

Le Monde promuove il porto off shore e bocchia le Grandi navi

Grande evidenza sul quotidiano francese al "caso Venezia"
Commenti entusiastici di Costa sul progetto del nuovo scalo

«Un'opera colossale che protegge la laguna decuplicando il volume dei traffici» di Alberto Vitucci

Off shore promosso, grandi navi da crociera bocciate. «Le Monde» torna a occuparsi della laguna. E pubblica un lungo articolo firmato da Sophie Landrin in cui viene promosso il grande progetto del porto commerciale in mare. «Si protegge la laguna decuplicando il volume dei traffici», scrive il quotidiano parigino. Commenti entusiastici da parte di Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale. «Sono lieto che Le Monde abbia colto l'essenza di questo grande progetto, che consente di trasformare un vincolo ambientale in una opportunità di sviluppo». Ma nello stesso articolo, poco più avanti, arriva la critica alle navi da crociera, più volte lanciata dalla stampa internazionale. «Le navi troppo grandi per la laguna continuano a passare davanti a San Marco», denuncia il quotidiano. Un aspetto un po' trascurato dai comunicati ufficiali. Che rilancia però l'emergenza delle grandi navi. Bastimenti di dimensioni sempre più enormi, fino a 130 mila ton-

nellate di stazza, lunghi 300 metri e alti più del campanile di San Giorgio. I comitati hanno raccolto 12 mila firme e presentato istanze alla Capitaneria di Porto e denunce alla Procura. «Danneggiano la laguna e producono fumi inquinanti e onde radar pericolose per la salute», dicono. Ma a più di un anno dal naufragio della Costa Concordia, il decreto del governo firmato dai ministri Clini e Passera che vieta alle navi di avvicinarsi alla costa e alle zone sensibili per la laguna è ancora inattuato. Si attendono le alternative, ma nessuno decide. «Sarà la priorità del nuovo governo e del Comitato», dice il sindaco **Giorgio Orsoni**. Sindaco negli ultimi tempi più volte in rotta di collisione con il Porto e il suo presidente Paolo Costa. Il Pat, Piano di assetto territoriale, prevede che le grandi navi siano allontanate dalla laguna. Il Comune ha proposto un progetto alternativo per far fermare le navi a Marghera e non più in Marittima. Ma l'Autorità portuale e la Vtp (Venezia terminal passeggeri) vanno avanti per la loro strada. «Costa fa solo propaganda», dice Beppe Caccia, consigliere comunale della lista In Comune, «e non vuole confrontarsi con gli altri progetti. L'opinione pubblica mondiale ci chie-

de di risolvere questo problema». L'alternativa che andrebbe bene al Porto è lo scavo di un nuovo canale, il Contorta Sant'Angelo, che potrebbe far arrivare le navi in Marittima entrando dalla bocca di Malamocco e non più dal Lido. «Rimedio peggiore del male», secondo gli ambientalisti, che avvertono dei rischi di erosione che porterebbe la nuova via d'acqua in mezzo alla laguna. Ci sono anche altre ipotesi, come il porto a Punta Sabbioni, con strutture leggere e rimovibili, ideato da Cesare De Piccoli. Oppure le nuove banchine a Sant'Erasmo (progetto Falconi) o a Santa Maria del Mare. Nel frattempo tutto resta com'è. Nonostante gli allarmi lanciati da Italia Nostra e dai comitati internazionali. Orsoni stamani incontrerà Costa, per presentare insieme a lui il rinato progetto del nuovo garage multipiano della Marittima. Struttura a servizio delle crociere ma anche dei veneziani con 900 posti auto assicurati. Investimento importante, che prelude però a un accordo sugli altri fronti aperti: il nuovo garage a San Basilio, il limite alle navi, la ristrutturazione di molti edifici in area portuale, l'apertura delle aree portuali dismesse alla città. Intanto le navi restano, e la stampa internazionale protesta.

AMBIENTE

«Sulle navi il Governo ha fatto il furbo»

«Sulle grandi navi il governo Monti ha fatto il furbo. L'ordinanza Clini-Passera ha lasciato tutto com'era». Lo ha detto Felice Casson, candidato al Senato per il Pd, nel corso di un dibattito ieri pomeriggio a Santa Margherita a cui hanno partecipato anche Stefano Busatta e il vicesindaco **Sandro Simionato**. «Primo atto del nuovo governo», ha detto Casson,

«dovrà essere quello di portare avanti la nuova legge Speciale dare poteri alla città sulle sue acque». Sullo schermo, filmati del Comitato No Grandi Navi e un documentario su Marghera, con la video intervista all'operaio poeta Ferruccio Brugnaro. Sviluppo compatibile e difesa dell'ambiente, bonifiche a Marghera i temi di cui si è discusso. (a.v.)



