

# Terminal Montiron e San Giuliano-Pili Scontro sui collegamenti nella laguna

Boraso: «Queste sono le linee guida strategiche». I timori dell'opposizione: «Inutile allestire un terminal doppio»

Mitìa Chiarin  
Francesco Furlan

Montiron e San Giuliano / Pili. Sono questi i due terminal acquei di collegamento tra Mestre e Venezia, previsti nel Piano della Mobilità urbana sostenibile della città metropolitana, che più accendono il dibattito in città. Il confronto è iniziato ieri nelle commissioni consiliari e proseguirà per circa un mese, per sviscerare tutti i punti del piano metropolitano che più toccano la città. Montiron e San Giuliano/Pili fanno parte del nuovo sistema di terminal acquei di cui fanno parte anche Fusina e Tessera. A Fusina è prevista una riorganizzazione del servizio, che vedrà affiancarsi mezzi del trasporto pubblico e locale e mezzi privati. A Tessera, dove il terminal è previsto nell'area a sinistra rispetto a dove adesso arrivano i lampioni di Alilaguna, bisognerà aspettare la fine dei lavori del coppia ferroviario della bretella per avviare un confronto con Save, società di gestione dell'aeroporto. «I cantieri del treno sventreranno parcheggi e area Poletti che è quella del previsto Terminal T2», ha ricordato Boraso. Montiron è uno dei tasti più dolenti, ter-

minal da costruire ex novo, in un'area delicata della laguna, pensato per un collegamento tra la terraferma, Burano e la laguna Nord, con un canale da scavare. E itinerari turistici, come ha ipotizzato il dirigente della Mobilità, Loris Sartori, creando un possibile nuovo collegamento tra il museo di Altino, Torcello e le altre isole della laguna. «Montiron può essere pensato anche come un terminal per soli residenti», spiega però l'assessore alla Mobilità Renato Boraso, «con un parcheggio limitato e accesso alle barche di proprietà».

E il trasporto pubblico locale?

«Non è detto che si faccia, dipende molto anche da quanto costerebbe ripristinare le quote del canale di collegamento». Altro nodo: San Giuliano e i Pili. Con il rischio di intasare questa parte della città. «San Giuliano per le merci, i Pili per residenti e turisti. Non dimentichiamo che la politica dei terminal ci permetterà anche di gestire meglio l'accesso dei flussi alla città storica, liberando il Ponte della Libertà e piazzale Roma», spiega Boraso.

In commissione i tecnici precisano nel corso della prima discussione che i nuovi canali ipotizzati, quello tra i Pili e il Vittorio Emanuele III oppure il percorso verso San Giob-

be sono indicati come esclusiva del trasporto pubblico locale. Per Montiron e San Giuliano/Pili il Comune ha già affidato, tramite gara, gli incarichi di progettazione. Per il Montiron c'è F&M Ingegneria in cordata con Semper, Enser e lo studio dell'ingegner Paolo Scifoni mentre per San Giuliano / Pili c'è la padovana E-Farm. Il piano della mobilità detta le linee, disegna e prefigura le scelte strategiche per i trasporti. «Aggiustamenti se ne possono fare, ma è importante adottarlo», aggiunge Boraso, «perché solo così potremo accedere ai finanziamenti italiani ed europei per la mobilità sostenibile».

C'è tempo fino al 13 marzo per presentare le osservazioni. La prima, presentata dall'associazione Amici del parco di San Giuliano, evidenzia il rischio di snaturamento di Punta San Giuliano con il terminal ed invita a realizzarlo solo lato Pili. Ipotesi che ieri in commissione ha visto prendere la parola per rafforzare la richiesta da consiglieri di opposizione, favorevoli ad uno scenario di terminal singolo e non doppio. Lo hanno fatto detto sia Gianfranco Bettin che Alessandro Baglioni del Pd o Marco Gasparinetti di Terra e acqua. Boccia su tut-

ta la linea la previsione di portare nuovi turisti senza un limite di accessi a Venezia Giovanni Andrea Martini e Sara Visman (M5s) evidenzia un tema non da poco: nuovi canali previsti, in questa fase solo sulla carta (visto che le progettazioni sono in corso) senza capire su quale piano morfologico della laguna di Venezia ci si basa visto che l'ultima stesura è stata cassata. La presidente della commissione, la forzista Deborah Onisto, comprendendo la rilevanza di un piano che si tradurrà in realtà da qui a dieci anni almeno ha previsto tutta una serie di sedute di commissione su punti specifici del Pums metropolitano, che per un terzo riguarda il comune capoluogo e interessa anche il trasporto ferroviario, il Tpl ad impatto zero, il biciplan, il piano della logistica a basso impatto. Il dibattito procede quindi in commissione per entrare nel merito delle scelte nei vari quartieri. Dove i dubbi e le perplessità sono davvero tante. —

**C'è tempo fino a metà marzo per presentare le osservazioni al "Pums" metropolitano**



Una veduta dell'area di San Giuliano, compresa la punta protesa verso la laguna. A destra del ponte l'area dei Pili. In questa zona sono previsti due terminal