

CROCIERE Presentato nel dettaglio il progetto De Piccoli per una Marittima alla bocca di porto del Lido

Una banchina di 940 metri per 5 navi

Pronta in 26 mesi, costo 128 milioni. Passeggeri a Venezia con motonavi

PAOLO COSTA, PRESIDENTE DEL PORTO

«Idea da considerare in prospettiva ma restano problemi logistici e di sicurezza»

Michele Fullin

VENEZIA

Carte alla mano, è uno dei due progetti preliminari compiuti sui sette che sono stati presentati al Governo come alternativa al passaggio delle grandi navi a San Marco. Ieri Venis Cruise 2.0, il progetto promosso da Cesare de Piccoli, è stato presentato alla città da uno stuolo di tecnici, che hanno curato, ciascuno per la propria specialità, i singoli aspetti della progettazione. Il risultato è un terminal per 5 grandi navi lungo quasi un chilometro (940 metri di banchina) appoggiato al fondale che costerà 128 milioni e potrebbe essere completato per l'avvio della stagione crocieristica 2017.

All'Ateneo Veneto, De Piccoli ha ricordato che il suo è un progetto serio, realizzato anche da Duferco Engineering, studio Cristinelli, Ipros ingegneria ambientale e AdGeo sistemi per

l'ambiente.

«Noi proponiamo - ha detto - la differenziazione delle funzioni tra la Marittima e il nuovo terminal esterno. Come accade negli aeroporti, nell'attuale stazione (immagina soprattutto i fabbricati 107-110) si svolgono le procedure di accettazione e d'imbarco, nel terminal solo l'imbarco o lo sbarco dalle navi. I passeggeri saranno portati da motonavi, bagagli e merci da bettoline. Nessuno ha pensato di "invadere" la via Fausta. Il collegamento con la terraferma è comunque necessario, ma solo a fini di emergenza».

Bloccando le navi più grandi fuori dal sistema Mose, le più piccole continuerebbero a servirsi della Marittima.

«L'impegno solenne che ci prendiamo - ha aggiunto - è che così non si perderanno né passeggeri né posti di lavoro. Che anzi saranno aumentati. Buona parte dell'energia arriverà da fonti rinnovabili».

I tecnici, uno ad uno, hanno poi risposto alle questioni di carattere ambientale, geologico, ingegneristico e paesaggistico.

Tra i presenti, in prima fila c'era il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, che ha ribadito le sue perplessità per le soluzioni diverse dal canale

Contorta o dal retro Giudecca.

«È una soluzione apprezzabile, anche se i problemi restano tutti. Non ho sentito parlare ad esempio di sicurezza dell'approdo in mare. Poi ci sono problemi di accessibilità per merci e passeggeri. Tutto questo, comunque, appartiene all'ordine dei siti alternativi e l'unico accordo esistente afferma che si resti in Marittima. Questo è uno sforzo inventivo che potrebbe essere valorizzato in un secondo tempo, con la pianificazione portuale di lungo periodo, in un'ottica di 10-20 anni, non di un biennio».

Poche speranze anche per il sito di Marghera, incoraggiato dal sindaco e anche dal Pd. «Magari fosse possibile spostare le navi grandi a Marghera - risponde - ma questo, oltre che problemi di sicurezza imporrebbe la riduzione di almeno il 25 per cento del traffico commerciale. Sarebbe un costo troppo elevato. Comunque - conclude - è finito il tempo in cui si scambiavano opinioni. Ora s'impongono pareri e decisioni. Le cui responsabilità sono in capo ad Autorità marittima, Autorità portuale e Magistrato alle acque. Non è una rivendicazione di poteri, ma un'assunzione di responsabilità».

© riproduzione riservata



PROPONENTE

Cesare De Piccoli e, sotto, due rendering del terminal a Cavallino



