L'attuale Stazione Marittima per passeggeri di Venezia nasce come porto commerciale/industriale nella seconda metà del XIX secolo nel quadro di una grande trasformazione urbana della città storica, le cui speranze di rinascita economica vengono riposte nel processo di forte industrializzazione che prende avvio in quegli anni. Questo processo si muove su tre linee: la realizzazione del nuovo porto, la realizzazione del ponte ferroviario translagunare, la trasformazione dell'isola della Giudecca in una grande area industriale. Una impostazione che ha modificato strutturalmente il sistema urbano veneziano e lagunare, e che ha agito sull'economia della città per oltre cento anni. La formazione di Portomarghera agli inizi del novecento ha progressivamente, prima svuotato la funzione industriale della Giudecca, poi spostato tutto il traffico delle merci nelle nuove aree portuali di Marghera, con un processo che si è definitivamente concluso alla fine degli anni novanta del secolo scorso.

Negli stessi anni si afferma il boom del crocerismo turistico che nella città di Venezia, dotata di un grande porto sostanzialmente dismesso, trova un punto di ricaduta formidabile. In breve tempo Venezia diventa *home port* delle più grandi compagnie di navigazione del mondo e arriva ad accogliere fino a quasi due milioni di passeggeri all'anno. Contemporaneamente diventa sempre più forte la consapevolezza che il passaggio di navi via via più grandi nel bacino di San Marco è incompatibile con la salvaguardia della città. L'incidente della Costa Crociere davanti all'isola del Giglio è il detonatore psicologico che induce il governo a promulgare un decreto di divieto del passaggio delle grandi navi nel bacino di San Marco: passaggio che viene consentito, con una piccola limitazione di tonnellaggio, fino quando non fosse stata individuata e realizzata una via alternativa per le Grandi Navi.

Siamo nel 2012 e ad oggi la "via alternativa" non è stata ancora individuata.

