

proposta

Crociere a Venezia due Stazioni Marittime



Una recente analisi elaborata dal Dipartimento Culture del Progetto dell'Università veneziana di architettura ha avuto il merito di aver finalmente realizzato una comparazione delle **alternative al passaggio delle grandi navi da crociera in bacino di San Marco**.

L'esito di questo primo confronto, sulla base di criteri ed indicatori paritetici, è particolarmente stimolante perché assegna il risultato migliore ad una ipotesi cui non corrisponde alcun progetto effettivo ... evidenziando con questo che è mancata finora la pianificazione strategica che dovrebbe precedere ed indirizzare la progettazione della soluzione più opportuna.

La passata gestione dell'Autorità Portuale ha in effetti sovvertito l'ordine logico di un sensato procedere facendo progettare prima l'*offshore* commerciale ed un paio di nuovi canali lagunari (il secondo alternativo al primo) e avviando poi le procedure per il nuovo *piano regolatore portuale* chiamato a ridisegnare, finalmente, dopo mezzo secolo, esigenze, obiettivi e soluzioni per ogni segmento della portualità.

L'esigenza di affrontare finalmente questo tema era del resto ben nota da tempo, tanto che nel 2009 il nuovo PTRC (*piano territoriale regionale di coordinamento*) aveva previsto che fosse elaborato - ben opportunamente d'intesa tra Regione, Autorità Portuale e Comune - un "*progetto strategico per la portualità veneziana*" (art. 39 delle norme tecniche). Ma nessuno (gli amministratori di Regione, Autorità Portuale e Comune: Zaia, Costa, Orsoni) se n'è curato.

Anche il Comune di Venezia ha brillato per incoerenza: nell'approvare il PAT (il nuovo piano urbanistico) l'Amministrazione Orsoni ha rinviato la soluzione del problema a specifici studi, senza però nemmeno avviarli. Né li ha avviati il Commissario poi subentrato, né ci sta pensando l'Amministrazione attuale che però ha "sposato" una soluzione (il Tresse) senza che questa sia stata accompagnata da una adeguata progettazione e valutazione di impatto ambientale. Neppure i Governi succedutisi hanno brillato per determinazione e linearità, avendo persino affidato compiti valutativi alla Capitaneria di Porto non rientranti certamente nelle sue competenze e facendo mancare ogni seguito ad un ordine del giorno votato dal Senato all'unanimità delle forze politiche (il 6 febbraio 2014).

In questa sintetica nota si intende dunque affrontare un paio di questioni che chiedono risposte chiare:

- definire gli input progettuali di ogni soluzione alternativa ed in particolare **determinare previamente il numero degli accosti da rendere disponibili per grandi navi**; questo obiettivo progettuale non è stato analizzato neppure dal progetto che ha superato la VIA (il c.d. Dufenco-De Piccoli), il quale si è limitato a replicare le condizioni operative presenti (4 o 5 accosti contemporanei, con la possibilità estendere la struttura per 6 accosti).

- **valutare effettivamente tutte le ipotesi alternative plausibili:** una valutazione che non è opportuno lasciare solo ai proponenti di un progetto in sede di rispettivo studio di impatto ambientale nell'ambito della procedura di VIA; a tal fine si presenta qui una nuova ipotesi, fin qui affatto considerata, cioè una seconda stazione marittima, che si aggiungerebbe all'attuale, da ubicarsi a lato nord dell'Isola del Lido, con molo di attracco in Bocca di Porto: una sistemazione che può considerarsi di variante rispetto ad un paio di soluzioni già presentate (il citato progetto Duferco-De Piccoli e la proposta del gruppo Boato-Vittadini). Si sottolinea che tale ipotesi localizzativa non è neppure stata considerata tra le soluzioni alternative possibili dal progetto Duferco-De Piccoli che ha recentemente ottenuto parere favorevole dalla Commissione nazionale VIA, e dunque su tale localizzazione non vi è stato ancora una valutazione da parte di detta Commissione.

