

Il Comitatonone, i nodi

Da Marghera un'ondata di crocieristi?

►L'arrivo delle grandi navi in zona industriale comporterà l'allestimento di sistemi di trasporto per il centro storico ►Un movimento di migliaia di persone. I pro e i contro delle varie ipotesi in campo: lancioni, treno oppure bus

LE OPZIONI

MESTRE Una grande nave porta in vacanza dalle 3mila alle 4mila persone e più, che arrivano a oltre 6mila con l'equipaggio. Dal 2014 non ormeggiano più alla Marittima, sono state sostituite da scafi più piccoli entro le 96mila tonnellate di stazza che comunque sono in grado di trasportare quasi 3mila persone più l'equipaggio. Al porto crociere di Venezia sbarchi e imbarchi avvengono senza che la città se ne accorga, tutti vedono i condomini galleggianti ma non le migliaia di persone che scendono a terra o salgono in nave per partire, a parte le code di bus alla fine del ponte della Libertà fino in banchina.

A Porto Marghera, invece, cosa accadrà? Il canale industriale Nord, scelto per costruire il nuovo terminal per le grandi navi da 150mila tonnellate e oltre e lunghe fino a 350 metri, è in mezzo ad una zona portuale-industriale-terziaria. I passeggeri che verranno sbarcati come raggiungeranno il centro storico?

VIA ACQUA

La prima e più ovvia idea che viene in mente è il canale Vittorio Emanuele III che collega il canale dei Petroli e il canale Nord con la Marittima e il Tronchetto e, da lì, con il centro città. In particolare nei giorni di punta, quando arrivano e partono più navi insieme, servirebbero flotte di centinaia di taxi e soprattutto lancioni granturismo con l'effetto non secondario di un moto ondoso spaventoso: basta osservare quel che succede ogni giorno nel canale di Tessera per l'aeroporto per rendersene conto. Si produrrebbe lo stesso fenomeno anche alla bocca di Porto del Lido nel caso venisse rilanciato il progetto di De Piccoli per un terminal crociere a ridosso di Punta Sabbioni; a

CIASCUN COLOSSO "SCARICA" 3-4MILA PASSEGGIERI LA SFIDA: NON GRAVARE SULLE ATTUALI VIE DI COLLEGAMENTO

Corrado Clini

Il "padre" del decreto su S. Marco «Tempi maturi, una scelta saggia»

IL COMMENTO

VENEZIA Era ministro all'Ambiente, 5 anni e mezzo fa, Corrado Clini, firmatario di quel decreto, insieme al collega alle Infrastrutture Corrado Passera, che per primo aveva l'intento di estromettere le navi dal Bacino di San Marco. Idea sulla quale tutti erano d'accordo, ma sul come tutti si sono dati battaglia per anni. L'ipotesi più accreditata, già citata nel decreto, era quella dello scavo del canale Contorta, caldeggiata dall'autorità portuale, che però a



L'AREA
I canali industriali di Porto Marghera dove dovrà sorgere il nuovo porto per le crociere con navi di grandissima stazza. La sfida ora è anche quella di pensare a come trasportare migliaia di passeggeri

meno che non pensino di portare i crocieristi a Venezia con file di pullman attraverso Cavallino, Jesolo e Tessera.

IN TRENO

Oppure si potrebbe evitare il moto ondoso utilizzando il treno, elettrico, silenzioso, discreto e veloce. Se ne sono accorti Ottavio Serena e Renzo Scarpa del Gruppo Misto in Consiglio comunale che, assieme a Renato Darsiè e a Andrea Gersich manager di Albatravel, hanno pensato a un terminal a Fusina al porto dei traghetti: studiando quella soluzione, hanno verificato che sia da Fusina sia dalla zona del canale Nord esistono binari che si collegano ai fasci principali tra Mestre e Venezia. Basterebbe rimetterli in funzione per portare le migliaia di turisti a Venezia in maniera meno impattante.

C'è una terza possibilità, il bus. Il canale industriale Nord è vicino al Vega e al PalaExpo, e quindi a via della Libertà dove ci sono le fermate Actv ma è impensabile caricare i crocieristi nelle corriere già piene di passeggeri. I bus, quindi, dovrebbero essere turistici anche se in tal modo riproporrebbero le code attuali per condurli dall'aeroporto alla Marittima.

IN PULLMAN

Il collegamento con il Marco Polo, invece, sarebbe più efficace e comodo, e questo è importante perché la maggior parte dei crocieristi arriva a Venezia in aereo. A parte quelli che raggiungono la Marittima attraverso il canale di Tessera, quasi tutti arrivano al porto con i bus che, appunto, formano le code sul Ponte. Con il terminal delle grandi navi a Marghera, i pullman andrebbero direttamente in via delle Industrie, passando per Campalto e San Giuliano, oppure per la tangenziale e la bretella della Carbonifera.