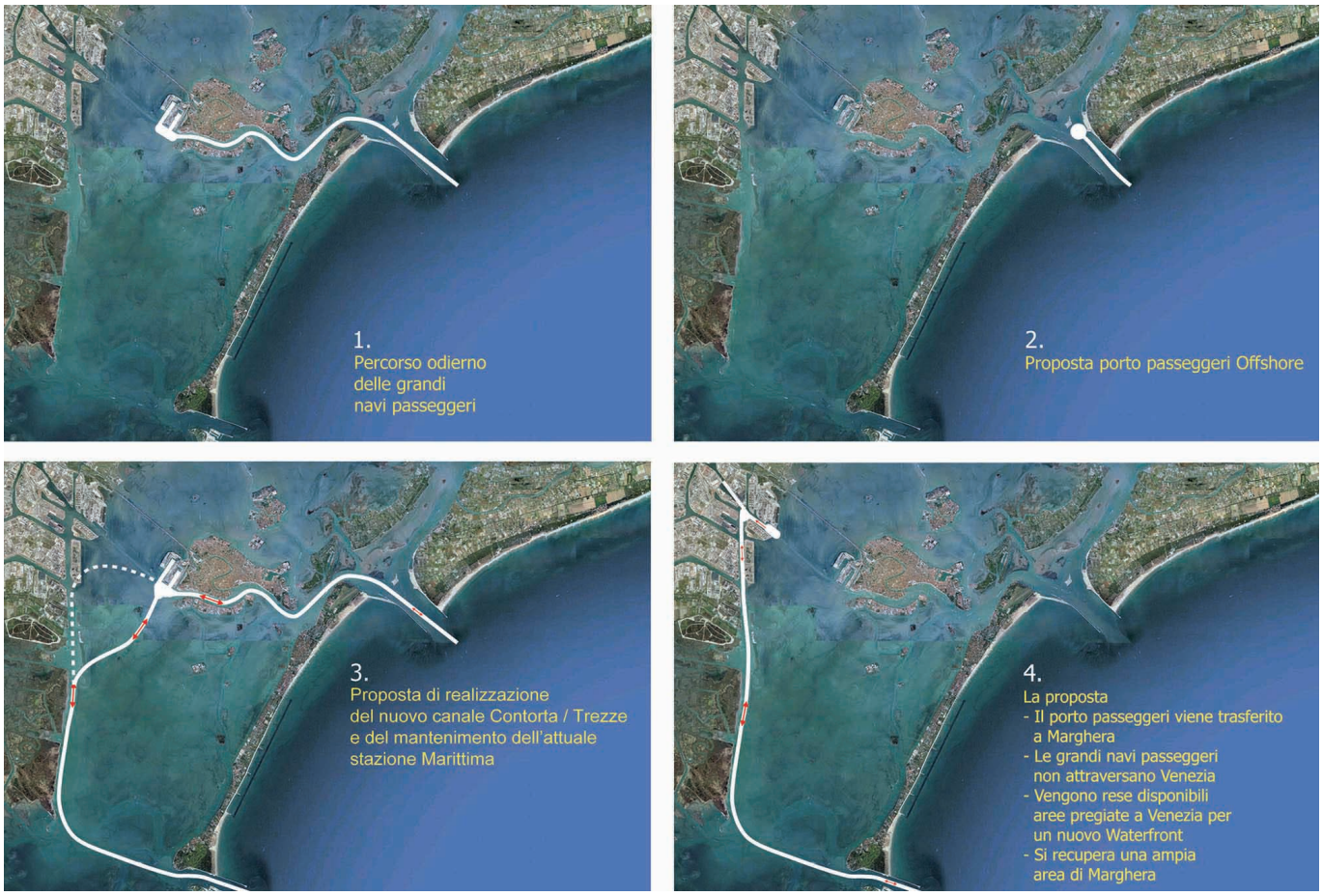


Localizzazione della stazione marittima attuale e di quella proposta.

Dopo il decreto governativo (denominato Clini/Passera dal nome dei ministri firmatari) l'Amministrazione Comunale non persegue il progetto di spostare le grandi navi a Marghera previsto nel suo programma elettorale, ma attende che istituzioni diverse (Autorità Portuale, Ministero o altre) indichino la propria soluzione. Vengono così avanti proposte evidentemente impraticabili per il loro impatto ambientale o per le difficoltà tecniche legate agli accessi e ai rifornimenti, ma soprattutto prive di una qualsiasi visione della città e volte solo a risolvere il "problema grandi navi": da nuovi canali a sud della Giudecca, a nuovi canali quali il Contorta o le Trezze, a porti in mare aperto.

Tutte soluzioni peggiorative della situazione attuale e senza alcuna possibilità di

essere realizzate, che sono servite solo a lasciare le cose e a rinviare le decisioni a tempi indefiniti.



