

Non c'è città senza il porto «Pescaggio fondamentale»

Secondo gli operatori è essenziale ripristinare la profondità del Canale dei petroli
Il 25 per Pil metropolitano viene dalle attività logistiche e manifatturiere portuali

Eugenio Pendolini

«Occorre quanto prima ripristinare il pescaggio del Canale dei Petroli a undici metri e cinquanta. Ad oggi è già ridotto di un metro, andando avanti così rischiamo di perdere volumi di traffico sempre maggiori. Chiediamo solo di essere messi nelle condizioni di lavorare al meglio, anche a discapito delle limitazioni del Mose. Mi auguro che questo venga capito anche dalla città di Venezia». Alessandro Santi, presidente Assoagenti Veneto, cerca distensione e non polemica riguardo al futuro del Porto. Il suo messaggio arriva al termine dell'incontro di ieri, nella sede di Confcommercio a Roma, dal nome «Se Venezia non è un porto, questa non è un'assemblea». Si parla del futuro del Porto industriale, commerciale e turistico, del suo ruolo strategico e del rischio che correrebbe

l'intero indotto se fosse messo in discussione. Il convitato di pietra è il tentennamento del governo gialloverde sul tema grandi navi in laguna. Così, davanti a una platea di centinaia di persone, Santi torna sul mancato escavo del canale Malamocco-Marghera che preclude l'accesso ai canali industriali e ai terminal alle navi con maggiore carico. Di recente, infatti, la Capitaneria ha ridotto il pescaggio massimo di navigazione a 10,50 metri. Le navi con più carico vengono così dirottate negli altri porti dell'Adriatico. Il progetto di adeguamento esiste, si attenda solo il via libera della Commissione di Salvaguardia di Venezia. Nel frattempo, però, più di qualcuno ha storto la bocca sull'utilizzo di un chilometro di palancole e scogliere per fermare l'erosione del canale. «Si perde pescaggio» aggiunge Santi, «proprio

perché il fango ci si riversa sopra. A chi ci dà la responsabilità di trasformare la laguna in un braccio di mare, dico che non è colpa nostra». La «non assemblea», come la battezza il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, parte dal presupposto che una Venezia senza porto non sia immaginabile. Sia nell'immaginario collettivo, sia soprattutto a livello economico. Il 25% del Pil metropolitano di Venezia deriva dal porto, nodo strategico per l'intera economia del Nord Est. Attualmente, sono impiegate più di 18 mila persone, e il volume di affari cresce del 6% rispetto al 2017. Numeri che, secondo il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese, fotografano la «vocazione industriale del territorio, con un fatturato imprenditoriale e industriale pari a 20 miliardi di euro». A questo si aggiungono nove miliar-

di di export. «Ecco perché» dice ancora Marinese, «ho proposto la creazione di una zona economica speciale, sarebbe un grande impulso all'economia». Federagenti, durante l'incontro, presenta anche alcuni studi scientifici per smascherare false notizie sul porto di Venezia. Tra queste, ad esempio, l'erosione della laguna le cui cause andrebbero ricercate nelle dighe foranee alle bocche di porto e non nelle grandi navi. Sull'inquinamento, poi, viene riportata una ricerca secondo cui un singolo battello inquina più di una nave da crociera. Anche la causa dell'erosione delle fondamenta non sarebbe da ricercare nel passaggio a 6 nodi delle grandi navi. «Questi numeri» conclude Santi, «non vogliono alimentare polemiche, bensì sopirle al fine di consentire al porto di sopravvivere e di continuare a rappresentare, dopo il turismo, la principale e storica attività della città». —