

Nuovo terminal crociere. Le dimensioni? «Solo quelle strettamente necessarie»

Le proposte di Ancisi (Lista per Ravenna) per renderlo meno impattante su Porto Corsini



09 Agosto 2023 Le importanti prospettive di sviluppo di Porto Corsini, l'attenzione alla sostenibilità ambientale e l'indotto turistico ed economico che ricadrà sulla città. Sono questi tre i capisaldi del progetto della stazione marittima a Porto Corsini contestati da Alvaro Ancisi, consigliere comunale di Lista per Ravenna.

Ancisi è il solo ad avere votato contro alla variante urbanistica, «senza la quale - dice - lì non si potrebbe cementificare neanche un metro quadro», che consente all'Autorità portuale di procedere autonomamente alla realizzazione del progetto «tagliando fuori democraticamente, col Consiglio comunale, ogni possibilità di intervento dell'opposizione».

«Unico territorio libero di Porto Corsini - afferma Ancisi - per il resto stretta in un abbraccio insolubile tra via Baiona, canale Candiano e Pineta Staggioni, sono da quasi tre secoli i suoi 18,2 ettari di spiaggia e di dune».

Che - aggiunge - «saranno totalmente cementificati i 6,2 ettari e mezzo dell'avamposto, di cui l'edificio della Stazione marittima occuperà appena un mezzo ettaro, perché circa 300 parcheggi (per 34 pullman, 28 taxi, 14 Noleggi con Conducente, 115 posti auto, 54 stalli per biciclette, ecc.) cementificheranno invece gli altri 12 ettari del retrostante ex Parco delle Dune (ridotto a squallore di erbacce e verde selvaggio), dove, tolti anche i circuiti stradali interni, il verde residuo servirà da cornice al massiccio traffico motorizzato e ai suoi parcheggi».

Tra questi e via Baiona «si frappone il piccolo paese, traversabile solo, nei due sensi, sulla via Molo San Filippo, stretta e priva anche di una pista ciclopeditone».

Da lì dovranno passare, tra entrate e uscite, automezzi di ogni specie per circa 600 mila volte l'anno, a servizio di oltre 300 mila crocieristi e degli approvvigionamenti navali, nonché della grande area camper di Porto Corsini e del traghettone sul Candiano».

In quanto alla sostenibilità ambientale, «nell'area ex spiaggia verrà innalzato sottolinea Ancisi - il grado di rumorosità consentita a 60 decibel di giorno e a 50 di notte.

Inoltre, il Piano stralcio per il rischio idrogeologico della Regione Emilia-Romagna classifica parte della costa come area potenzialmente interessata da alluvioni rare per la furia del mare e la zona nord come ? area di potenziale allagamento per le piene dei fiumi e dei canali.

Infine, l'area di progetto dista 200 metri dai siti della Rete Natura 2000 Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto, altamente protetti dalla legge, e 150 metri dal Parco del Delta del Po, con la stazione San Vitale e Pialasse di Ravenna e relativi vincoli.

Essa ricade urbanisticamente, non perché siano cementificate, anche nell'Unità di Paesaggio della Costa Nord, nelle Zone di riqualificazione della Costa e dell'Arenile e nelle Zone di Protezione delle Acque sotterranee costiere, con le quali ultime peraltro interferisce».

Per Ancisi, «il porto crociere non incide sostanzialmente, con viaggiatori che al massimo dedicano poche ore a visitare la città, come valore aggiunto di reddito per l'economia turistica ravennate. Ne è prova la graduatoria delle città italiane, composta, coi dati dell'Istituto Nazionale di Statistica, sulla base della ricchezza prodotta dalle rispettive economie turistiche nel 2022, anno in cui la Royal Caribbean, gestore del Terminal crociere di Porto Corsini, aveva previsto 130/140 mila ospiti solamente per se stessa.

Ravenna non figura tra le prime 20, dove pure, per l'Emilia-Romagna, sono comprese Rimini, Bologna, Riccione, Cervia e Cesenatico. Ravenna è fissa da anni e anni su queste posizioni, nonostante l'eccezionale patrimonio monumentale, storico, culturale e ambientale di cui è depositaria da secoli e secoli».

Ancisi non ha votato contro la stazione marittima, ma ha presentato un ordine del giorno, dove raccomanda che abbia le dimensioni strettamente necessarie per le operazioni di imbarco e sbarco dei crocieristi e avanza otto proposte migliorative aperte alla discussione per rendere il progetto meno invasivo e impattante.

«La maggioranza - commenta - ha votato contro tutte in blocco, senza mostrare di averle neppure lette. Mi fermo qui perché, avendo tutta l'opposizione sottoscritto e approvato l'ordine del giorno, le riporterò in Consiglio comunale una per una, con altrettante mozioni, obbligando almeno la maggioranza a togliersi la maschera».

La prima proposta prevede «di coinvolgere sulle decisioni, gli interventi e i provvedimenti da assumere, con un dibattito pubblico, la cittadinanza di Porto Corsini, non solo Tizio e Sempronio a scelta».

Ma ecco le altre: rispettare rigorosamente i vincoli esistenti sulle aree naturali protette circostanti il Terminal; fronteggiare preventivamente il rischio potenziale di alluvioni e allagamenti incombenti su parte delle aree occupate dal Terminal, per ridurre al massimo le eventuali conseguenze negative; risolvere i problemi di viabilità e di mobilità ciclopedonale interni a Porto Corsini, prima che la stazione marittima sia attivata; riproporre, da parte del Comune, la formazione di un parcheggio scambiatore all'ingresso del paese, utilizzando, per il collegamento col Terminal, mezzi navetta a trazione elettrica; effettuare il completamento della linea di acqua potabile, realizzata con fondi pubblici, che si arresta alla banchina del terminal senza raggiungere le navi, affinché si eviti che gli imbarchi dell'acqua potabile avvengano con le attuali lunghe sfilate di autobotti attraverso via San Filippo; attivare un collegamento, con imbarcazioni a trazione elettrica, tra Porto Corsini e la darsena di città attraverso il canale Candiano, come già in atto negli altri porti d'Europa; mettere in sicurezza la transitabilità della via Baiona tra la città di Ravenna e l'accesso ai Lidi Nord, cominciando col separare ininterrottamente dalla carreggiata, su pista propria, il traffico ciclopedonale. □