

Venezia

Musolino: «Al Porto non servono grandi navi merci»

«Il Porto di Venezia non ha bisogno delle grandi navi container». Il presidente Pino Musolino è categorico. «I soldi pubblici vanno gestiti per intercettare i traffici prevedibili, non per le visioni».

Fullin a pagina VI

«Basta spot, le meganavi non verranno»

► Musolino: «Niente offshore, ci attrezziamo per i cargo da 8mila Teu»

IL FUTURO DEL PORTO

VENEZIA Cosa se ne farebbe il porto di Venezia di un terminal in mare aperto capace di ospitare navi che trasportano ciascuna 16mila o 20mila container?

«Quelle navi non verranno mai in Adriatico e i soldi pubblici vanno gestiti per intercettare i traffici prevedibili, non per le visioni. E poi, la via della Seta serve soprattutto alla Cina per piazzare la sua sovracapacità produttiva siderurgica e industriale in Europa e dovremmo cominciare a chiederci a cosa questa possa servire ai nostri porti e all'Italia e a cosa dovremmo chiedere in cambio».

FEDERAGENTI

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, ha messo una pietra sopra il progetto del terminal offshore ideato dal suo predecessore Paolo Costa e attualmente in fase di studio da parte di

un team italo-cinese con un contratto affidato da Costa al termine del suo mandato. Musolino ha lanciato il siluro in un contesto piuttosto importante, l'assemblea annuale di Federagenti che si è tenuta a Roma alla presenza di presidenti di autorità di sistema, del comandante delle Capitanerie di porto, dei rappresentanti degli agenti marittimi di tutto il Paese e anche del Governo.

NAVI PIÙ PICCOLE

«Invece di pensare ai 20mila container per i quali non ci sarebbe poi un entroterra in grado di smaltirli - ha proseguito - è molto meglio attrezzarci per l'arrivo di navi da 8mila container, a farle arrivare bene nel nostro porto. Almeno per i prossimi anni. Quando Msc ha mandato in Adriatico una nave da 12mila Teu

è stato più uno spot che l'inizio di un impiego sistematico. Ma lo sapevo - ha denunciato - che c'è da fare la manutenzione dei fari e fannali e che le navi dopo le 17 non entrano e il porto è chiuso? Queste sono le priorità: far funzionare bene quello che abbiamo in base alle richieste del mercato e il mercato dice che le navi così grandi non avranno la convenienza a venire in Adriatico».

GLI INVESTIMENTI

Il Piano Triennale del Porto prevede 440 milioni di investimenti, che serviranno proprio per migliorare l'accessibilità del porto e la gestione delle merci in entrata e in uscita. Invece dell'offshore è in fase di valutazione una banchina "alti fondali" sulla bocca di Malamocco con base la platea in cemento dei cantieri del Mose (il cosiddetto "Mini offshore"). Qui sarebbe garantito un pescaggio di 16 metri. Sono poi previsti il nuovo terminal container nell'area Montesyndial, il nuovo terminal crociere nel canale industriale Nord, l'adeguamento dei fondali di Venezia e Chioggia e il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria.

LE CROCIERE

Musolino ha poi ammonito dal dare eccessivo ascolto alle proteste contro la crocieristica, che potrebbero mettere a rischio posti di lavoro. «Siamo sicuri - si chiede Musolino - che dietro alle organizzazioni ambientaliste tedesche che vengono qui in Laguna non ci siano interessi dai porti del Nord, interessati a spostare traffico sul quell'area? Come si dice, a pensar male si fa peccato...».

Sulla vicenda sono intervenuti anche l'assessore allo sviluppo economico Simone Venturini e il presidente degli agenti marittimi del Veneto, Alessandro Santi. Anche loro hanno respinto nettamente l'idea che Venezia possa rinunciare al suo porto e vivere un futuro di città-museo. «Venezia serve un'area vastissima - hanno osservato - e occupa 14.000 addetti a Porto Marghera, 2000 a Chioggia, 4500 nel solo settore crociere, 1034 imprese. È irrinunciabile. Per le crociere poi - hanno concluso - dove Venezia ha perso 300mila passeggeri in un anno, la rinuncia provocherebbe la scomparsa delle navi passeggeri in tutto l'Adriatico».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**VIA DELLA SETA:
«CONVIENE ALLA CINA
PER PIAZZARE
LA SUA PRODUZIONE
MA NOI CHE COSA
CHIEDIAMO IN CAMBIO?»**



PORTO CONTAINER II terminal di Marghera. Sopra, Pino Musolino