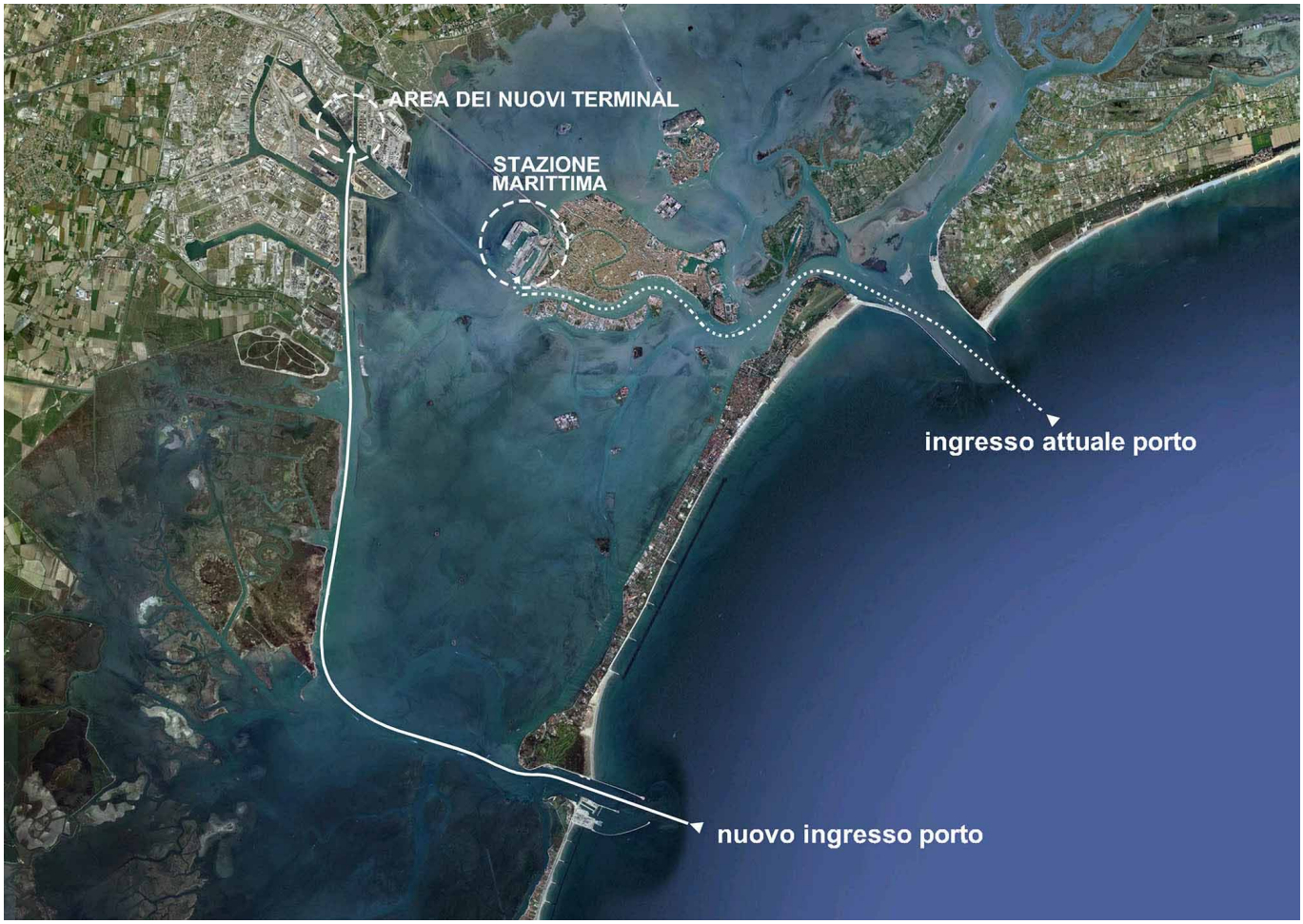
Soluzioni alternative proposte.

Inoltre nessuna delle diverse proposte si mostrava all'altezza del tema. Immaginare un nuovo porto passeggeri, al di là del problema contingente di eliminare il passaggio delle grandi navi dal bacino di San Marco, costituisce un impegno di progettualità, spesa, tempi, coinvolgimento della comunità cittadina tale da rappresentare una occasione unica per i prossimi decenni per intervenire sugli aspetti urbanistici e economico/sociali di Venezia: per questo ogni soluzione dovrebbe corrispondere ad aspettative alte, capaci di misurarsi con il futuro di

Venezia.

Questo è il motivo dell'iniziativa di alcuni soggetti "esperti" della materia e delle tematiche urbane veneziane che hanno deciso di presentare un progetto che si richiamasse alle elaborazioni urbanistiche studiate, discusse e infine approvate dalla città nel corso degli anni, con l'ambizione di muoversi nella dimensione alta che il tema richiede.

In estrema sintesi il progetto prevede di spostare la nuova stazione passeggeri nelle aree libere o liberabili di Portomarghera, in prima zona industriale, utilizzando come accesso l'esistente canale dei Petroli. Nello stesso tempo prevede la riqualificazione dell'attuale stazione marittima conservando funzioni portuali compatibili (navi fino a quarantamila tonnellate, grandi yacht) e integrandole con funzioni urbane di alto livello.



Nuovo percorso delle grandi navi.

Innanzitutto questa proposta è coerente con le previsioni degli strumenti urbanistici generali della città, che prevedono la realizzazione di una nuova centralità metropolitana nelle aree industriali dismesse di Portomarghera e nella "protesi moderna" della città storica costituita dalla sistema piazzale Roma/Ferrovia/Tronchetto/Porto; tutte aree che hanno necessità di essere riqualificate. Inoltre, non solo risolve il problema del passaggio delle grandi navi, punto irrinunciabile per ogni soluzione, ma incide fortemente sugli assetti urbanistici e ambientali della città.

