

D'Alpaos: «Crociere in mare Contorta solo in via provvisoria»

» **Il convegno** L'ingegnere «apre» all'ipotesi di Costa vincolata a studi approfonditi sugli effetti idraulici Italia nostra e No Nav, levata di scudi sulla nuova scogliera

»

Paolo Costa Il porto va letto rispetto alle esigenze europee, la competenza è dello Stato

»

Gherardo Ortalli La salvaguardia della laguna è primaria, il porto è subalterno

VENEZIA - Il futuro delle navi? In mare. Ne è convinto Luigi D'Alpaos, l'ingegnere idraulico che fu consulente dell'allora sindaco Costa sul tema delle alternative per le crociere. E che ieri ha «aperto» all'ipotesi del canale Contorta, pur con una valanga di condizioni. Ha detto D'Alpaos: «Nel medio lungo periodo le navi vanno estromesse dalla laguna, ma data l'importanza della crocieristica deve esserci un tempo di transizione, finito». La transizione per D'Alpaos è «il Contorta, pronto in due o tre anni, tra scavo e opere di mitigazione», il futuro è in mare «la sola proposta concreta che ho visto è quella di De Piccoli, pronta in cinque anni». Poco dopo è intervenuto il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa per ribadire che il futuro è fatto di porto off-shore per le merci e di Marittima per le crociere.

Lo «scontro» è avvenuto al dibattito sulla portualità, organizzato ieri dall'Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti, in un clima di grande partecipazione anche alla luce della notizia del nuovo progetto presentato da Porto e Magistrato alle acque per una scogliera in laguna lunga 7 chilometri a difesa dell'allargamento del canale di Malamocco, con la cre-

azioni di barene con il materiale di scavo.

Sul canale Contorta D'Alpaos ha «aperto» ma con grosse condizioni, a partire da indagini e studi approfonditi: «Per fare un canale interno in laguna devono esserci studi fatti bene, in passato siamo stati distratti, distrattissimi con il canale dei Petroli». Servono studi sugli effetti idrodinamici, per prima cosa, dice D'Alpaos. «Non si possono ripetere gli errori del canale dei Petroli - ammonisce - all'epoca mi stupì che il progetto fosse accompagnato da così pochi approfondimenti». Costa ha incassato lo «spiraglio» senza battere ciglio. «Il porto va letto in relazione a esigenze europee, nazionali e regionali assieme, la competenza spetta allo Stato italiano — ha detto — quanto alle crociere la soluzione è il Contorta, che non fa male all'equilibrio della laguna, mantiene crociere e traffico merci». Ma sul peso del Porto e delle sue esigenze, il professor Gherardo Ortalli, dell'Istituto veneto, la pensa diversamente: «Gli interventi di salvaguardia sono primari per proteggere il bene che il passato ci ha fatto ereditare - ha detto - il porto diventa subalterno». Attenzione, però, dice il professor Andrea Rinaldo: «Per decidere quali schemi di

salvaguardia adottare prima si deve scegliere cosa fare della città, non usare gli schemi di salvaguardia come sostituti di un piano economico».

Sullo sfondo del dibattito di ieri c'era anche la preoccupazione per il nuovo progetto presentato alla commissione di Salvaguardia da Porto e Magistrato alle acque. «Chi decide il futuro della laguna — scrive Lidia Fersuoch di Italia nostra — qual è l'idea di laguna che si persegue e chi pianifica? E' urgente che l'Autorità faccia un nuovo piano regolatore del porto da sottoporre ai Comuni e alla commissione Via nazionale». Chiede un intervento politico anche il Comitato Comitato No Grandi: «Il progetto contraddice e rovescia gli indirizzi di tutte le leggi, le norme, i piani e i pareri che si sono susseguiti dalla grande acqua alta del 1966», scrive, chiedendo dove siano il sindaco **Orsoni**, i ministri Orlando e Bray.

Ei.Lor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

