

DISCORSO DI PAOLO COSTA, PRESIDENTE DELL'AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA, IN OCCASIONE DELL'INAUGURAZIONE DELL'ANNO PORTUALE (11.05.2015)

Una fotografia dell'area di Porto Marghera dall'alto consentirebbe oggi ad un occhio esperto di riconoscere **il persistere dei tratti infrastrutturali di una delle più grandi aree portuali-industriali europee** di sempre (1447 ettari di aree operative portuali e industriali - più altri 662 ettari di canali, specchi d'acqua, strade, ferrovie e altre servitù - servite da 12 chilometri di banchine attive, raggiungibili da navi con pescaggi fino a - 11.5 metri ed articolate in decine e decine di lotti, tutti dotati di raccordi stradali e di 135 km di raccordi ferroviari.

Un confronto della foto odierna con una degli anni '70 – della Marghera della petrolchimica e della metallurgia di base che aveva superato i 33.000 occupati - consentirebbe invece di constatare **la pervasività del cambiamento intervenuto**, con lotti oggi abbandonati, che giustificano la retorica del polo industriale vicino alla dissoluzione o dell'area perduta per la difficoltà di bonificarla, ma con altri lotti ritornati operativi.

Germogli di un nuovo corso che fa intravedere crescita di PIL e occupazione in loco o in un più ampio contesto regionale, nazionale ed europeo servito dalle attività oggi insediabili a Marghera.

E se incuriositi dalla foto ci si avvicinasse fisicamente alla Porto Marghera di oggi si constaterrebbe che (2014) sono pari a 1.034 le aziende ivi operanti per un totale di 13.560 addetti, in crescita di un migliaio di unità rispetto al 2013, ma scoprendo che non vi sono più gli oltre 13.000 occupati nella petrolchimica di base o gli oltre 6.000 della metallurgia di base.

Oggi, entro l'ambito di Porto Marghera, si possono incontrare 4.220 addetti ad attività portuali, 1.580 addetti ad attività industriali portuali, 1.466 addetti in attività industriali e 1.198 in altre attività di interesse portuale.

In ogni caso ci si renderebbe conto di essere di fronte ad **una metamorfosi disordinata, caotica, casuale.**

Ma non potrebbe essere altrimenti perché sono quasi 17 anni - dalla firma dell'Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera del 1998 - che le attività portuali e industriali lì insediate vivono entro un quadro di "confusione strategica".

L'Accordo del 1998 aveva enunciato una serie di buoni propositi sia sul fronte ambientale sia su quello produttivo. Ma si fondava sull'ipotesi di concedere alla petrolchimica veneziana un ulteriore ciclo di investimenti di base (simboleggiato dal raddoppio del *cracking*), solo all'esaurirsi del quale (venti anni dopo)

il modello incentrato sulle industrie di base a filo di banchina - quello che aveva portato Porto Marghera ad oltre 33.000 occupati diretti nel 1965 - si sarebbe considerato superato.

Di fatto, mentre dal lato ambientale si avvia dal 1998 un processo di bonifica dell'area, dell'acqua e dei suoli del SIN di Venezia, che raggiunge qualche risultato anche se costituisce per la sua farraginosità una remora ad ogni processo di conversione, dal lato produttivo si oscilla, senza la necessaria lucidità, tra l'ipotesi di difendere ad oltranza il modello industriale allora prevalente, e quello, opposto, di rifiutare qualsiasi ulteriore ipotesi di riconversione industriale alla ricerca di improbabili *waterfront* da sfruttare come *loisirs* di complemento allo sviluppo turistico di Venezia.

A questo ha contribuito sicuramente il fatto che l'accordo del 1998 viene firmato con troppe riserve mentali. E' così che il previsto raddoppio del *cracking* non supera mai la Valutazione di Impatto Ambientale e che l'ENI organizza la sua uscita dalla petrolchimica con uno spezzatino di dismissioni successive. Alla lenta agonia della vecchia Marghera si oppongono solo – pateticamente, con il senno di poi— i sindacati e le autonomie locali.

La conseguenza è che ogni attore ha perseguito il suo obiettivo, il suo particolare, ma nessuno ha guidato il cambiamento di Porto Marghera. S'intende, non sostituendosi al mercato, ma regolandolo e incanalandone le spinte per far coincidere al meglio interessi privati ed interesse collettivo.

E' arrivato il momento di cambiare registro.

E di farlo non accontentandosi di creare qualche condizione favorevole in tema di destinazione urbanistica o di semplificazione delle bonifiche o di intermediazione nella proprietà delle aree.