Gli elementi che concorrono a questo risultato sono: la riqualificazione del comparto urbano dell'attuale stazione Marittima, area oggi separata dalla città e

sostanzialmente irraggiungibile; la riqualificazione del waterfront di Mestre/Marghera, volto a innescare un processo virtuoso di recupero complessivo di Portomarghera attraverso la nuova stazione passeggeri, e la realizzazione delle attività ad essa connesse là dove vi sono oggi aree precluse e degradate, che si aprirebbero alla città con funzioni pregiate; la conferma e il rafforzamento del disegno urbano generale imperniato sulla centralità metropolitana. Va sottolineato come il recupero di aree oggi degradate e inutilizzate corrisponde alla logica della migliore urbanistica contemporanea, che è quella di sviluppare la città attraverso il riutilizzo delle aree già urbanizzate senza occupazione di nuovi suoli.

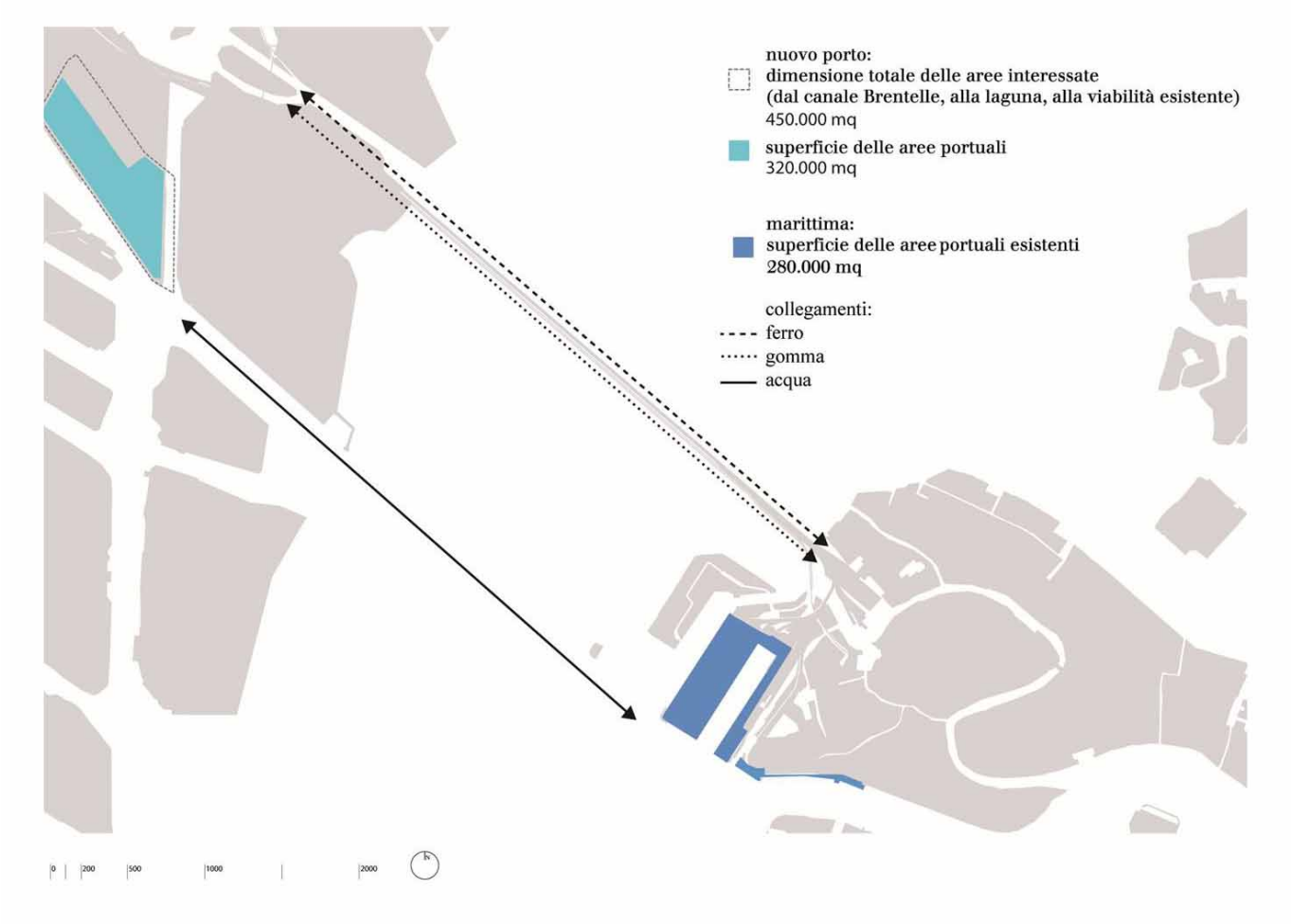
Dal punto di vista ambientale le ricadute sono altrettanto significative. La via di accesso al nuovo porto è costituita dal canale industriale esistente sul quale non occorrono particolari interventi di adeguamento, pertanto vengono escluse le aperture di nuovi canali all'interno della laguna. La localizzazione prevista in aree perfettamente accessibili e collegabili con la città storica (tram, ferrovia, ponte translagunare, canale Vittorio Emanuele) e con le grandi infrastrutture di terraferma (aeroporto, Stazione ferroviaria, autostrade) ridurrebbe in modo significativo i flussi di traffico, in particolare sul ponte translagunare. Infine il progetto prevede, oltre alla realizzazione di vaste aree verdi, la bonifica di parti significative della prima zona industriale e dei canali industriali, i cui costi, senza interventi importanti di riuso, sarebbero insostenibili. L'eliminazione dei fumi e delle polveri durante la sosta delle navi, in quanto la nuova Stazione potrebbe essere adeguatamente attrezzata per consentire la sosta a motori spenti, è un ulteriore fattore di miglioramento ambientale.