I fondi straordinari previsti nel recente accordo Renzi-Brugnarò possono coprire, ampiamente, quanto serve per svolgere tali analisi e valutazioni ... da affidarsi necessariamente a terzi indipendenti, in considerazione delle infelici scelte sin qui compiute dall'Autorità Portuale e dell'inefficienza complessiva del "sistema" dimostrata in questi anni (ben cinque dall'emanazione del Decreto Passera-Clini, del 2 marzo 2012). Sarebbe questa senz'altro un'ottima occasione per sperimentare la procedura del "dibattito pubblico" previsto dal nuovo Codice degli Appalti (D.Lgs 50/2016, art. 22) per la valutazione dei progetti di fattibilità di grandi opere infrastrutturali di particolare rilevanza (anche in attesa delle relative norme attuative che sono da emanare entro l'aprile 2017).

Quanto alla **prima questione**, rileviamo che anche le recenti commesse aggiudicate a Fincantieri attestano che il settore crocieristico di maggior qualità, che impiega navi da circa 50.000 tonnellate e fino a 900 passeggeri, è destinato a crescere. Questo segmento della crocieristica si adatta particolarmente alle rotte in Adriatico ed Egeo, in ragione della sua congruità alle caratteristiche e alle dimensioni delle località toccate durante la crociera le quali mal sopportano l'impatto degli oltre 3.000 visitatori scaricati e concentrati in poche ore da una grande nave. L'isola di Santorini, ad esempio, di fronte all'intollerabile pressione di oltre 10.000 visitatori in poche ore del giorno, in un piccolo centro abitato, ha deciso un numero chiuso per le grandi navi da crociera.

Se ne ricava che questo settore, di alto livello, della crocieristica che usa navi di dimensione contenuta e di "qualità" sia per le prestazioni che esse possono assicurare (emissioni, impatti visivi, ecc. ecc.), sia per le caratteristiche dell'utenza (probabilmente interessata ad integrare la crociera con

una permanenza a Venezia di alcuni giorni), può ben continuare ad utilizzare come *home port* la Stazione Marittima di Venezia.

L'attuale – e datata – soglia, ufficiale e largamente derogata, delle 40.000 tonnellate max per l'attraversamento del Bacino di S. Marco dovrà certamente essere riconsiderata in sede di nuovo *piano regolatore portuale*, tenendo conto sia delle dimensioni che delle caratteristiche prestazionali (per sicurezza, emissioni, ecc.) del naviglio. Si tratta in sostanza di individuare una "*classe Venezia*", di navi di dimensione contenuta e di qualità molto elevata (di eccellenza), sostenibili e compatibili da ogni punto di vista, sia per il passaggio davanti a S. Marco, sia per la sosta in ambiente urbano, quale è in sostanza quello della Stazione Marittima attuale).

