

# V **IL GAZZETTINO** VENEZIA MESTRE

Domenica  
9 Ottobre  
2016

## GRANDI NAVI E PROGETTI

# CROCIERE A MARGHERA

DI ANTONIO FOSCARI\*

**A** chi ama Venezia – città d'acqua e di terra, come si usa dire – e rispetta la popolazione che qui ci vive, due cose sono evidenti.

Continua a pagina IV

## CROCIERE A MARGHERA

(...) 1) Che le grandi navi da crociera - veri e propri alberghi galleggianti - non debbono passare per il bacino di San Marco. 2) Che il loro approdo deve essere il più vicino possibile a Mestre, cioè a Marghera, all'altezza di quella che si usa definire "prima zona industriale".

Sul primo punto non serve nemmeno trovare argomenti. Sostenere, come fa qualcuno, che sia compatibile con la sostanza fisica e l'essenza storico-artistica dell'isola antica la presenza in bacino di questi giganti marittimi si può equiparare a quello che sostenesse che sarebbe intelligente tenere entro la basilica di San Marco un elefante perché sarebbe una formidabile attrazione turistica.

È il secondo punto che mi pare vada argomentato. Una stazione per le grandi navi da crociera che sorgesse nella prima zona industriale sarebbe dotata di tutte le infrastrutture necessarie al suo funzionamento: dai canali marittimi, alla ferrovia, alla rete stradale e - anche questo non è da trascurare - da un canale lagunare che la collegherebbe direttamente al bacino di San Marco tramite il canale della Giudecca.

Ma non è il tema infrastrutturale - che pur tuttavia è decisivo - a raccomandare, anzi a imporre, la decisione di localizzare nel settore nord della prima zona industriale di Marghera la stazione delle grandi navi da crociera. La ragione primaria della necessità di portare lì questa stazione è di carattere morale e storico.

A me sembra immorale che dopo decenni che si parla della necessità di avviare una conversione e una vitalizzazione delle aree industriali di Marghera non si colga l'occasione di avviare questo processo quando se ne offre l'occasione. Sembra immorale che quanti hanno esaltato e proclamato la necessità di dare un waterfront all'entroterra veneziano - per avviare processi di trasformazione virtuosi analoghi a quelli che hanno conosciuto Londra e Barcellona - tacciano. Incredibilmente tacciano.

L'insediamento della stazione delle grandi navi da crociera a fianco di Marghera e di Mestre farebbe far un salto di qualità, in termini di qualificazione urbana, all'una e all'altra. Non parlo solo dei due o tre milioni di utenti che farebbero uso di questa stazione ogni anno, e che determinerebbero un indotto economico niente affatto marginale negli ambienti urbani circostanti (un indotto di cui Venezia con i suoi ventotto milioni di turisti non ha certamente bisogno).

Quel che a me pare della massima importanza è che un atto di tal genere sarebbe un detonatore, anzi il detonatore, che avvierebbe un processo di valorizzazione di molte aree dismesse di Porto Marghera assicurando a esse un rapporto qualificato con il mare, cioè con quell'elemento naturale che nel secolo scorso è stato la ragione delle loro straordinaria crescita e affermazione.

Cosa bisogna fare per sancire la decisione di portare sulla gronda lagunare - dunque a Mestre e a Marghera - il flusso turistico attratto dalle crociere?

Basta decidere che le grandi navi da crociera entrino in laguna dal Porto di Malamocco, che percorrano fino a Fusina l'esistente canale di gronda lagunare e proseguano nel medesimo canale di gronda (solo di poco allargato) per qualche centinaio di metri.

*\*professore e architetto*

© riproduzione riservata