

# Porto al Lido e sublagunare per le navi

Piano B di Costa nella documentazione del Contorta. Alternativa a lungo termine

**VENEZIA** Un terminal a San Nicolò, lungo la diga rinforzata per il Mose e a due passi dall'aeroporto Nicelli, in una posizione più riparata grazie anche a una nuova scogliera ad hoc, dove tutte le operazioni potrebbero essere più sicure. In tutto ci sarebbero tre banchine per 8

grandi navi da crociera, più la sublagunare per portare passeggeri e merci dalla città al terminal. È il piano B per le crociere presentato dal Porto allegato alla documentazione per il canale Contorta.

a pagina 11 **Zorzi**

# Terminal al Lido e sublagunare Il piano B di Costa per le crociere

Nel dossier sul Contorta inviato a Roma l'alternativa a lungo termine

di **Alberto Zorzi**

**VENEZIA** Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale, l'aveva detto sibillino qualche giorno fa: «Ho invitato Cesare De Piccoli e il suo gruppo a un confronto qui nella nostra sede, saprei io dove fare un nuovo terminal per le crociere alla bocca di porto di Lido».

Sembrava una boutade, tanto più che era inserita in un fiume di discorsi in cui l'ex sindaco di Venezia non retrocedeva di un millimetro sul canale Contorta come unica ipotesi alternativa al passaggio delle grandi navi da crociera a San Marco. Ma ora un'attenta lettura dei circa trecento documenti depositati nei giorni scorsi dal Porto alla commissione di valutazione d'impatto ambientale svela che proprio nelle ultime settimane non solo Costa ha pensato molto all'ipotesi Lido, ma si è addirittura rivolto ai «maghi» dei masterplan, la OneWorks di Giulio De Carli, famosa per aver disegnato il piano di sviluppo del Marco Polo e l'intero piano aeroportuale nazionale. E il risultato di questo vero e proprio studio di fattibilità (senza cifre, però) si può vedere nelle illustrazioni che pubblichiamo.

Costa e De Carli hanno immaginato un terminal a San Nicolò, lungo la diga rinforzata per il Mose e a due passi dall'aeroporto Nicelli, in una posizione più riparata grazie anche

a una nuova scogliera ad hoc, dove tutte le operazioni potrebbero essere più sicure. In tutto ci sarebbero tre banchine per 8 grandi navi da crociera (6 homeport, cioè che partono e arrivano da Venezia, e 2 in transito), superando così una delle critiche delle compagnie, presentate in conferenza di servizi attraverso un appunto della loro associazione Clia, al piano De Piccoli, che prevedeva solo 5 approdi. Dal disegno spuntano poi tre terminal crocieristici per lo sbarco-imbarco dei passeggeri, gli accosti per i taxi e le linee pubbliche, i parcheggi e perfino un porto turistico: non bisogna dimenticare che proprio in quell'area, sulla diga del Mose, Piergiorgio Baita e con lui gli altri soci del fondo Real Venice volevano costruire una delle più grandi darsene d'Europa, con 1500 posti barca e 750 posti auto, prima del naufragio dell'operazione EstCapital.

Già questo basterebbe per dar fiato alle trombe di ambientalisti e cittadini del Lido, che si vedrebbero arrivare otto bestioni stando alle misure odierne - da più di 300 metri di lunghezza, circa 60 di altezza e 140 mila tonnellate di stazza - davanti alle spiagge meno turistiche ma più amate. Ma non è finita qui. Proprio perché uno dei punti critici del progetto Venis Cruise è la gestione del trasporto di passeggeri e bagagli anche se in quel caso si prevede che il terminal vero e proprio, con check-in e check-out, resti alla Marittima attuale,

