

Grandi navi, per Costa la Marittima non si tocca

Audizione a Ca' Farsetti sul progetto di scavo del canale Contorta-Sant'Angelo
Orsoni si defila e il presidente del Porto "spara" sul Pat e sul nuovo garage

di Enrico Tantucci

La Marittima per le grandi navi non si tocca. È l'avvertimento che ha lanciato con forza, e con qualche ammonimento non esattamente amichevole nei confronti del Comune, il presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa, presentando ieri in un'affollata aula di Ca' Farsetti il progetto di scavo del canale Contorta-Sant'Angelo, che consentirebbe appunto - una volta realizzato - l'estromissione del passaggio delle navi da crociera dal Bacino di San Marco. Per Costa, l'unica strada possibile, perché l'alternativa sostenuta invece dal sindaco Giorgio Orsoni - quella di portare le grandi navi a Marghera nella banchina della Syndial, utilizzando per il passaggio il Canale dei Petroli - non è per il presidente del Porto praticabile, perché danneggerebbe in modo irrimediabile l'attività del porto commerciale. Ha parlato di oltre 7 mila posti di lavoro che andrebbero perduti nell'area portuale per l'impossibilità di conciliare nello stesso scalo traffico crocieristico e traffico commerciale. «Se questa è l'alternativa - ha detto ieri, di fron-

te alle Commissioni consiliari riunite proprio per valutare i progetti che il 25 luglio saranno presentati a Roma al Ministero delle Infrastrutture - allora tanto varrebbe rinunciare al traffico crocieristico, per non "affondare" il Porto». E Orsoni, che avrebbe dovuto, in base alla convocazione delle Commissioni, presentare il progetto dell'alternativa a Marghera, si è invece subito defilato. «Non sono qui per presentare alcun progetto - ha sottolineato, "spiazzando" un po' l'uditorio - ma solo per ascoltare». Dopo pochi minuti ha però abbandonato la riunione, lasciando la scena esclusivamente a Costa. Che invece di illustrare, però, le caratteristiche tecniche del progetto per lo scavo del Canale Contorta Sant'Angelo - come gli veniva chiesto da più parti, anche per le perplessità sull'impatto che avrebbe su ambiente e correnti lagunari - ha incentrato il suo intervento soprattutto sulle conseguenze negative, a suo avviso, per l'economia portuale dell'ipotesi Marghera. «Vanno raggiunti quattro obiettivi - ha detto Costa - che sono

l'estromissione dal Bacino di San Marco delle navi che superano le 40 mila tonnellate, della tutela della Marittima e del porto di Marghera e del riequilibrio morfologico della parte di laguna interessata all'intervento. Lo scavo del Canale Contorta-Sant'Angelo, che può essere realizzato in 24 mesi con gli interventi di riequilibrio auspicati o nella metà del tempo solo limitandosi a scarvarlo, è l'unico che garantisca a oggi tutti questi risultati. Solo se si realizzasse la metropolitana sublagunare per merci e passeggeri si potrebbe pensare a scenari diversi». E ha lanciato anche due avvertimenti precisi a Ca' Farsetti: «Il Pat, il Piano di assetto del territorio, approvato dal Comune, è solo un documento di desideri dell'Amministrazione, finché non c'è il concerto con il Porto per le aree portuali, come prevede la legge e le nostre osservazioni sono state bocciate. E il nuovo garage alla Marittima, che dovrebbe essere utilizzato a metà tra Porto e Comune, si farà solo se la Marittima resterà con le funzioni attuali, perché altrimenti non avrebbe senso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Molto critico il Comitato grandi navi «Sindaco senza un progetto su Marghera»

«Costa ha paradossalmente cercato di mostrare un'anima ambientalista, affermando che il progetto dello scavo Contorta Sant'Angelo comporterà anche un miglioramento morfologico della laguna, ma quando il presidente dell'Autorità Portuale parla di velme e di barene sta semplicemente cercando di contrabbandare l'arginatura artificiale di un canale, oltretutto vietata dalla legge, per attenuarne gli effetti devastanti sui fondali vicini. All'intervento di Costa è seguito quello del sindaco, Giorgio Orsoni, che ha lasciato tutti esterrefatti. Si pensava che avrebbe finalmente illustrato il "suo" progetto di un nuovo terminal crocieristico a Porto Marghera, sempre evocato, anche dopo la riunione romana del 13 giugno, ma mai mostrato a chicchessia. Orsoni, invece, non ha proferito verbo: dunque il sindaco non ha un progetto e quindi a Roma, il 25 luglio, immaginiamo che andranno valutate le uniche due proposte oggi sul tappeto: quella di Costa che tiene le navi dentro la laguna e quella di Cesare De Piccoli che invece le tiene fuori, nella bocca di porto di Lido». È il duro giudizio del Comitato No grandi Navi all'audizione di ieri del presidente dell'Autorità Portuale. Ma molti sono stati anche gli interventi critici di molti consiglieri comunali che hanno messo in evidenza, ad esempio, come Costa giudichi incompatibile con il traffico commerciale il passaggio delle grandi navi dal canale dei Petroli nell'ipotesi dello spostamento a Marghera, ma lo giudichi invece compatibile per due terzi nello stesso canale fino alla deviazione prevista con lo scavo del Canale Contorta-Sant'Angelo, come ha sottolineato il consigliere Beppe Caccia della Lista in Comune. Perplessità espresse (ad esempio da da Renzo Scarpa e Nicola Funari per il Gruppo Misto) anche sugli interventi di riequilibrio morfologico proposto da Costa per il Contorta, come la ricostruzione di barene che invece non sarebbero mai state presenti nell'area. Altri, come Gianluigi Placella del Movimento Cinque Stelle, ha contestato l'affermazione di Costa che una grande nave fuori controllo si "spiaggerebbe" comunque prima di cozzare contro l'area marcia.



Il presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa e, a destra, una nave da crociera a San Marco