



MERCOLEDI 16 OTTOBRE 2013

cerca nel sito

CAMBIA
PASSWORDABBONAMENTI
E ACQUISTI

ESCI

SEGUICI SU

PROSSIMA USCITA
17 OTTOBRE ORE 19HOME | VENEZIE POST | MAPPE | CULT | MONITOR | SPECIALE EVENTI | OGGI SULLA STAMPA | CHI SIAMO | WHO WE ARE  PUBBLICITÀ | CONTATTI |

FESTIVAL CITTÀ IMPRESA | PREMIO CITTÀ IMPRESA | GREEN WEEK | GALILEO INNOVATORS' FESTIVAL | MODESIGN | TRIESTE NEXT | SALONE EUROPEO DELLA CULTURA

LA COPERTINA

Soldi per la Brescia-Verona-Padova,
il ddl Stabilità rescuista la Tav
di Davide Pyriochos

PRIMO PIANO

Marco Polo chiede dividendo
da 100 milioni di euro
di R.P.

La Finanziaria delude il Nordest
Ora si spera nel Parlamento
di D.P.

Terza Corsia, beffa 160 milioni
svaniti nella Legge di Stabilità
di Andrea Piccolo

Grandi Navi, Uil attacca Orsoni
e appoggia il canale Contorta
di Fiorella Girardo

Province del Nord sfidano Delrio
Zaccariotto: «No alla soppressione»
di Redazione

Imprese innovative, è crisi
L'exit strategy è il nuovo
manifatturiero
di redazione

Meeting Italia-Germania
l'industria riparte da Bolzano
di redazione

LA GIORNATA

Giunta Regione Veneto:
via libera a piano energetico

Safilo piace ai fondi: il 2%
alla Financiere di l'Echiquier

Diesel punta sulla moda 3D
abiti indossati da clienti-avatar

Eurotech acquista azioni proprie
in vista di futuri investimenti

Herambiente e Gesteco assieme
per bonifiche siti siderurgici

Donazzan domani a Roma
per fondi cassa integrazione

Italia e Russia a confronto
A Verona il Forum Eurasiatico

Acli e Banco Popolare,
accordo di reciproca collaborazione

Legnolandia realizza gioco
per isola dell'Oceano Indiano

Trasporti

Like 0

Tweet 0

1

Grandi Navi, Uil attacca Orsoni e appoggia il canale Contorta



DI FIORELLA GIRARDO

«Ricordo al sindaco Orsoni che durante la sua campagna elettorale aveva detto che Porto Marghera sarebbe rimasta area industriale. Ora non può metterci le navi da crociera». E' un attacco in piena regola quello che Gerardo Colamarco, segretario regionale della Uil, ha sferrato stamani al sindaco di Venezia, e un endorsement all'Autorità portuale. Numeri alla mano, il sindacalista ha spiegato perché la scelta di trasferire le Grandi Navi nel porto commerciale sia impraticabile. I lavoratori del

settore (tra diretti e indiretti) rappresentano il 4,1% dell'occupazione complessiva di Venezia per un totale di 4255, mentre l'indotto economico generato dal business delle crociere sarebbe di 283,6 milioni secondo la ricerca commissionata a Local Area Network. Di questa cifra il 73% corrisponderebbe alla spesa turistica, il 16,4% alle forniture di bordo delle compagnie di navigazione e il restante 10% agli equipaggi delle navi. Cifre importanti che rappresentano il 3,26% del Pil della città lagunare e fanno riflettere sulle possibili soluzioni, perché molte compagnie hanno già detto che lascerebbero lo scalo lagunare in caso di trasferimento all'interno del sito industriale.

«Il Porto è vittima del suo successo – ha commentato Luca Romano di LAN, autore della ricerca effettuata su dati dell'Autorità Portuale -. Gli investimenti degli ultimi anni, in larga misura privati, stanno comportando un miglioramento anche dello scalo commerciale e hanno fatto sì che la Marittima sia diventata il più importante hub crocieristico del Mediterraneo». Romano ha spiegato come le novità dei prossimi mesi, ossia l'elettrificazione delle banchine che permetteranno ai transatlantici del mare di spegnere i motori abbattendo le emissioni, e il trasferimento dei traghetti a Fusina, rendano il terminal lagunare la soluzione migliore da adottare. «Spostare a Marghera le navi da crociera - ha aggiunto Romano - significa tagliare le gambe a un'economia che fa da volano al resto delle infrastrutture locali. Venezia è home port, significa che i turisti arrivano e ripartono da qui utilizzando aerei, treni e autostrade, transitando per la città e lasciando sul terreno risorse che vengono utilizzate anche per investimenti in campo ambientale. Se si interrompesse questa filiera verrebbero a mancare i fondi per il miglioramento del territorio»

«Le navi vanno tolte dal canale della Giudecca – ha affermato il segretario della Uil -, come prescrive il decreto del Ministero delle Infrastrutture, ma non possiamo delegare a Roma la scelta di dove farle transitare. Occorre prendere una decisione qui». Lo studio presentato stamani non lascia margini di dubbio e indica nel passaggio dietro alla Giudecca l'unica ipotesi percorribile. «Il canale Contorta S. Angelo è il meno costoso e il più rapido da realizzare – ha dichiarato Colamarco – perché prevede lavori solo per 12 mesi e un costo di 170 milioni di euro, di cui 62 a carico dell'Autorità portuale, una ventina provenienti dai Fondi Europei e il resto a carico dello Stato». Si tratta della soluzione ampiamente appoggiata dallo stesso Porto che sottolinea come l'interferenza tra traffico passeggeri e merci sia limitata al solo tratto della bocca di Malamocco su cui non insistono vincoli ambientali.

«Noi appoggiamo gli interessi dei cittadini – ha aggiunto -, non di qualcuno. Orsoni ha la memoria corta».