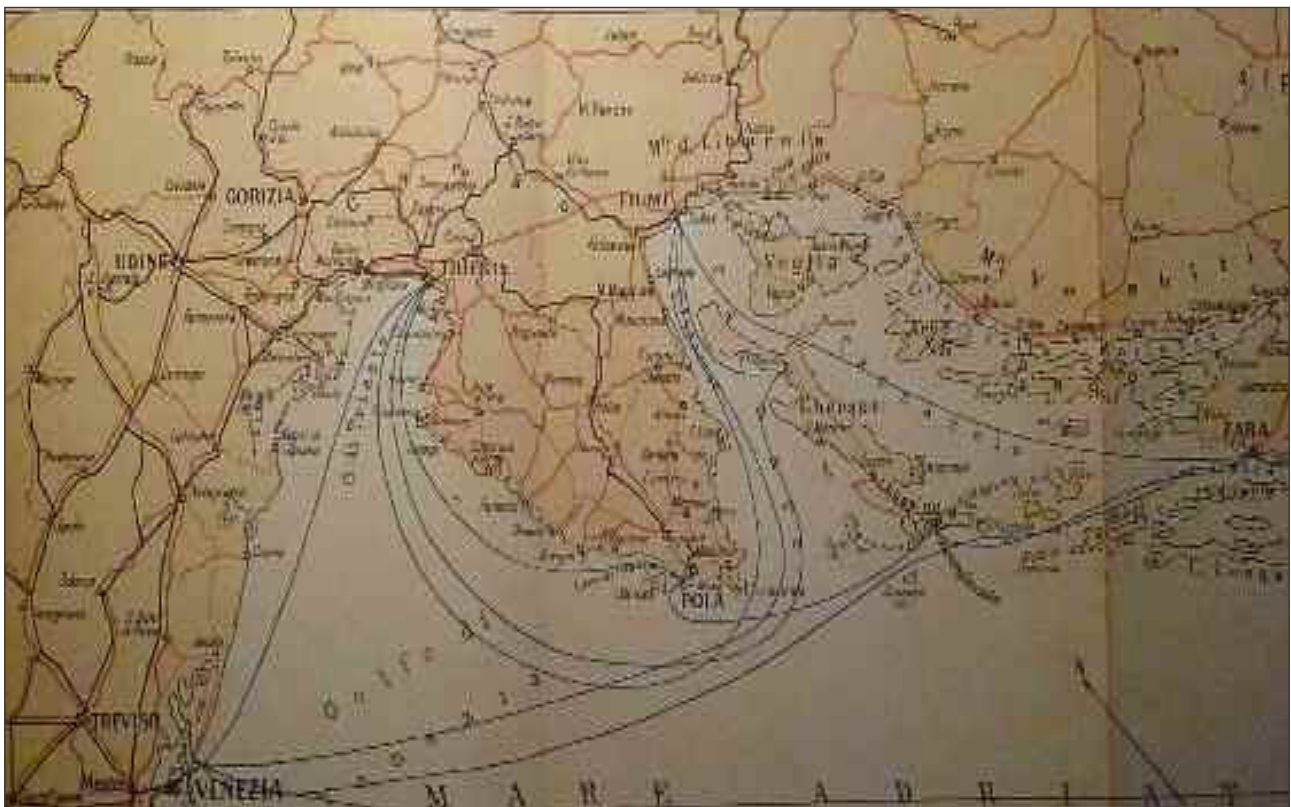
Sarebbe insomma un modo per realizzare una politica di sviluppo della crocieristica effettivamente compatibile con la città e anzi più produttiva economicamente per tutto l'indotto, per non parlare delle relazioni internazionali sottese che comportano le possibili sinergie con i porti della sponda orientale dell'Adriatico, dalla Dalmazia all'Albania per le possibili rotte crocieristiche di cabotaggio fino alla Grecia e alle sue isole.

Un secondo aspetto da considerare è quello che attualmente gli arrivi e le partenze da Venezia delle *grandi navi* si concentrano attualmente nelle giornate del fine settimana in ragione della modulazione delle crociere. Ciò comporterebbe il dimensionamento delle nuove strutture portuali (da ubicare altrove) sui picchi degli attracchi contemporanei; ma questo non ha senso. Inoltre, paradossalmente, l'*home port* Venezia, frutta relativamente poco alla Città; per attrarre la maggior parte della propria clientela, alle compagnie crocieristiche basta la parola "Venezia" ed assicurare la vista di S. Marco dal ponte superiore della nave, o dai terrazzini delle cabine. In realtà solo una minoranza dei crocieristi integra una permanenza a Venezia come parte integrante della crociera.

Le analisi disponibili sul ritorno economico complessivo dal crocierismo per la Città non sono del resto univoche (alcuni numeri sono stati sbandierati come slogan piuttosto che ben dimostrati ed analizzati). Pare comunque che la Città potrebbe ricavare di più senza per questo dover incrementare il numero dei visitatori crocieristi. D'altro canto, dal punto di vista politico, si può ben sostenere che Venezia ha tutto il diritto – ma si potrebbe dire anche il dovere, in ragione delle indicazioni (ultimative) date dall'UNESCO – di "governare" quantomeno il calendario degli arrivi e delle partenze, in modo da distribuire su tutto l'arco della settimana le "toccate" delle *grandi navi* da crociera. Ciò significa **ridurre**, oltre alla pressione (traffico, ecc.) data dagli arrivi e dalle partenze dei crocieristi, **anche la dimensione delle nuove banchine necessarie quali alternativa all'attuale Stazione Marittima**. Saranno cioè le crociere ad adattare la propria tempistica al porto e non viceversa!

