

Crociere, Costa boccia tutte le ipotesi «Solo il Contorta garantisce il Porto»

Il presidente in commissione, tra battibecchi e animi surriscaldati. Consiglieri critici: nessun dettaglio. E lui: «Ma non vedete la crisi?»

VENEZIA - Grandi navi, il Porto tira dritto, l'unico modo per toglierle da San Marco è scavare il canale Contorta Sant'Angelo. Ieri il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa ha aperto la serie di commissioni consiliari di approfondimento sulle crociere. «L'unica via per applicare il decreto rotte degli ex ministri Clini e Passera è scavare 8,3 milioni di metri cubi di fanghi dal Contorta e rendere i suoi 4,5 chilometri navigabili», ha detto. Costa ha bocciato tutto il resto, ipotesi del sindaco compresa (che ieri in commissione ha fatto solo una toccata e fuga). Secondo il presidente del Porto l'off shore è da escludere per le navi passeggeri, per l'accessibilità dei passeggeri oltre che degli approvvigionamenti, la zona industriale (su cui punta Orsoni) ha problemi di accesso delle navi, di navigazione, di convivenza con il traffico merci e con le industrie chimiche, mentre l'idea di Cesare De Piccoli di realizzare un terminal marittimo alla bocca di porto del Lido è «pericolosa» per passeggeri e approvvigionamenti. Nel suo lungo intervento, supportato da 81 slide, Costa ha premesso che il Porto ha «autorità di pianificazione urbanistica» e che il Piano di assetto del territorio adottato da Cà Farsetti con la previsione di estromettere le grandi navi esprime solo «desiderata» se non c'è condivisione con il Porto. «Il Piano regolatore del porto è del 1965 - ha aggiunto - siamo disponibili a rivederlo puntando su Porto Marghera, serve però il coraggio di una visione strategica». Che per l'Autorità portuale implica appunto che la Marittima rimanga il terminal delle crociere almeno per 15 anni. «E' l'unico luogo a garantire solidità al Porto che vive dell'interconnessione di commercio e turismo», ha detto. L'Autorità ha valutato il passaggio per i canali delle Tresse, di Vittorio Emanuele e il Contorta. I primi due sono stati esclusi perché entrano in conflitto con il porto commerciale e soprattutto impongono il passaggio per Marghera, zona a rischio industriale. Il canal Contorta lungo 4,8 chilometri terrebbe lontani i passeggeri dalle industrie, con una spesa di 60 milioni per lo scavo e 70 milioni per i lavori di riqualificazione ambientale di velme e barene intorno. A sostegno della crocieristica, Costa ha fornito i numeri dell'occupazione al Porto: 1.230 occupati diretti e altre 4.255 lavoratori con i contratti più diversi. La sua lunga esposizione ha innervosito i consiglieri, scaldato gli animi tra il pubblico (in sala c'era anche il Comitato No grandi navi). «Entriamo nel dettaglio dello scavo del Contorta?», ha chiesto Beppe Caccia, In Comune. «Il Pat esprime desiderata?», è saltato su Sebastiano Bonzio, Fds. «Al Pat abbiamo presentato osservazioni ma le avete respinte - ha risposto Costa - Se avete alternative al Contorta ditele, le nostre condizioni sono: salvaguardare crocieristica, home port a Venezia e commercio a Marghera». Critiche e proteste hanno surriscaldato la discussione e alla fine Costa è sbottato: «Non vedete la crisi? Andate in giro per il Paese, il nostro mondo è ovattato, non ci rendiamo conto che Venezia sta morendo per contestazioni come la vostra». E a fine commissione lo «scontro» si è spostato tra il pubblico, con Cristiano Gasparetto di Italia nostra. «Se all'Ilva di Taranto avessero ragionato solo di economia, avrebbero parlato come Costa - ha tuonato Silvio Testa, portavoce No Navi -. E l'ambiente?». Ieri sul tema è intervenuta anche Federturismo: «La crocieristica è materia di interesse nazionale non va limitata a visioni localistiche, coinvolge imprese di tutta la regione, impiega una moltitudine di soggetti, qualsiasi scelta deve salvaguardare l'immagine di efficienza turistica e sicurezza che il Porto si è guadagnato». Gloria Bertasi RIPRODUZIONE RISERVATA