Agli aspetti urbanistici e ambientali vanno collegati e ne costituiscono la condizione di realizzabilità, gli aspetti economici.

Tutta l'operazione è pensata con i criteri del progetto di finanza e prevede nel medio periodo un sostanziale autofinanziamento: i costi per le nuove infrastrutture non sarebbero costi aggiuntivi rispetto alla situazione attuale, ma troverebbero ampie compensazioni nel riuso di aree di vasta dimensione a Marghera e nella ri-funzionalizzazione, economicamente e socialmente vantaggiosa, delle aree della Marittima a Venezia; vi sarebbero inoltre imponenti ricadute economiche nelle aree interessate alle trasformazioni portuali, sia a Mestre che a Venezia, legate a un

aumento dell'occupazione dovuta alla realizzazione di un secondo porto e all'insediamento delle attività connesse.

L'offerta crocieristica resterebbe invariata durante la realizzazione del progetto e aumenterebbe a progetto concluso, sia per l'espansione della nuova Stazione Marittima, sia per la riconversione dell'attuale Stazione ad un uso più specializzato e di alta gamma.



Il nuovo sistema portuale – collegamenti.



Il nuovo sistema portuale – ortosimulazione.

Nonostante il progetto sia stato presentato al Ministero dell'Ambiente per la prima fase di valutazione di impatto ambientale (*scoping*) nel 2014 e successivamente (2017) depositato come *project financing* presso l'Autorità Portuale, e nonostante il Comitato Ministeriale presieduto dell'ex ministro delle Infrastrutture Del Rio abbia stabilito che quella è la soluzione che risponde ai requisiti richiesti dal decreto governativo, tutto è ancora fermo.

I motivi richiederebbero un articolo specifico sulle dinamiche decisionali del nostro Paese e della città di Venezia in particolare. Possono essere fatte sinteticamente alcune considerazioni.

Il progetto si presta a tre ordini di critiche: di principio per chi ritiene che le grandi navi vadano comunque tenute fuori dalla laguna; di carattere ambientale soprattutto connesse alle ricadute che il passaggio di navi di grandi dimensioni incidano negativamente sugli assetti del canale di gronda; di carattere economico, soprattutto avanzate da parte sindacale, dettate dalla paura di sottrarre per fini turistici aree destinate a funzioni industriali.

Le critiche di principio sono insuperabili perché stanno a monte di ogni altra considerazione.