Sulla base di queste considerazioni si può concludere per:

- **mantenere alla Stazione Marittima attuale [Marittima.1] il terminal per le piccole navi da crociera garantendone la piena sostenibilità rispetto ad ogni fattore di pressione ambientale (fumi, ecc.).**
- **prevedere per le grandi navi un nuovo terminal [Marittima.2] di ridotta capacità, limitato a 3 ormeggi contemporanei di navi delle maggiori dimensioni (anche oltre i 300 m).**



Un segmento delle linee di navigazione lungo la Dalmazia e fino a Corfù (da una brossura pubblicitaria "In crociera con l'Adriatica", anni '30 del secolo scorso)

Marittima.1

- **specializzazione della prima Stazione Marittima per la crocieristica di alta qualità, con navi di ridotte dimensioni, perfettamente compatibile con la Città**
- **integrazione di nuove funzioni nelle aree disponibili accanto alla Marittima**
- **abbattimento delle criticità del transito dei crocieristi lungo la strozzatura del Ponte della Libertà**

Limitare la Stazione Marittima attuale alle piccole navi da crociera, estromettendo da essa le grandi navi, significa potenziare un promettente settore crocieristico volto ad un cabotaggio di qualità ed aprirla ai grandi yacht - in particolare utilizzando la Banchina Piave sul bacino del Tronchetto - con un indotto estremamente importante per la città (assistenza tecnica e rifornimenti, cantieraggi, ospitalità). Significa anche non perdere nulla degli investimenti recentemente effettuati per la crocieristica e forse anche valorizzare meglio gli spazi ora sottoutilizzati del Terminal 103. Significa pure integrare a questa rinnovata funzionalità portuale anche altre possibili funzioni di interesse urbano, in particolare residenziali e turistiche, sul fronte del Canale della Scomenzera.

Questo rinnovamento della portualità "urbana" comporta evidentemente di realizzare finalmente le condizioni tecniche per la sua piena sostenibilità ambientale a cominciare dal *cold ironing*, del resto imposto dalla Commissione VIA al progetto Duferco-De Piccoli in Bocca di Porto di Lido.

Questa nuova riorganizzazione funzionale della Marittima dà pure risposta alla aumentata criticità della mobilità lungo il Ponte della Libertà provocata dalla rigidità introdottavi di recente dalla linea tramviaria, i cui blocchi, frequenti, ed inevitabili come si è constatato, comportano rischio di pesanti rallentamenti negli spostamenti dei crocieristi nelle fasi delicate di arrivo e partenza concentrate in poche ore. La nuova piccola flotta di motonavi per gli spostamenti lagunari dei crocieristi indispensabile per qualsiasi ipotesi di nuova stazione crociere esterna alla Laguna sarebbe in grado di sopperire a queste occasionali emergenze sul Ponte della Libertà garantendo un collegamento tra Porto Marghera (ex prima zona industriale) e Stazione Marittima (Marittima.1) lungo il Canale Vittorio Emanuele, beninteso senza alcun bisogno di una sua ricalibratura. Ma, di più, una frazione significativa di crocieristi, in arrivo a Venezia via aereo (*charter* e non solo) potrebbe compiere direttamente in aeroporto Marco Polo le operazioni di *check-in* di imbarco crociera e raggiungere poi il molo di imbarco (in Bocca di Porto di Lido) con una "crociera" riservata e di alta qualità attraverso la Laguna Nord

Marittima.2



- **nuovo molo per tre grandi navi in Bocca di Porto di Lido, a lato nord del molo foraneo di S. Nicolò**
- **nuove strutture del terminal crocieristico su beni del demanio civile e militare a S. Nicolò**
- **integrazione con: *check-in* alla Stazione Marittima di Venezia e in Aeroporto Marco Polo e con le potenzialità ora depresse del Lido (Aeroporto Nicelli, riapertura grandi alberghi, recupero grandi contenitori come Caserma Pepe ed ex Ospedale al Mare).**

Rispetto alla **seconda questione** innanzi accennata, la necessità cioè di una comparazione di tutte le possibili opzioni, si delinea qui una ulteriore ipotesi da approfondire e valutare, che si colloca tra quelle "fuori Laguna" e intende meglio sfruttare le opportunità che può offrire la Bocca di Porto di Lido, nonché il ridotto dimensionamento che abbiamo sopra ipotizzato (solo 3 ormeggi-nave).

