



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

Passaggio a Nordest. Il mondo transiterà di qui?

INTERVENTO PROF. PAOLO COSTA

Presidente Autorità Portuale di Venezia

Venezia, 10 novembre 2010

Perché il mondo dovrebbe passare di qui?

Perché i porti del Nordest (Ravenna, Venezia e Trieste), o meglio dell'Alto Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia) sono al posto giusto al momento giusto. Perché **l'Asia è il nuovo motore dello sviluppo mondiale** e **la Germania è il motore dello sviluppo europeo** e le relazioni tra Germania e Estremo oriente passano per il canale di Suez. Perché i paesi che si affacciano sulla riva sud del Mediterraneo africano (Egitto, Libia, Tunisia, Algeria e Marocco) e vicino orientale (Turchia, Siria, Libano, Israele) crescono a ritmi elevati e importano da/esportano in Europa - Perché in Europa anche se i valori assoluti dello sviluppo parlano tedesco e le altre lingue della "vecchia Europa" i tassi di crescita più elevati parlano in polacco, ceco, slovacco e le altre lingue della "nuova Europa"

Ma soprattutto **perché sulla relazione Asia-Europa, via Suez, l'Alto Adriatico offre il miglior *transit time* e le migliori performance ambientali.**

Perché non passano di qui?

Almeno il 40% dei container da e per il Veneto usano i porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo per il prevalere del modello "**hub and spoke**" nel trasporto oceanico dei container. Le grandi porta container toccano pochi porti hub da questi poi partono portacontainer feeder più piccole dirette verso porti di destinazione finale.

Nel Mediterraneo gli hub italiani sono Taranto, Gioia Tauro e Cagliari, che soffrono sempre più la concorrenza degli hub africani, Port Said all'entrata da Suez e Tangeri vicino all'entrata da Gibilterra.

La destinazione finale delle grandi portacontainer provenienti dall'Estremo Oriente è rappresentata, al momento, dai porti del Mar del Nord che raggiungono una scala di operazione che aumenta le frequenze ed economie di scala che riducono i costi con un effetto cumulativo virtuoso che aumenta competitività ed attrattività del Mar del Nord.

La "felice ubicazione" dell'Alto Adriatico non basta, occorrono infatti infrastrutture adeguate e servizi di trasporto e logistici all'altezza, e nel Nord Adriatico, le infrastrutture portuali oggi non sono adeguate.

È il classico problema "dell'uovo e della gallina": non si adeguano le infrastrutture perché non c'è abbastanza traffico e non c'è abbastanza traffico perché le infrastrutture non sono adeguate.

I servizi di trasporto risentono infatti della difficile situazione del trasporto ferroviario: delle difficoltà di FS Cargo, dell'affacciarsi sul nostro mercato di OBB (ferrovie austriache), di DB (ferrovie tedesche), ma anche altri operatori internazionali e locali privati e pubblici.

I servizi logistici risentono, infine, della debolezza dei nostri operatori (italiani e nordestini in particolare); a causa delle clausole inserite nei contatti chiamate "franco fabbrica" (ex-works) che addossano al compratore l'onere di disporre il ritiro della merce. Queste sono ancora preferite rispetto alle clausole chiamate "franco destino".

Perché e come li faremo passare?

Perché nessuno può “rubare” all’Alto Adriatico la sua ubicazione (quella che ha fatto della Repubblica di Venezia una potenza marittima e portuale per oltre 1000 anni) che lo pone naturalmente più vicino ai mercati europei rispetto al Mediterraneo.

Perché stiamo realizzando quell'adeguamento infrastrutturale e stiamo favorendo quell'adeguamento trasportistico e logistico capace di trasformare un vantaggio geografico in un vantaggio economico attraverso:

- **costruzione a Fusina (in area ex-Alumix) di un nuovo terminal ro-ro e ro-pax** (traghetti merci e passeggeri) **con quattro accosti** (1000 toccate anno) dei quali uno attrezzato per navi passeggeri lunghe più di 340 metri. Il nuovo terminal libera il canale della Giudecca di tutti i passaggi di traghetti (oggi 450 all’anno) e il ponte della Libertà dei camion diretti e provenienti dalla Marittima (che resterà destinata solo alle navi passeggeri).
- **realizzazione di un nuovo terminal container con annesse aree per attività logistica e per la connessa manifattura leggera** in area ex-MontefibreSyndial (92 ettari) dove oggi sono state dismesse le attività industriali.
- **una piattaforma portuale d'altura** in acque profonde 20 metri attrezzata
 - a. per **estromettere il traffico petrolifero** dagli accosti lagunari di San Leonardo (successivamente utilizzabile come punto di allibio interno lagunare a servizio della navigazione interna fluviale).
 - b. per realizzare un **molo container** di 1200 metri capace di ricevere fino a tre portacontainer delle massime dimensioni e capace di allibare fino a 3 milioni di TEU anno (oggi Venezia ne fa meno di 400mila anno pur essendo il porto che ne tratta di più in Alto Adriatico) su chiatte che trasferiscono il carico a Marghera (e da qui anche negli interporti di Padova, Verona e Bologna) ma anche a Chioggia, e a Porto Levante.
 - c. **per realizzare un punto**, dotato della relativa area di stoccaggio, **di transhipment di container** dalle navi oceaniche ad altre navi feeder dirette a porti adriatici minori.
 - d. per **realizzare un porto rifugio** dove ospitare navi dirette al porto di Venezia in caso di necessità e comunque in presenza di chiusura delle barriere mobili del Mose.

Perché con questi sviluppi - e qui sta il passaggio chiave di tutta la strategia - Venezia fa la sua parte per preparare i porti dell'Alto Adriatico (quelli riuniti nel NAPA - North Adriatic Ports Association - Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka) a trattare entro il 2020 almeno 10 milioni di TEU. Un obiettivo considerato da alcuni operatori italiani troppo ambizioso. Fatto assolutamente vero se lo si confronta con i livelli irrilevanti della quota del mercato europeo servito oggi dai porti italiani (4.5 milioni di TEU anno per i porti dell'Alto Tirreno e 1.3 milioni di TEU anno per i porti dell'Alto Adriatico, Koper e Rijeka inclusi), ma il livello minimo indispensabile per convincere armatori e caricatori che l'Alto Adriatico è una alternativa credibile a una Europa tutta servita dai porti del Mar del Nord.

Obiettivo ambizioso, ma credibile e possibile se solo si pensa che 10 milioni di TEU **corrisponderanno sì, secondo le stime più prudenti, all'80% del mercato contendibile ai porti concorrenti nel 2020, ma che questa quota è destinata a scendere al 50% nel 2030 e al 25% nel 2040.**