'altro punto dolente: lo studio di impatto ambientale di Thetis, infatti, considera la dispersione di inquinanti nell'intera area interessata ai traffici, da Venezia al Piemonte e fino all'Austria, area talmente estesa che anidride carbonica e polveri sottili aumenteranno in dosi omeopatiche. Ma è da Marghera che partiranno e arriveranno i camion, quindi la Commissione chiede un monitoraggio ambientale e dati più chiari sull'incremento di traffico in loco, magari sommati a quelli che derivanti dalla realizzazione dal terminal Ro-Ro di Fusina. Senza contare i 2150 viaggi di camion ogni giorno per sette anni necessari a realizzare il terminal off shore al largo della bocca di Malamocco. E per la pesca saranno anni duri: per posare i 27 chilometri di pipeline a 35 metri nel sottofondo del mare e della laguna che porteranno all'Isola dei Serbatoi a Marghera 6,3 milioni di tonnellate di petrolio e 770.000 di benzina in un anno saranno costruite sei isole artificiali. Cinque in laguna e una in mare, proprio nella zona più pescosa: altro effetto collaterale da monitorare, senza dimenticarsi dei pescatori che resteranno senza lavoro. «Almeno siano coinvolti nei canteri», invita Alessandro Scarpa.

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il progetto**

Il terminal off shore progettato dal Porto per fermare le navi container fuori della laguna. Adesso l'Autorità portuale deve trovare i finanziatori