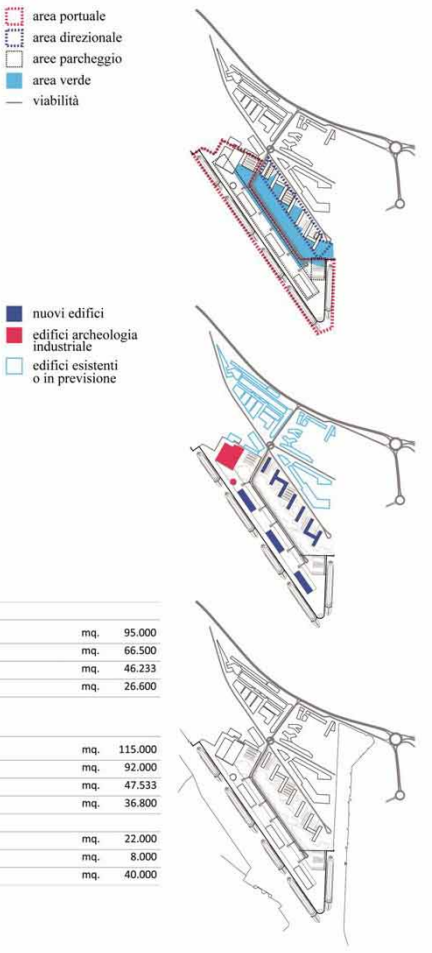
Rispetto al conflitto con le attività produttive che l'insediamento del porto turistico a Marghera comporterebbe, va detto che le aree coinvolte, oltre a essere estremamente limitate (una ventina di ettari a fronte dei duemila ettari di Portomarghera con vaste aree abbandonate), non vedono attualmente alcuna attività produttiva, ma sono vuote e degradate da anni. Il canale di gronda è sottoutilizzato rispetto alle sue potenzialità, inoltre l'organizzazione del traffico è studiata in modo che non vi sarebbero sovrapposizioni tra traffico commerciale e traffico passeggeri. Al contrario di quanto si teme l'insediamento della Stazione Marittima non rischierebbe di togliere migliaia di posti di lavoro, ma sicuramente ne creerebbe di nuovi.

Infine le critiche legate alla tutela dell'ambiente sono contraddette dagli studi approfonditi che mostrano come l'aggiunta del traffico turistico a quello commerciale non sposta significativamente il problema, comunque esistente, dei danni indotti dall'esistenza del canale di gronda. Inoltre, se viene fatto un bilancio, i benefici ambientali della soluzione proposta superano ampiamente i costi. Ma l'argomento dirimente è che in merito alle grandi navi va fatta una scelta: se si vogliono tenere a Venezia l'unica soluzione possibile è fare la nuova stazione marittima a Marghera. Tutte le altre soluzioni sono impraticabili, e questo è ben noto a chiunque abbia una decente conoscenza della struttura della città. L'alternativa, assolutamente dignitosa e legittima, è quella di far prevalere in modo radicale le necessità di tutela della laguna, impedendo la navigazione al suo interno di imbarcazioni impattanti: ma allora bisogna essere coerenti, e dire che il canale dei Petroli va definitivamente chiuso (anche al passaggio delle navi industriali) e

con esso le attività industriali che si svolgono a Portomarghera.

Il vero tema è che la proposta che coinvolge il riassetto complessivo del sistema urbano veneziano è evidentemente troppo ambiziosa per il livello delle capacità decisionali della città e, nello stesso tempo, troppo destabilizzante degli equilibri e degli interessi economici esistenti, per cui ha generato forti resistenze, non tanto dell'opinione pubblica, che in maggioranza sembra di comprenderne e condividerne l'impostazione, ma di alcuni settori decisionali della città e di molte rendite di posizione politiche e culturali. Come sempre accade le polemiche in favore di un non precisato meglio portano vantaggi solo a chi non vuole cambiare niente e al peggioramento delle situazioni esistenti: che è ciò che oggi vediamo.

