

Venezia, presentato il progetto “Tresse nuovo”

La via alternativa per le navi da crociera

È stata presentata presso la sede del Comune di Venezia a Ca' Farsetti dal Sindaco Luigi Brugnaro e dal Presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa la nuova “via d'acqua alternativa” che toglierà le navi da S. Marco. Il progetto, denominato “Tresse nuovo” consentirà alle grandi navi da crociera, grazie ad un modesto raccordo tra il canale Malamocco-Marghera e il Canale Vittorio Emanuele, di raggiungere il terminal di Marittima ovviando il passaggio davanti S. Marco e il canale della Giudecca.

Quattro i vantaggi individuati da questa alternativa: eliminare le navi da S. Marco; salvaguardare la Marittima e quindi l'eccellenza mondiale crocieristica veneziana; salvaguardare l'efficienza del porto commerciale e industriale a Marghera eliminando le interferenze tra traffico merci e passeggeri; identificare una soluzione con impatti minimali sulla laguna.

In tal senso Comune e Autorità Portuale rispondono positivamente alle esigenze che erano state segnalate nell'indirizzo del Comitato dell'8 agosto 2014, oltreché alla comparazione di ulteriori alternative auspiccate dall'Ordine del Giorno del Senato del 6 febbraio 2014.

Il tracciato identificato dai tecnici dell'Autorità Portuale e individuato dalla Capitaneria di Porto di Venezia secondo i parametri del Decreto Clini-Passera, prevede che le navi entrino in laguna dalla Bocca di porto di Malamocco, percorrano un tratto del canale Malamocco-Marghera (che non dovrà in alcun modo essere allargato) fino all'isola artificiale delle Tresse. Da qui, grazie ad un canale che attraversa l'isola trasversalmente, ci si raccorda con il tratto finale del Canale Vittorio Emanuele per giungere al terminal di Marittima.

Come anche dettagliato nell'analisi della Capitaneria di Porto il nuovo tracciato prevede l'utilizzo del canale Malamocco-Marghera non oltre il bacino di evoluzione n.4, l'attraversamento dell'isola delle Tresse tramite la realizzazione di un nuovo canale lungo 1.2 km, largo 120metri e profondo 10.50 metri per un escavo complessivo di 2.7 milioni di metri cubi (di cui 1.8 milioni di metri cubi in classe A da utilizzare per il refluento in barena, fanghi classe B e C per 870.000 metri cubi da conferire in Isola delle Tresse e 40.000 metri cubi di fanghi in classe oltre C, da conferire ai nuovi impianti Moranzani) e la manutenzione del canale esistente Vittorio Emanuele. Le tecniche di dragaggio impiegate consentono il controllo della torbidità e dispersione e derivano dalle migliori tecniche disponibili impiegate nei porti del Nord Europa.

Così come prevede la normativa, il progetto dettagliato sarà inviato alla Regione Veneto e al Ministero della Infrastrutture per il proseguo della realizzazione ai sensi

della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) tenuto conto che il nuovo raccordo rientra tra gli “interventi per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella laguna di Venezia” previsti nel Piano Infrastrutture Strategiche 2014.