<p>Le Monde</p>	<p>Quotidiano Date Pagina Foglio</p>
-----------------	--

Un port offshore à Venise pour chasser les navires géants de la lagune

Le projet titanique vise à stopper le dragage du principal canal de la Sérénissime et à limiter l'ampleur des vagues

C'est un projet colossal, comme Venise sait le valent. Les autorités portuaires de la Sérénissime espèrent créer le premier port offshore d'Europe à 14,8 km de la lagune. Le chantier veut concilier deux ambitions paradoxales: protéger Venise des grands navires commerciaux tout en dépassant ses capacités portuaires.

Actuellement, pour rejoindre Porto Marghera, le port industriel de Venise, situés sur le continent, les porte-conteneurs et les supertankers doivent emprunter le « canal des pétroliers », à partir de la passe de Malamocco, l'accès central de la lagune. Construit en 1960, ce canal n'est pas étranger au péril qui menace la cité des Doges.

Plus profond que les canaux naturels de Venise, il laisse entrer davantage d'eau de mer et participe en grande partie à l'augmentation de l'ampleur et de la rapidité des marées exceptionnelles, *acqua alta* - les hautes eaux. La lagune devient de plus en plus marine, ce qui entraîne la corrosion des fondations des bâtiments.

Pour permettre le passage des navires de 260 m de long, des travaux d'excavation ont été récemment réalisés. Le canal a été dragué jusqu'à sa même profondeur, appauvrissant toujours plus la végétation sous-marine. Et les remous provoqués par le déplacement des bateaux contribuent à l'érosion des fonds et à la formation de

vagues en surface « moto ondo » qui abiment les bâtiments.

Les infrastructures actuelles restent malgré tout sous-dimensionnées et ne permettent pas d'accueillir la dernière génération des porte-conteneurs, tel le *Mario Polo*. Parmi les plus gros navires au monde - sa longueur est de 350 m -, il est capable de transporter 16 000 conteneurs.

En créant un port offshore là où la profondeur naturelle atteint 20 m, l'administration portuaire de Venise espère doubler, voire tripler, les capacités commerciales du port, et accueillir les plus gros navires. L'objectif est de passer d'un volume actuel de 450 000 conteneurs à 2 millions.

L'Union européenne vient d'annoncer qu'elle financait le projet venitien à hauteur de 770 000 euros. De son côté, le gouvernement italien a accordé une subvention de 100 millions d'euros. Mais ce sera loin d'être suffisant, car le chantier est estimé à 1,4 milliard d'euros. Pour le financer, l'autorité du port de Venise compte développer un partenariat public-privé. Mais reste à trouver les investisseurs.

C'est une entreprise anglaise d'ingénierie, Halcrow, qui a dessiné le futur terminal en eaux profondes. L'ouvrage ne devrait pas être soumis aux aléas climatiques. Un brise-lames protégera les infrastructures contre les vents et

les vagues afin d'assurer un fonctionnement continu des activités, quelles que soient les conditions météorologiques.

La base sera entièrement automatisée. Les porte-conteneurs s'amarreront sur des quais, puis des chariots robotisés viendront décharger les « boîtes » pour les transporter sur des barges. Celles-ci achemineront les conteneurs vers Porto Marghera, où un nouveau terminal terrestre de 90 hectares devrait être créé. Le portol des tanks sera transféré par un oléoduc sous-marin jusqu'aux raffineries du port industriel.

« Les navires sont de plus en plus gros et représentent un danger pour la lagune. Avec ce projet de terminal en mer, nous ferons entrer des barges plus petites qui ne provoquent pas de mouvement d'eau. Éloignée de la lagune, cette base portuaire ne se verra pas de la cité des Doges », assurent les promoteurs du projet.

Les autorités portuaires de Venise estiment que la route des navires en provenance d'Asie et dont les marchandises sont attendues à Munich pourrait être réduite de cinq jours, en leur évitant de passer par Gibraltar et de transiter par le port d'Hambourg, 99 kg de CO₂ par conteneur pourraient être ainsi économisés.

Mais les écologistes font valoir que ce port offshore entraînera un surcroît de trafic maritime et de pollution dans l'Adriatique et dans la cité des Doges.

Les port ne termineront que le 14. Lan requête tina à pheno voir la res mo ses fl isolant que. La pouza maista pas a cl Sur croisa tranche to Can ne en demir pour p de cré unne- de puis Les fin par interdi canaux en aut de 200 bre. Le été mto tes illu pment pour p lisme d danger

Il servizio pubblicato da "Le Monde" su Venezia