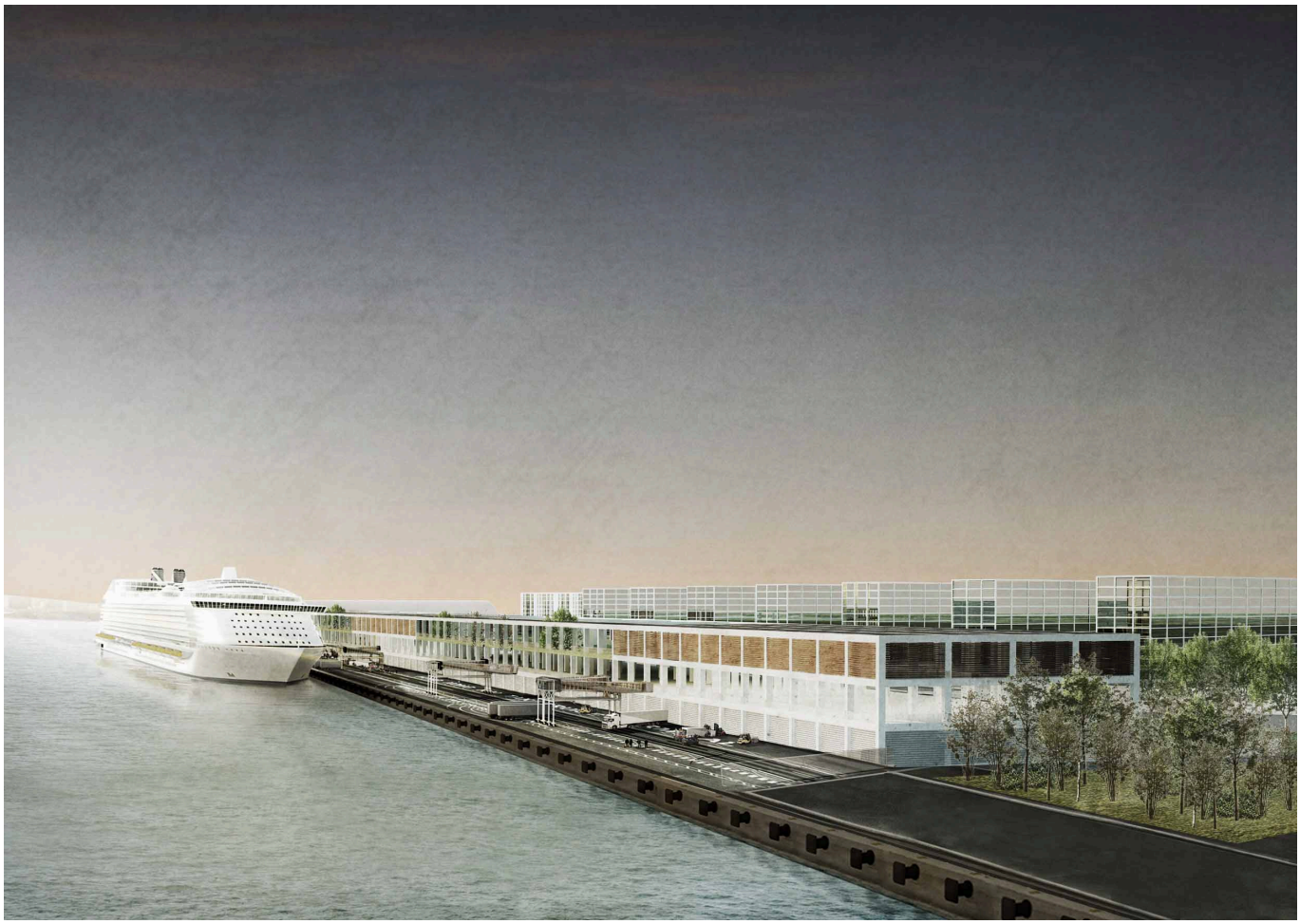




Nuova area portuale croceristica		
area	mq.	95.000
edifici porto passeggeri	mq.	66.500
verde e piazzali	mq.	46.233
parcheggi	mq.	26.600

Aree retroportuali		
area	mq.	115.000
funzioni miste (direzionale-ricettivo e commerciale)	mq.	92.000
scoperti privati	mq.	47.533
urbanizzazioni primarie	mq.	36.800
urbanizzazioni secondarie e speciali		
strade	mq.	22.000
verde pubblico	mq.	8.000
parco pubblico	mq.	40.000

Il nuovo porto – vista zenitale.



Il nuovo porto – vista del canale industriale Nord.

Head image: Veduta del Bacino di San Marco, Venezia.