

**IL FUTURO
DEL PORTO**

Il presidente sollecita la riforma
«E Marghera offre una grande opportunità»

Costa chiede più poteri al governo

«Autonomia finanziaria e ruolo guida sugli altri enti». Il nodo banchine

di Alberto Vitucci

Autonomia finanziaria, maggiori poteri al presidente, abolizione del comitato portuale. Il Porto pensa in grande e chiede al governo di accelerare sulla riforma che modifica la scala di comando delle Autorità portuali. Richiesta esplicita arrivata ieri mattina dal presidente del Porto di Venezia Paolo Costa durante il discorso per l'inaugurazione dell'anno portuale alla Stazione Marittima. Subito recepita dal senatore del Pdl Luigi Grillo, presidente della commissione Trasporti del Senato. «I comitati portuali vincolano troppo», ha detto Grillo, «nei porti si è instaurato un regime consociativo. La nostra nuova legge esalta la figura del presidente. Quanto ai finanziamenti, il governo farà da garanzia per i mutui dalle banche».

Costa, presidente del Porto dal 2008 (fu il primo atto firmato dal nuovo governo Berlusconi) lo aveva detto chiaro nella sua relazione introduttiva. Venti pagine e libri in carta patinata distribuiti in sala, quasi un'ora di discorso per raccontare le imprese della sua amministrazione e i progetti di espansione.

Un bilancio 2010 chiuso con un avanzo di 7,1 milioni di euro, investimenti per 200 milioni di euro negli ultimi tre anni. E una richiesta precisa a Camera e Senato perché siano «approvate in tempo utile le norme necessarie».

«Oggi su una nave decido 22 soggetti diversi», dice Costa, «va eliminata la distinzione tra terra e mare. L'Autorità portuale deve avere maggiore potere di coordinamento, deve regolare i rapporti tra le singole istituzioni e i soggetti portuali eliminando conflitti, doppioni e contraddizioni».

Significa ad esempio l'«autonomia finanziaria, per disporre di un quadro di riferi-

mento certo per le proprie scelte infrastrutturali». Significa anche che il Porto si propone come soggetto che vuole «comandare» di più, anche sulla gestione del Mose quando questo sarà concluso.

Le banchine. Tre-quarti delle banchine di Marghera, ha detto Costa, sono un'opportunità enorme, trasformabili e impiegabili come banchine portuali, ricche di canali che torneranno presto alla profondità di 12 metri.

I chilometri di sponda a Marghera sono 57. Di questi, almeno 35 fanno parte della Marghera industriale o ex industriale. Dove negli ultimi anni, ha tenuto a sottolineare Costa, «Magistrato alle Acque e Autorità portuale hanno investito 800 milioni per i marginamenti ambientali. 30 sarebbero utilizzabili da subito». Il modello è quello della Montefibre, dove una parte dei lavoratori (28 su 134) sarà impiegato per le bonifiche. Insieme all'area Sindyal sono 100 ettari di espansione per i container. Sull'uso delle banchine c'è però ancora un problema aperto con il Comune, che ha ribadito la vocazione «industriale» (anche legata a nuove produzioni) di Marghera.

Canali. Negli ultimi sei anni il Porto ha speso 230 milioni di euro per lo scavo dei canali portuali. Entro un anno sarà raggiunta ovunque la quota di meno 12 metri prevista dal Piano regolatore. Ma già gli scavi portati a termine (a quota -10,65) nel 2010 hanno consentito di migliorare l'accessibilità.

Ambiente. Di estromettere le grandi navi dal bacino San Marco nessuno parla più, così come degli effetti ambientali di scavi e nuovi marginamenti in laguna. Costa ieri si è limitato a dire che le navi traghetto andranno nel nuovo terminal di Fusina e che si sta facendo un «monitoraggio continuo» delle navi da cro-

ciera per le emissioni inquinanti e il moto ondoso.

La Regione. Si notava ieri l'ennesima assenza del governatore Luca Zaia. Al suo posto l'assessore alle Infrastrutture Renato Chisso.

