

Contorta addio, il sindaco chiede al Porto di fare un progetto per l'accesso in Marittima attraverso Malamocco e il canale Vittorio Emanuele. Fanghi inquinati ai Moranzani, gli altri per le nuove barene

Grandi navi, si scava alle Tresse Brugnaro fa l'accordo con Costa

di Alberto Vitucci wVENEZIA Addio terminal al Lido per le grandi navi e addio Contorta. Tre giorni dopo essere diventato sindaco, Luigi Brugnaro mantiene la promessa. E sulle alternative alle grandi navi davanti a San Marco gioca la carta del Vittorio Emanuele. Il canale dove negli anni Sessanta passavano le petroliere che adesso potrà essere allargato e usato dalle grandi navi da crociera. Che resteranno in Marittima e arriveranno dal Canale Malamocco Marghera con un nuovo raccordo, poco più in là del Contorta. Decisione che sembra ormai presa, dopo l'incontro avvenuto ieri in municipio tra il neosindaco e il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa. «Il sindaco ha sollecitato l'Autorità portuale a collaborare con il Comune per la redazione di un'alternativa progettuale al canale Contorta Sant'Angelo», si legge nel comunicato congiunto Comune-Porto, «consistente in un raccordo tra il canale Malamocco Marghera e il canale Vittorio Emanuele III che costeggia il lato est dell'isola delle Tresse». Costa ha accettato di inserire la «variante Tresse» nel procedimento già avviato di Valutazione di Impatto ambientale presentato al ministero. In questo modo non si dovrà ricominciare daccapo con un nuovo iter, e il progetto Vittorio Emanuele potrebbe essere approvato entro qualche mese. Che significa? Si scaverà comunque un tratto di canale in laguna profondo dieci metri per congiungere il canale dei Petroli al Vittorio Emanuele. Si dovrà anche allargare quest'ultimo, dove sono presenti in grande quantità fanghi inquinati. «Quelli inquinati potranno essere usati per il progetto Moranzani», ha detto Brugnaro, «gli altri per le barene proposte dal Porto». Il costo sarà alla fine superiore a quello dello scavo del Contorta, l'impatto sulla laguna leggermente minore visto che si scaverà più a nord. Resta il nodo dell'incrocio tra navi passeggeri e navi mercantili. Motivo per cui il Porto aveva detto «no» al terminal a Marghera, proposto dall'ex sindaco Orsoni. «Il nodo va affrontato, il punto critico è all'altezza di Fusina», dice Costa. «Il Vittorio Emanuele? Possiamo discutere, noi abbiamo dato volentieri la disponibilità. Importante è che si faccia presto, che le navi restino in Marittima e non vadano a Marghera». Un accordo che non piace, ovviamente ai comitati «No Grandi Navi». «Non dicono che in questo modo le navi restano in laguna con tutto il loro carico inquinante», dice Silvio Testa, «e nemmeno che bisognerà raddoppiare il canale dei Petroli, che già oggi è intasato, per ragioni di sicurezza». Comitati del «no» con cui il sindaco si è spesso scagliato in campagna elettorale e anche dopo eletto. «Dobbiamo tutelare il lavoro di 5 mila persone», dice. Uno dei suoi primi atti è stato quello di votare «no» all'alternativa del terminal al Lido, proposta da Duferco-De Piccoli. E ieri l'accordo con Costa. Con il presidente dell'Autorità portuale Brugnaro ha parlato di Punto Franco e off shore, di aree da utilizzare a Marghera, a cominciare dai 43 ettari. Una lunga lista di progetti che comprende la Marittima e l'utilizzo delle aree vicine, l'accesso a Marghera con la nuova viabilità (sovrappasso e due rotonde) approvata dal commissario Zappalorto con un Accordo di programma. E intanto le grandi navi. Non si scaverà il Contorta, ma un nuovo canale per collegare il Malamocco Marghera al Vittorio Emanuele con un nuovo bacino di evoluzione.