La conferma della destinazione urbanistica ad attività industriali e portuali di gran parte di Marghera operata con il PAT del Comune di Venezia, è decisione benedetta, perché crea un quadro di certezze e taglia aspettative di massimizzazione della rendita fondiaria non coerenti con gli obiettivi occupazionali o produttivi di interesse generale.

Così come lascia ben sperare l'Accordo di Programma per le bonifiche di Porto Marghera del 2012, che dovrebbe semplificare ed accelerare il processo rimuovendo almeno alcuni degli ostacoli burocratici alla bonifica e alla riconversione produttiva.

E ancor più l'acquisto in blocco di aree "funzionali alla riconversione industriale" in Porto Marghera di proprietà di Syndial Spa da parte della NewCo appositamente formata da Regione del Veneto e Comune di Venezia; acquisto che aggiunge 120 ettari ai 126 già in controllo pubblico e destinati alla riconversione portuale e industriale da parte della Autorità Portuale di Venezia e delle sue controllate.

Ma è possibile fare di più, molto di più, sul solco tracciato di recente con l'Accordo di Programma per la Riconversione e Riqualificazione Industriale di Porto Marghera sottoscritto l'8 gennaio 2015 fra il MISE, la Regione Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia.

E' giunto il momento che tutti assieme, coloro che sono qui stamattina, operatori portuali, imprese industriali, istituzioni, definiscano, prima, e mettiamo in campo, dopo, una nuova articolata linea di sviluppo di Porto Marghera. Uno sviluppo, stavolta, strategicamente immaginato – anche avvalendosi della revisione in corso del Piano Regolatore Portuale che ha tutta Marghera dentro l'area di competenza - e organicamente guidato.

Dobbiamo e possiamo farlo perché il complesso sistema portuale-industriale di **Porto Marghera è al centro – e può esserlo messo ancora di più – di un fortunato, eccezionale ed irripetibile intrecciarsi di più processi, temporali e geografici, che hanno già avviato un timido processo spontaneo di riconversione verso un nuovo, vincente, paradigma produttivo.**

Sta in primis alla comunità portuale e industriale veneziana – attori pubblici e attori privati - adeguare tempestivamente, con l'aiuto delle istituzioni regionali e nazionali, il complesso portuale-industriale veneziano per permettergli di cogliere le occasioni offerte dalla congiuntura del tutto eccezionale.

Una congiuntura favorevole che si può sintetizzare nel fatto che il vecchio paradigma produttivo della Marghera dominata dall'industria di base viene meno oggi creando lo spazio per un diverso modello fondato su manifattura, quasi manifattura e logistica, in un momento nel quale la globalizzazione dei mercati, la velocità relativa di maggior crescita nei mercati extra Ue rispetto ai mercati in tra Ue, e il ridisegno di tutte le catene logistiche globali e regionali invita ogni impresa a riesaminare la propria localizzazione per ottimizzarla.

Momento nel quale Venezia si trova, con e tra i porti NAPA dell'Alto Adriatico, riconosciuta come il luogo europeo più vicino ai mercati asiatici e africani oltre Suez. Un riconoscimento fino a ieri venuto dal lato europeo, laddove il porto di Venezia è il solo a far da radice marittima ai corridoi europei Mediterraneo, Adriatico-Baltico e, via Verona e Brennero, Scandinavo Mediterraneo, ma che oggi si rafforza con il messaggio proveniente dalla Cina, che pensa a Venezia come al terminale occidentale della Via della Seta marittima.

Ma anche momento nel quale, per l'evoluzione della geografia della manifattura, Venezia diventa il luogo più vicino – quello che minimizza i costi diretti e indiretti di trasporto sulla tratta terrestre - ai luoghi della produzione manifatturiera, soprattutto di quella eccellente, europea come di quella italiana. Un aspetto di

quel fenomeno di “obsolescenza geografica” del sistema portuale italiano che vede riprodursi in Italia nel rapporto tra Tirreno ed Adriatico, lo stesso squilibrio che a livello europeo domanda un riequilibrio tra mar del Nord e Mediterraneo a favore di quest’ultimo.

E il riconoscimento cinese non è solo un tributo pagato alla storia, alle vie della seta aperte da Marco Polo nell’altra direzione, ma un segnale al quale occorre guardare con attenzione nel momento in cui la relazione tra Europa e Asia è divenuta più importante di quella della relazione tra Europa e Nord America e il percorso minimo tra l’oltre Suez asiatico, ed africano, e l’Europa passa indiscutibilmente per l’alto Adriatico e per Venezia.