Si tratterebbe, in breve, di una nuova banchina portuale lineare (1,2 km circa), parallela al molo foraneo di S. Nicolò, così da garantire la confinazione delle aree di sbarco ed imbarco (per esigenze di *security*) con attracco delle navi da crociera a lato nord e terminale per le imbarcazioni di servizio (navette, ecc.) alla radice a nord-est della banchina, ovvero nell'ansa di ricovero, entro Laguna, a sud delle paratoie del MoSE.

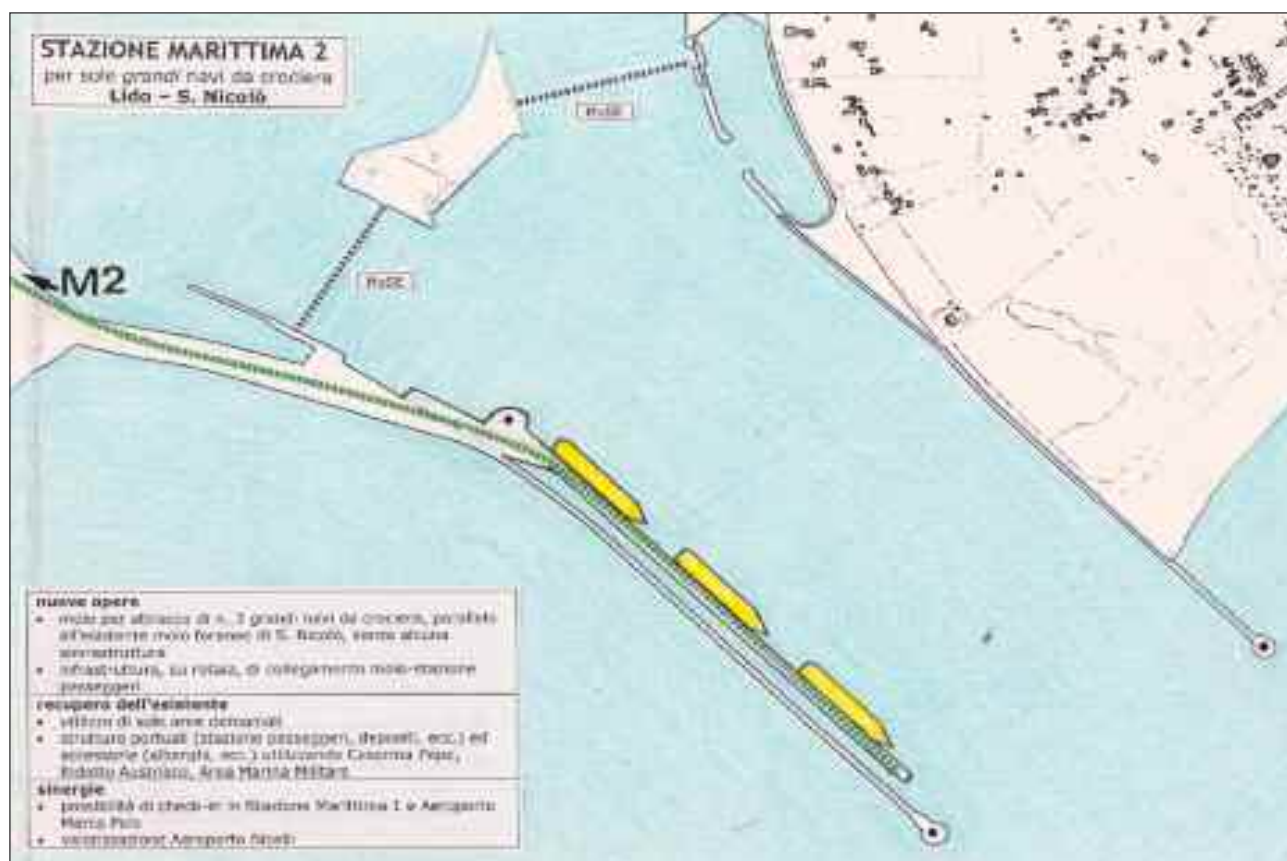
Tale collocazione porrebbe le navi in stazionamento poco a sud del canale portuale di navigazione di accesso alla Laguna e quindi non dovrebbe dar luogo a problematiche per la navigazione, mentre per le manovre di attracco ci sarebbero condizioni analoghe, se non più favorevoli, di quelle già analizzate e risolte nel progetto Duferco-De Piccoli.