Per chi, infine, raggiunge la nave con l'auto propria Marghera è raggiungibile senza problemi dalle autostrade per Milano, Roma o Trieste, Udine e i varchi verso il resto d'Europa. Inoltre, quando finalmente, grazie ai fondi dell'Accordo di programma per Porto Marghera, verrà realizzata la nuova viabilità, che prevede due nuove rotonde e il rifacimento delle strade di accesso alla zona del Vega, i collegamenti saranno ancora più semplici e veloci.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La presidente Lidia Fersuoch

Italia Nostra: «Laguna colabrodo, vincono gli armatori»

L'ATTACCO

VENEZIA «La laguna? Sarà un colabrodo, un porto diffuso: altro che riduzione delle navi». È pesante il giudizio di Lidia Fersuoch, presidente della sezione veneziana di Italia Nostra, sull'esito della riunione di martedì a Roma. «Il Comitatonone - afferma la presidente - ha approvato una delibera, che, per sviluppare la crocieristica, reale scopo del governo, individua ben tre accessi, e forse altri ancora, alla laguna. Unico voto contrario, quello del sindaco Ferro di Chioggia, vero eroe della giornata perché il solo a tutelare la laguna. Grazie a Delrio, ai Comuni di Mira, Venezia, Cavallino-Treporti e Jesolo, a Zaia e ai ministeri competenti, la laguna diventa così un colabrodo, un porto diffuso che nemmeno Paolo Costa poteva sognare». «Il grottesco - aggiunge Lidia Fersuoch - è che non si

pongono limiti massimi di tonnellaggio, bensì limiti minimi. E non si individua una via di accesso alternativa a quella vietata (come prescriverebbe il decreto Clini-Passera) ma se ne indicano ben tre. Il sindaco di Venezia poi ha ottenuto che, quale approdo delle grandi navi a Marghera, nella delibera non venisse genericamente indicato il Canale Nord, com'era in bozza, ma precisamente la sponda nord del Canale Nord. Area di più facile accesso da terra, ma privata, e fra le più inquinate di Marghera. Tempi lunghi dunque e incerto futuro».

«Certissima invece - conclude la presidente - è la mancanza di limitazione alle dimensioni delle navi, se non quella imposta dalla presenza delle linee dell'elettrodoto, che il sindaco di Venezia durante la seduta ha chiesto venga presto interrato. Nessun limite. Il sindaco di Venezia ha anche

richiesto come necessaria la costruzione del mini offshore commerciale per navi container, probabilmente come vorrebbe il presidente dell'Autorità di sistema portuale a Santa Maria del Mare, un luogo di grande valore paesaggistico, nel cantiere dei cassoni del Mose che per legge deve invece essere smantellato. La laguna diventerà dunque un porto diffuso per navi commerciali e crocieristiche di ogni stazza e lunghezza, ma prevalentemente di enorme tonnellaggio, assecondando l'imperante tendenza al gigantismo. La laguna si piega così alle navi e agli armatori. E il canale dei Petroli, artefice della distruzione della Laguna, dovrà essere potenziato e verosimilmente raddoppiato e delimitato da scogliere, dovendo accogliere come minimo 1000 transiti navali in più e di navi sempre più grandi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL GIUDIZIO Corrado Clini, ex ministro dell'Ambiente

un'occasione di rilancio dell'area. Un "combinato disposto" per usare una locuzione burocratese che calza a pennello in questo caso: non solo si scioglie il nodo della crocieristica, con la creazione di infrastrutture dedicate, ma si potranno semplificare le procedure per le bonifiche, con la creazione di un volano di attività di riqualificazione dell'area, con insediamenti ad alta tecnologia e basso impatto ambientale. Insomma, un trionfo. Però ci sono voluti cinque anni.

«Cinque anni fa la discussione su Porto Marghera non era ancora matura. La soluzione del Contorta era funzionale e razionale dal punto di vista della crocieristica, ma con maggior impatto ambientale. Marghera, promossa anche dall'ex sindaco Giorgio Orsoni, ha come effetto collaterale la riqualificazione di un'area che de-

ve ripensare il proprio destino, dopo lo smantellamento di alcuni stabilimenti». La parola passa ora alla commissione di valutazione dell'impatto ambientale, ma l'ex ministro all'Ambiente mette le mani avanti, sottolineando che «gli aspetti ambientali non possono essere ostacolo o pretesto. Ci sono voluti vent'anni per l'alta velocità tra Milano e Roma. La valutazione deve dare le indicazioni di che cosa è necessario fare, ma non può essere un pretesto. Sicuramente le grandi navi non dovranno più utilizzare combustibili fossili e le banchine dovranno essere elettrificate, in modo da non doverle costringere a rimanere con motore acceso per avere la corrente. E dovranno essere assistite nelle manovre in modo opportuno».

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«LA SOLUZIONE DEL CONTORTA ERA LA PIU' FUNZIONALE CINQUE ANNI FA MA AVEVA UN FORTE IMPATTO AMBIENTALE»