



10 aprile 2014

Venezia, Duferco presenta il nuovo terminal crociere alla bocca di Lido

di Franco Tanel

Il progetto si chiama Venis 2.0 e si propone di realizzare un nuovo Terminal Crociere a Venezia non più in laguna ma alla bocca di Lido al di là delle barriere del Mose. Lo ha presentato ufficialmente oggi alla città Duferco Engineering, impresa che fa capo a Duferco Italia Holding, società guidata dall'imprenditore Antonio Gozzi, presidente anche di Federacciai. Proprio in questi giorni lo scontro tra favorevoli e contrari alle grandi navi in Laguna si è riaperto dopo l'incidente, in realtà davvero poca cosa, che ha coinvolto la Msc Preziosa durante l'attracco alla Stazione Marittima. Solo una passerella urtata in fase di accosto, ma tanto è bastato a rilanciare la polemica.

Che le navi da crociera siano oramai gigantesche, non lo nega nessuno: raggiungono i 330 metri di lunghezza e sono alte tra i 50 e i 70 metri, al punto che sovrastano la maggior parte degli edifici veneziani. C'è chi ne fa una questione estetica e chi teme che una nave fuori controllo possa provocare un incidente. Tutti sono d'accordo, comunque, di non farle più transitare davanti a Piazza San Marco. L'Autorità Portuale e VTP (Venice Terminal Passeggeri) premono per farle giungere ancora, con un nuovo percorso, all'attuale terminal passeggeri alla Marittima, il sindaco di Venezia Orsoni invece, vuole costruire un nuovo terminal a Marghera. La proposta di Duferco, che trasforma in un progetto dettagliato un'idea di Cesare De Piccoli, viceministro dei trasporti nel secondo governo Prodi tra il 2006 e il 2008, potrebbe adesso spargliare le carte.

Vediamola nel dettaglio: il nuovo Terminal sarà costituito da un unico pontile lungo 940 metri e largo 34 collegato alla terraferma, per i servizi dei emergenza, all'altezza del porto rifugio del Mose. Le opere del pontile sono completamente removibili e realizzate in moduli prefabbricati in calcestruzzo costruiti in cantiere, trasportati per galleggiamento e affondati nelle sedi previste. Due banchine saranno in grado di offrire l'ormeggio cinque grandi navi da crociera e ospiteranno oltre gli edifici e le strutture necessarie per i passeggeri anche quelli per la gestione dei bagagli e dei rifornimenti alle navi stesse.

Il trasbordo dei croceristi da e per la Stazione Marittima, che rimarrà in servizio sia per le navi di stazza minore che per svolgere le pratiche di imbarco e sbarco dei viaggiatori, avverrà con battelli di piccole dimensioni, (al massimo 800 persone) il cui percorso sarà identico a quello attuale, garantendo così ai croceristi la vista di Venezia e di Piazza San Marco dall'acqua. Detto così sembra molto semplice, ma in realtà l'organizzazione logistica necessaria è piuttosto complessa.

Il costo ipotizzato per l'intero progetto è di 128 milioni di euro con tempi di realizzazione tra i 24 e i 36 mesi. Meno chiaro sembra ancora l'eventuale percorso amministrativo, in parole povere chi deciderà e chi autorizzerà eventualmente l'opera e chi sosterrà l'investimento.

Alcune indicazioni arrivano dall'ingegner Ezio Palmisani amministratore delegato di Duferco Engineering che spiega: «Noi siamo in grado di sviluppare il progetto sotto l'aspetto tecnico, trasportistico, logistico, ma anche sotto quello economico e finanziario. Questo ultimo aspetto non è ancora completamente definito e stiamo ragionando in questo momento con vari possibili partner, banche ma non solo, per arrivare alla soluzione finale. Non è nemmeno escluso che noi possiamo partecipare alla gestione, ma ogni discorso in questo momento è prematuro».

Palmisani è molto cauto anche riguardo all'accoglienza per il progetto: «Il nostro approccio è molto semplice e chiaro. Noi proponiamo una soluzione che a nostro avviso supera le criticità di altre idee, ma non ci vogliamo mettere in contrapposizione con nessuno. La mettiamo sul tavolo pronti a ragionare con tutti, e ci aspettiamo che un soggetto super partes (il Ministero ndr) decida in maniera chiara e definitiva». Ma quali sono secondo Duferco i punti di forza di questa proposta? «Noi possiamo ricevere contemporaneamente cinque grandi navi contro le quattro che possono attraccare alla Marittima, e poi il nostro terminal è in grado di accogliere anche le

nuove navi, come la Oasis e quelle di ultimissima generazione, che non sono più lunghe delle attuali, ma più larghe.

Ecco, queste, in Marittima, non possono fisicamente arrivare proprio per la larghezza. Infine il terminal è fuori dalla laguna e delle barriere del Mose eliminando alla radice l'impatto sull'ecosistema e il problema delle eventuali chiusure delle paratoie. Ricordo infine che è previsto il "cold ironing" , cioè l'elettificazione delle banchine: le navi che quindi spegneranno i motori e l'inquinamento atmosferico sarà evitato».

10 aprile 2014