Quanto alla realizzazione della banchina essa non comporterebbe, data la profondità dei fondali in questa zona, la rilevante quantità di escavi che richiede il suddetto progetto, mentre potrebbe essere realizzata con più tecnologie valutando le soluzioni più sostenibili (economicamente e ambientalmente): con elementi (cassoni) in c.a. prefabbricati (anche realizzati sulla piattaforma provvisoria di costruzione degli elementi del MoSE a Pellestrina), ovvero con strutture galleggianti come proposto nel progetto del gruppo Boato-Vittadini, ovvero ancora, con modalità reversibile, con cassoni affondabili e rimovibili con semplici operazioni di pompaggio e svuotamento di cassoni zavorra ricavati al loro interno (analogamente alla proposta di navi-porta suo tempo avanzata in alternativa al sistema MoSE).

SINTESI DELLA PROPOSTA PER UNA NUOVA MARITTIMA A SAN NICOLO' DI LIDO



Diversamente dai due summenzionati progetti in Bocca di Lido, la nuova proposta comporterebbe di attrezzare in modo minimale la banchina portuale: sostanzialmente, oltre alle strutture a diretto servizio degli operatori portuali (torre piloti, ecc.), solo un leggero sistema di trasporto su rotaia per i passeggeri perché le strutture della stazione marittima (accoglienza, *check-in* e altro) sono da ricavare nell'area demaniale di S. Nicolò, possibilmente riabilitando edifici già esistenti, replicando cioè in sostanza la modalità di gestione di imbarchi e sbarchi largamente diffusa negli aeroporti. In tal modo il nuovo molo comporterebbe un ridotto impatto paesaggistico delle opere, una riduzione dell'impatto visivo delle navi stesse (solo tre, invece di cinque), l'assoluto mantenimento delle condizioni attuali di fruizione libera del molo di S. Nicolò essendo la nuova struttura collegata all'isola del Lido solo in prossimità della radice del molo foraneo, nella zona interdotta da anni dal cantiere del MoSE.



Il ponte della HMS Calcutta
(Portsmouth, 1870 circa)
Jacques-Joseph Tissot (1836-1902),



Quanto al sistema logistico per il trasferimento di passeggeri, bagagli e per bunkeraggi ed altri rifornimenti, le proposte prodotte dal progetto Duferco-De Piccoli sono state esaustive e dettagliate e valutate positivamente in sede di VIA e potrebbero trovare solo facilitazioni nell'opzione di variante localizzativa qui delineata.

L'obiettivo di ridurre a 3 (tre) il numero massimo di accosti contemporanei di *grandi navi*, accompagnato a quello di stabilizzare su tale stesso numero le presenze contemporanee giornaliere della stagione crocieristica, significa non solo ridurre gli investimenti necessari in opere e in mezzi di trasporto lagunari ed ammortizzarli più facilmente ma anche stabilizzare l'indotto occupazionale che verrebbe a dispiegarsi uniformemente in tutti i giorni della settimana.

Infine, il trasferimento dei passeggeri dovrà puntare non solo sulle qualità ingegneristiche dei nuovi mezzi dedicati, ma pure sulla qualità esperienziale del tragitto lagunare che le compagnie di crociera potranno "vendere" come un'escursione di alta qualità integrata nella crociera, che consentirà di vedere Venezia dall'altezza giusta e nel modo più piacevole.

