

# IL GAZZETTINO.it



**Domenica 22 Gennaio 2012,**

Il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa azzarda: entro il 2013 fine dei passaggi in bacino, entro il 2017 una Marittima 2 a Santa Maria del Mare, là dove oggi si trova il cantiere di prefabbricazione del Mose. Su questo argomento sembra esserci un sostanziale accordo tra tutti i soggetti aventi voce in capitolo. Sarebbe quindi solo una questione tecnica e di soldi, che a suo dire non comporta soluzioni fantascientifiche né fantafinanziarie. Prima, però, intende continuare ad utilizzare la Marittima nel modo più sicuro possibile.

Presidente, quindi la decisione è il senso unico e il porto in mare al posto dei cantieri del Mose?

«Dire "senso unico" è improprio, perché quando il canale sarà scavato le navi non passeranno più per il Bacino. Tra San Leonardo e Fusina già ora ci sono convogli e navi in entrata e in uscita contemporaneamente: noi abbandoniamo il canale dei Petroli quando comincia a stringersi».

C'è già un'idea dell'investimento?

«Scavare il canale costa 30 milioni, basta fare solo quello. Il prossimo passo da fare è trovare il modo di pagare i lavori, anche se, immagino, una quota sarà pagata dalla comunità. Dopo tutto lo facciamo per motivi di interesse generale. I tempi tecnici sono meno di un anno. Martedì, con Magistrato alle Acque e Comune cominciamo già a trovarci per passare da un'idea all'azione. Vorrei precisare che queste cose non sono conseguenti alla tragedia dell'isola del Giglio, perché erano state messe nero su bianco nell'accordo tra Comune e Porto del 14 dicembre. Semmai c'è stata un'accelerazione».

L'apertura di un nuovo canale è oggetto di molte polemiche. Saranno avviati degli studi prima di decidere...

«Il progetto è del Magistrato alle acque che farà le verifiche necessarie. Non posso però non ricordare, pur senza polemica, che una pronta valutazione positiva l'aveva fatta il professor D'Alpaos. Non aveva fatto uno studio definitivo, ma mi aveva detto che si poteva fare. Ho comunque sentito altri ingegneri idraulici e mi hanno detto che si può fare. Contemporaneamente, interriamo il canale Vittorio Emanuele con i sedimenti (relativamente puliti) anche se mi dicono che questi sono relativamente puliti quindi buoni anche per rimodellamenti della morfologia lagunare. Naturalmente si faranno le simulazioni che servono e cercheremo di trovare le soluzioni più compatibili».

Servirà anche una certa manutenzione...

«Anche quello sarà oggetto di studio, ed è il fatto per cui scegliamo di allargare un canale naturale. Diciamocelo chiaramente: l'alternativa è tra un chilometro in più di canali e/o mantenere il "pericolo" a San Marco. In questo modo usciamo da una gestione del rischio, anche se è la più sicura in assoluto in giro per il mondo».

C'è poi la Marittima 2 a Pellestrina.

«Abbiamo una piattaforma già pronta, che costerebbe 200 milioni smantellare. Invece di toglierla, visto che le reazioni con il microsistema sono state state buone, si può realizzare con estrema facilità il porto in mare. Ci sarebbero due problemi: come far arrivare i passeggeri e le forniture. Per i primi abbiamo preso al volo l'idea del tunnel Alberoni-Pellestrina. I passeggeri arrivano al Lido e poi a Venezia. Secondo, la fornitura navale è il vero apporto economico che le crociere danno al territorio. Attorno alle navi c'è un'enorme economia di fornitura e manutenzione, che si esprime con le 1.600 persone che lavorano attorno alle navi e poi un indotto che non saprei calcolare».

Come fare con le forniture?

Con i magazzini di stoccaggio costruiti sulla piattaforma. Un problema logistico che si può risolvere facilmente restando con i piedi per terra. Mi auguro che questa specie di tsunami emozionale faccia piazza pulita di tutta una serie di altre discussioni cui noi abbiamo cercato di non dar corpo in questi mesi. A questo punto, non c'è più ragione di fare polemica».

E Marittima 2 a Dogaletto?

«Era pensata per navi ancora più grandi, ma forse non servirà più. Che senso avrebbe fare un porto fuori e tenere altre navi dentro la laguna?».

Come è nata l'idea complessiva?

«Da diversi incontri tra me e il sindaco Orsoni».

La Marittima resta al suo posto?

«A Venezia le navi possono dar fastidio, ma non credo che la gente non voglia più vedere una nave in bacino. La marittima è un investimento di 500 milioni e ritengo che tutto ciò che è compatibile con Venezia possa stare lì dov'è. Anticipo che stiamo lavorando ancora più nell'immediato, per distanziare il passaggio delle navi. Non ci sarà più un treno di navi che passeranno tutte insieme. Stiamo lavorando con la Capitaneria e mi auguro di arrivare presto ad un accordo con compagnie per non utilizzare la Riva dei 7 Martiri nonché costringere tutte le navi a passare al carburante meno inquinante fin dal loro arrivo. Poi daremo energia da terra con il cold ironing, un investimento da 50 milioni per il quale bisognerà trovare i soldi. In questo modo l'ambiente è salvaguardato e l'economia pure».

© riproduzione riservata

---

Chiudi