Polemica a distanza con il sindaco Orsoni («Il Porto è del Veneto, non di Venezia», ha detto Chisso). E l'annuncio del sostegno della Regione ai progetti di espansione.

Assente anche la presidente leghista della Provincia Francesca Zaccariotto. «Appoggiamo la logistica a Marghera», ha garantito l'assessore ai Trasporti Giacomo Grandolfo.

Bene i container e i passeggeri, male il traffico industriale, statico quello dei prodotti petroliferi. Dopo la crisi del 2009 il Porto ha fatto registrare nuovamente il segno «più» nel settore complessivo delle merci movimentate. Fiore all'occhiello i container (Teu) che hanno raggiunto nel 2010 quota 400 mila, nonostante un calo evidente del traffico ro-ro per il persistere della crisi dell'economia greca. Stabile il settore petrolifero, con un calo del prodotto greggio (meno 5,25 per cento), bilanciato da una crescita del 7 per cento del prodotto raffinato. Negativo invece il bilancio del set-

Record di passeggeri e contenitori

*Croceristi verso i due milioni, 400 mila Teu e centinaia di meganavi
Petrolio stabile, calano le merci dell'industria. Sette milioni l'utile 2010*

tore portuale industriale, che anche per la crisi della produzione a Marghera, vede un calo netto del 7,69 per cento.

Record storico per i passeggeri, in costante crescita. Nel 2010 si è superata la soglia dei due milioni, di cui un milione 650 mila sono croceristi. Aumento del 9,1 per cento (13,8 per i soli croceristi) e una previsione che parla di

un milione e 800 mila passeggeri per la prossima stagione. Più di 5000 le navi arrivate nel corso del 2010, tra cui 629 le «toccate» di grandi navi passeggeri. Anche cinque per volta dopo l'inaugurazione delle nuove banchine e della nuova stazione. «Nel corso del 2010», ha ricordato il comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Tiberio Piattelli, «sono arri-

vate in laguna anche tre navi giganti di ultimissima generazione, con lunghezza superiore ai 300 metri e (da Marghera) le grandi portaccontainer da 290 metri. La Capitaneria ha emesso lo scorso anno ben 157 ordinanze di polizia marittima, controllato 138 navi riscontrando in 7 di esse «gravi deficienze» dal punto di vista ambientale e della sicurezza. (a.v.)

IL NUOVO TERMINAL

La conca non basta più via all'off shore in mare

La conca di Malamocco non basta più. Il Porto punta a decuplicare i contenitori e ad accogliere le meganavi transoceaniche. Così, per non scavare i canali in laguna fino a 15 metri, si punta sul nuovo terminal off shore, il cui progetto sarà definito entro l'anno. Grande porto in mare per le petroliere e le merci dal costo di un miliardo e mezzo di euro, che sarà finanziato in parte dal Magistra-

to alle Acque con i fondi della Legge Speciale. Paolo Costa, che da sindaco aveva proposto la nuova conca di Malamocco, spiega oggi da presidente del Porto il motivo della scelta della nuova infrastruttura. Un grande sistema portuale dell'Alto Adriatico, dove confluiranno fino a 3 milioni di Teu (oggi sono 400 mila). Struttura che avrà Venezia e il nuovo porto in progettazione a Mira come base ope-

rativa. Le merci dovrebbero essere trasbordate su chiatte e poi inviate a destinazione. «E' un'occasione, andiamo a vedere», dice il presidente dei Lavoratori portuali Davide Tassan. Opera finanziata dai privati, ma lo Stato metterà almeno la metà dei fondi per costruire le dighe. Un progetto già approvato dal ministro Matteoli che ha promesso 400 milioni dal Cipe. «La conca era stata pensata per difendere il livello attuale di attività portuale mitigando gli effetti del Mose», dice Costa, «ora per l'espansione si è valutato con il Magistrato alle Acque che costi benefici e problemi ambientali ci consigliano di costruire il nuovo terminal in mare». (a.v.)