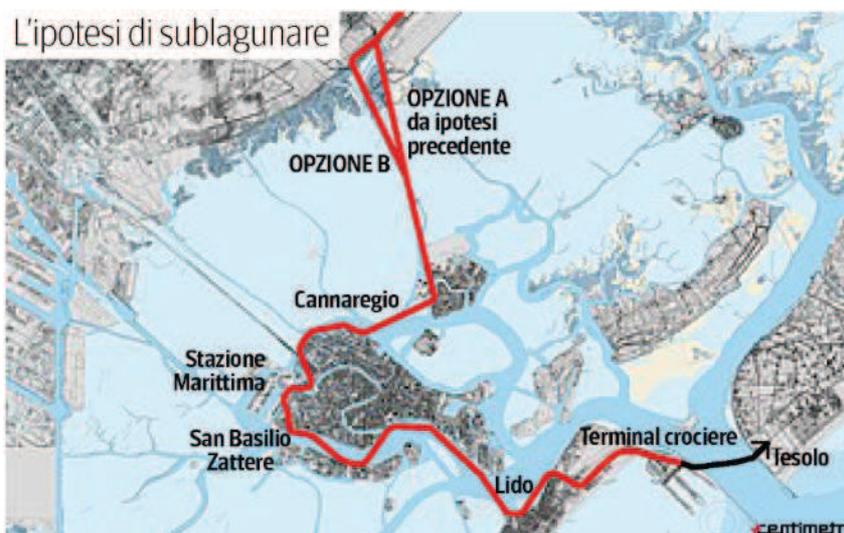
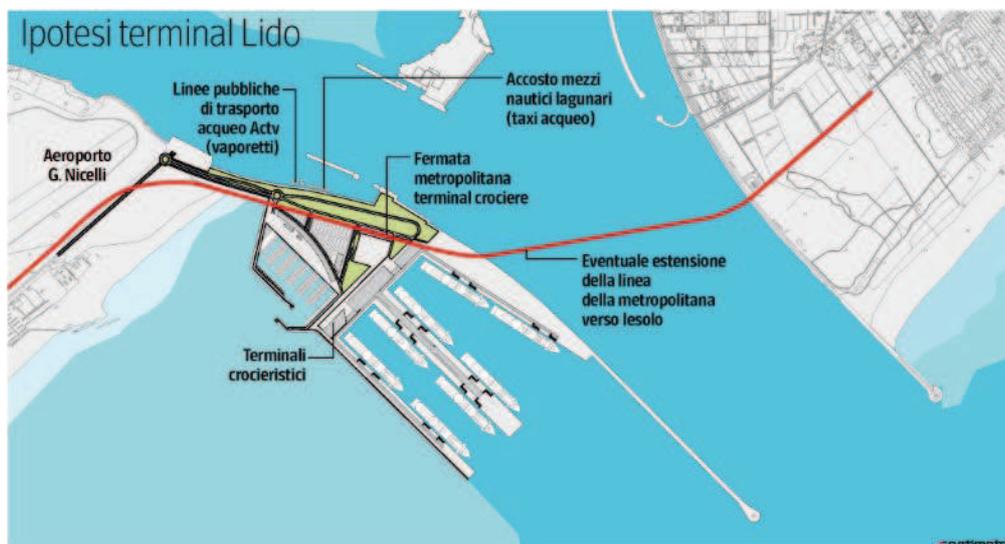
mentre qui il crocierista si imbarca e sbarca al Lido - nella tavola spunta un quadratino con la scritta «Fermata metropolitana - Terminal crociera». Ritorna dunque in ballo l'idea della sublagunare, nata nei primi anni Duemila quando sindaco era Costa, ideata dalla Mantovani di Baita. Un'altra tavola allegata ne ipotizza il tracciato: il terminal delle crociere sarebbe il capolinea (salvo un ipotetico prolungamento verso Punta Sabbioni e Jesolo), poi le altre 12 fermate sarebbero Lido Nicelli, Lido, Sant'Elena Biennale, Arsenale, San Marco, Giudecca, San Basilio Zattere, Stazione Marittima, Stazione Santa Lucia, Cannaregio, Murano e l'aeroporto. Totale 20 chilometri e 101 metri di tracciato, da percorrere in 34 minuti. «È un'ipotesi di tracciato totalmente diversa da quelle del vecchio progetto di sublagunare (Aeroporto-Arsenale, ndr) - scrive OneWorks - che permette di catturare un bacino di utenza ampiamente più grande». La frequenza oraria prevista sarebbe dai 20 ai 40 treni l'ora e ogni treno - senza con-



ducente, come le metropolitane moderne - avrebbe 3 vagoni («aumentabili a 4») e trasporterebbe tra i 300 e i 500 passeggeri. Secondo lo studio, ci sono infatti oltre 150 mila passeggeri potenziali nei giorni di picco, tra i 105 mila «pendolari», 30 mila crocieristi, 17.400 passeggeri «cittadini» e 2 mila in arrivo dall'aeroporto.

Cosa ne fa Costa di tutto questo? Guarda al futuro, se il presente («per 10/15 anni») è il Contorta. «Nell'ambito di una valutazione delle alternative che presumono una diversa localizzazione della Stazione Passeggeri, l'analisi dovrà avere un approccio di tipo "multicriterio", con orizzonti temporali necessariamente più lunghi e con maggiori risorse», scrive in una delle osservazioni, a cui sono allegate le tavole.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**34**

i minuti di percorrenza in sublagunare dal Marco Polo

**Progetto**

Il terminal davanti alla spiaggia di San Nicolò Un'altra scogliera al largo

**Tracciato**

La sublagunare arriverebbe fino al Lido e da qui verso Jesolo: 12 fermate