

In risposta ai quesiti contenuti negli ultimi tre capoversi e per i quali si chiede risposta, si forniscono i dati in nostro possesso:

1. La logica progettuale seguita dai tecnici nel corso degli anni per gli approdi del servizio navigazione prevede, come prima opzione, il posizionamento di un pontone galleggiante direttamente connesso alla riva attraverso passerelle con il compito di ovviare alle differenze di quota dovute alla marea. In questo caso il pontone stesso e la fondamenta fungono da spazio di attesa per i passeggeri. Tale soluzione è la più diffusa per la rete lagunare, anche ove sia presente forte moto ondoso come nel Canale della Giudecca. Solo ove lo spazio a terra sia insufficiente ad ospitare i passeggeri o dove esistano problemi di mancanza di tirante d'acqua idoneo all'accosto dell'imbarcazione alla riva, tra questa ed il pontone galleggiante viene interposta una struttura denominata pontile, usualmente costruita su pali, che, a seconda dei casi, può anche essere dotata di sovrastrutture di copertura.

L'utilizzo di pali per la costruzione dei pontili discende da considerazioni economiche riguardanti in primo luogo la proprietà degli spazi su cui costruire l'impianto, mai riconducibile alla proprietà del pontile che infatti viene realizzato in regime di concessione con l'obbligo di riconsegnare i luoghi nella situazione precedente la realizzazione dell'approdo alla scadenza del periodo concessorio. La soluzione su pali consente in tal caso di adempiere alle operazioni di demolizione con costi assai più contenuti di quelli relativi ad un allargamento del muro di sponda con terrapieno.

Mai, perlomeno dal dopoguerra, la costruzione di un impianto di fermata (attaccato a riva o con pontile) è stata studiata in funzione dell'abbattimento degli effetti dell'energia trasmessa, demandandosi in Acnil prima e successivamente in Actv e PMV la soluzione di tale problema al pontone galleggiante attraverso il dimensionamento della massa di quest'ultimo ed al sistema di collegamento tra pontone e pali realizzato attraverso catene con funzione di smorzatore.

- Anche al Lido, gli impianti succedutisi nel tempo, come rilevabile dalla copiosa documentazione storica, fintanto che il volume della domanda di trasporto lo ha consentito, sono stati realizzati, senza o con limitatissimi pontili, per arrivare solo a metà degli anni '50 alle dimensioni di quelli recentemente abbattuti.

2. L'allargamento della riva, deciso da un tavolo progettuale che vedeva rappresentati tecnici di Magistrato alle Acque, Insula, Comune di Venezia, Municipalità e PMV, è tutt'altro che illogico avendo consentito la realizzazione di un intervento economicamente meno costoso, funzionalmente più razionale e manutentivamente meno oneroso (tutti costi a carico di enti pubblici) oltre che meno impattante sul contorno

rispetto ad altre soluzioni quali quella costituita dal pontile su pali a giorno.

Per ovviare al problema derivante dall'accosto troppo rapido all'approdo (i problemi giustamente rilevati non sono costanti come sarebbe lecito attendersi in caso di impianto progettualmente errato, ma si manifestano invece solo per alcuni attracchi più disinvolti e di alcuni particolari incroci d'onda) si può sicuramente trovare una soluzione ad esempio attraverso l'interposizione tra pontone e riva di barriere con funzione di assorbimento di energia, lo studio di tale barriera potrebbe essere pure demandato ad uno degli enti tecnici sopra citati oppure direttamente all'Istituto di Idraulica dell'Università di Padova.

Espandere ulteriormente la struttura verso laguna non appare logico dovendosi sopportare i costi di scavo della barena oltre che di costruzione di un pontile oggi non necessario.

3. Il progetto del terminal è stato condiviso con la Municipalità del Lido ancora dalla sua fase metaprogettuale e, congiuntamente, vista la presenza di servizi igienici pubblici adiacenti a piazzale Santa Maria Elisabetta si è deciso che, date anche le caratteristiche dell'approdo che prevede l'attesa di mezzi a frequenza molto ravvicinata con conseguenti soste brevi da parte del pubblico, non fosse opportuna la presenza di ulteriori servizi igienici specifici. Parimenti nessuna richiesta di installazione di locali è pervenuta né da parte delle Forze dell'Ordine né tantomeno da parte del Comune di Venezia, ciò non toglie che inserimenti di questo tipo non possano essere previsti in seguito.