



Grandi navi Il terminal in alto mare secondo la Zincone

«Un porto unico per crociere e cargo»

MARGHERA Una nave da crociera ormeggiata in Marittima
Vittadello a pagina VII



Le infrastrutture di Venezia

«Nuovo Porto come il canale di Suez»

►Cinzia Zincone, commissario uscente dell'Autorità, fissa i "paletti" di come dovrà essere il terminal al largo

►«L'intenzione è di creare un'unica struttura di 24 metri di profondità per consentire il transito di navi fino a 20 metri»

IL DIBATTITO

VENEZIA Il dibattito sul disegno di legge per estromettere le grandi navi dalla laguna, dopo il voto positivo del Senato, si sposta in commissione alla Camera, dove i tempi sono strettissimi: martedì in commissione Trasporti la prima relazione, e già in serata il termine per il deposito degli emendamenti in formato digitale. Segno di una volontà di procedere spediti, per evitare la decadenza del provvedimento. E intanto i presidenti di Portabagagli del Porto, Federagenti, comitato VeneziaLavora, Venezia Port Community sono stati invitati a inoltrare una memoria scritta sul decreto entro lunedì, per far acquisire ai deputati la conoscenza della materia. Mentre l'associazione Ambiente Venezia, pur non invitata, fornirà un proprio documento. E al Porto si inizia a pensare alle linee guida che dovrà avere il concorso internazionale di idee per la realizzazione di attracchi fuori della laguna, perchè la legge dà 60 giorni di tempo, stando alla formulazione attuale in discussione. Non c'è ancora nulla di deciso, ma alcuni paletti sono già in itinere.

UN SOLO HUB

«Questo sarà il nuovo porto di Venezia - spiega Cinzia Zincone, commissario uscente dell'Autorità portuale - quindi dovrà avere finalmente una veste dignitosa. Sarà un unico hub, dovrà ospitare sia le crociere, sia le navi cargo transoceaniche. Unico perchè le opere di difesa e di sicurezza nelle acque marittime so-

no costose, quindi vale la pena di pensare a una struttura unica, senza duplicazioni».

Dunque un porto aperto anche alle navi di enormi dimensioni, come quelle cinesi pari o superiori a 8500 teu (l'unità di misura dei container) "sfuggite" anni fa proprio per la difficoltà di arrivare a Marghera attraverso la bocca di porto e successivo canale per la riduzione dei pescaggi. Con una perdita di fatturato drastica per Venezia.

«L'intenzione è quella di pensare a una struttura simile al canale di Suez, 24 metri di profondità, che permetta il transito a navi che pescano fino a 20 metri. Ovviamente questo non lo si può fare che fuori dalla laguna» azzarda Zincone.

E qui si apre il tema dei confini

della laguna, perchè vanno stabiliti esattamente i limiti della conterminazione lagunare, per evitare di alterarne il delicato equilibrio.

«Ovviamente un tema cruciale saranno i collegamenti con i punti nevralgici, con la stima dei tempi di arrivo sia per i crocieristi che per le merci. Il tutto sarà valutato da una commissione di esperti di alto profilo, questo è fuori discussione» prosegue Zincone.

LE TAPPE

A proposito dei tempi, si apre la partita più difficile. «La prima fase, quella della presentazione delle ipotesi progettuali, potrebbe concludersi entro la fine dell'anno - aggiunge la commissaria al Porto - poi ce ne vorrà un altro almeno per la presentazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica. Poi la realizzazione... ci vorranno anni».

Intanto è partito il bando per

la progettazione di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un nuovo terminal crociere nel canale industriale nord, sponda nord di Porto Marghera, indetto dal Porto in febbraio, in ottemperanza a quanto stabilito dal Comitato nel 2017, per il quale sono stati stanziati oltre 936mila euro e che prevede l'impegno di 41 milioni. Non è un po' in contrasto con la legge in discussione ora, visto che era prevista in un'ottica definitiva e non transitoria?

«No - risponde Zincone - a Marghera c'è comunque bisogno di rimettere ordine, tanto quanto in Marittima va fatto un ridisegno per l'accoglienza delle navi piccole e degli yacht di lus-





so. Più lontana invece la soluzione Vecon e Tiv, che rappresentano delle soluzioni di breve periodo, ma dove i lavori non sono ancora partiti perché per le loro caratteristiche non potranno essere utilizzate prima della fine della pandemia».

LE CROCIERE

Nel frattempo a fine mese riprende la stagione delle crociere, ed è come essere tornati indietro di 9 anni, prima del decreto

Passera Clini, quando si ipotizzarono delle soluzioni transitorie in attesa di quella definitiva, che doveva essere lo scavo del Canale Contorta. Poi bocciato dal punto di vista ambientale. Si tratta di capire come il Governo risolverà la questione del parere legale negativo del Ministero dell' Ambiente, che avrebbe voluto rinviare il concorso di idee e inviare al Cipe i progetti giacenti, nel timore di possibili contenziosi.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«ENTRO FINE 2021 I PRIMI PROGETTI, POI CI VORRANNO ANNI. SI METTERÀ ORDINE ANCHE A MARGHERA E IN MARITTIMA»

«DOVRÁ AVERE UNA VESTE DIGNITOSA PER ACCOGLIERE SIA LE CROCIERE CHE I CARGO TRANSOCEANICI»



STAGIONE IN PARTENZA
Il passaggio a San Marco di una nave da crociera Msc. Sotto, Cinzia Zincone, commissario uscente dell'Autorità Portuale



Peso:25-1%,31-53%