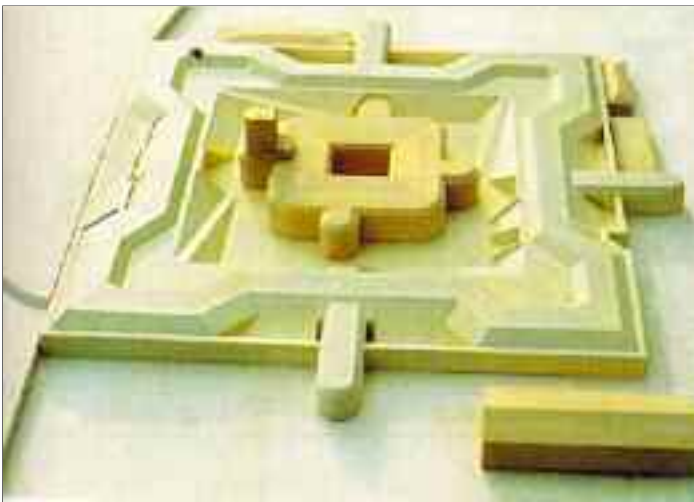
Il sistema così appena delineato si presta a plurime possibilità di gestione delle operazioni di imbarco passeggeri: innanzitutto consentirà di continuare in Stazione Marittima l'attività di *check-in* per i passeggeri provenienti via terra (ferrovia e automezzi), di aggiungere un autonomo *check-in* in aeroporto Marco Polo, alleggerendo così la pressione su Venezia, via Ponte della Libertà, dei crocieristi provenienti in aereo ed assicurando anche per questi un'escursione/trasferimento lagunare di alta qualità e piacevolezza. Un terzo segmento di *check-in* può infine essere organizzato al Lido, in area S. Nicolò: sarebbe un modo per promuovere un comodo soggiorno a Venezia (al Lido in particolare) ad integrazione della crociera. Un modo cioè per realmente rafforzare le ricadute positive della crocieristica sulla Città. Quanto a merci e bunkeraggi, l'appoggiare la nuova stazione crociera (Marittima.2) all'Isola del Lido, utilizzando quindi le aree di S. Nicolò può consentire una logistica anche indipendente, dalla strozzatura critica del Ponte della Libertà (sempre più critica come si è detto per via della compresenza del tram); ovviamente con una organizzazione basata sulla differenziazione dei percorsi e degli orari e sulla disponibilità di adeguati depositi di stoccaggio in isola così da non pesare sulla mobilità dell'isola stessa.

In conclusione, una Marittima.2 a S. Nicolò significa non solo eliminare alla radice qualsiasi frizione negativa con Cavallino e Punta Sabbioni ma rappresenta senz'altro un'occasione per **rilanciare una funzione turistica appropriata e sostenibile per il Lido**, basata sulla rianimazione di aree ed immobili pubblici da tempo dismessi (il fortilizio del Ridotto Austriaco e la Caserma Pepe), carichi di storia e di suggestioni, oppure sottoutilizzati (l'area "Difesa" della Marina Militare, le cui funzioni militari si sono praticamente estinte essendo ora sostanzialmente adibita ad "ostello turistico riser-

vato" ed l'ex convento di S. Nicolò). Altre strutture che possono offrire opportune sinergie sono senz'altro l'Aeroporto Nicelli (con disponibilità immediata di spazi per emergenze, elisoccorso, ecc., ma anche in grado di offrire collegamenti aerei privati per una clientela selezionata), come pure il sistema alberghiero del Lido ed in esso in particolare i "Grandi Alberghi", da anni in acuta sofferenza, che potrebbero ricevere un buon impulso per loro completa riattivazione proprio dalla crocieristica (a beneficio s'intende dell'economia complessiva dell'isola). Anche la Caserma Pepe (prima caserma in Europa destinata a truppe stanziali, a supporto della flotta della Serenissima) potrebbe assumere funzioni alberghiere strettamente connesse alla Marittima.2.

La presente sommaria proposta non si addentra ovviamente in specifiche soluzioni progettuali ma si limita a suggerire orientative possibilità e convenienze come schematizzato nella planimetria alle pagine che precedono.

*Il Ridotto Austrico
plastico volumetrico dello stato attuale (1998)
da Michele Trabacchin, Il Ridotto Austrico nel Forte di S. Nicolò, i
n Lido di oggi, Lido di allora, Venezia, luglio 1998, n. 14.*



Il cortile interno della Caserma Guglielmo Pepe, ora nella disponibilità del demanio civile (Agenzia del Territorio), dismessa dall'Esercito nel 1999, da allora in stato di abbandono ed in attesa di un nuovo destino.

proposta redatta da
Marco Zanetti e Giampietro Pizzo

offerta alla Città
Venezia, 25 marzo 2017