Per Venezia, prima di ogni altro porto, perché è la nuova geografia della manifattura europea sempre più spostata ad est e sud est che ne fa il porto che minimizza il costo generalizzato del trasporto sull’arco terrestre europeo delle catene logistiche Asia-Europa.

Un vantaggio geografico, tutto da trasformare in un vantaggio economico, e che finora era stato apprezzato solo con riferimento alla individuazione dello scalo, o degli scali, da adeguare per **consentire alla portualità italiana di contendere almeno una parte dei mercati europei alle portualità concorrenti.**

Ma un vantaggio geografico che oggi qui dobbiamo rivalutare anche nel contesto dei processi di reindustrializzazione costiera, di *near-reshoring* e *back-reshoring* della manifattura su scala mondiale.

Oggi ogni impresa che aveva scelto la delocalizzazione in Asia pur mantenendo mercati europei si sta domandando se non le convenga avvicinarsi ai mercati finali (*near-reshoring*), magari rilocalizzandosi nei Balcani, o addirittura ritornare sul suolo europeo (*back reshoring*): **in ogni caso le localizzazioni privilegiate diventano quelle costiere, quelle nelle aree portuali, per definizione le più vicine ai mercati mondiali.** Una nuova tendenza “portocentrica” che vale anche per ogni impresa europea che vede aumentare sempre più la quota delle sue esportazioni al di fuori dell’Unione Europea.

Un problema da trasformare in una occasione che riguarda da vicino Marghera e molti altri luoghi di industrializzazione costiera in Italia.

Una Italia che è andata progressivamente abbandonando l’industria di base; dove la raffinazione del petrolio, le diverse metallurgie e la stessa siderurgia o sono state abbandonate, o incontrano notevoli difficoltà ad essere mantenute.

Tutte attività che venivano svolte soprattutto in aree portuali: i porti industriali costituivano le bocche di miniera del nostro paese. Oggi la progressiva contrazione delle attività di trasformazione di base sta

lasciando inutilizzate molte aree portuali, spesso profondamente contaminate nel suolo e nelle acque di pioggia che lo bagnano.

Ma sono aree che si dimostrano adatte oggi ad una nuova stagione di industrializzazione costiera: non più di base, ma quella che produce od usa semilavorati manifatturieri, la manifattura leggera, la quasi manifattura come l'industria degli assemblaggi vari, od anche solo quella dedicata al **condizionamento e ricondizionamento logistico** per la distribuzione e il trasporto di semilavorati e prodotti.

Tutte attività caratterizzate da flussi di input e di output sempre più provenienti o destinati a mercati di Paesi emergenti a scala globale, che stanno mostrando, e promettono di mostrare ancor più, tassi di crescita superiore a quelli dei paesi sviluppati, sicuramente di quelli europei.

L'*handicap* di ampie zone industriali contaminate e da riconvertire si sta trasformando, o può trasformarsi, in occasione di sfruttamento delle **nuove tendenze localizzative** "portocentriche". Il fenomeno è in corso in ogni continente e può imporsi in ogni parte del mondo a ritmi più o meno accelerati a seconda della capacità degli attori pubblici e privati di riconoscere il fenomeno e di facilitarlo per cogliere al più presto le nuove opportunità.

Marghera è uno di questi siti, ma non è il solo in Italia.

Le iniziative **manifatturiere, quasi manifatturiere e logistiche** in corso a Marghera – **e delle quali daranno testimonianza i nostri ospiti nel corso della tavola rotonda** - vanno viste, oltre che in sé, come esempio di quanto potrebbe accadere in altre parti d'Italia, Mezzogiorno compreso, mostrando obiettivi degni di una politica capace di riproiettare il potenziale manifatturiero italiano sui mercati globali sia dei paesi sviluppati come di quelli emergenti.

La Marghera del secolo scorso, quella dell'industria di base, si era sviluppata per la concomitante presenza di tre fattori localizzativi: il lavoro a basso prezzo, l'energia a basso costo e la vicinanza al mare, come vicinanza alla bocca di miniera. **Oggi né Marghera né alcun'altra localizzazione costiera italiana può pensare a vantaggi localizzativi provenienti da basso costo del lavoro o da basso costo dell'energia.**

Resta la vicinanza al mare come vicinanza ai mercati globali. Un fattore localizzativo da sfruttare al meglio con un paziente lavoro di attrazione selettiva delle industrie maggiormente proiettate all'esportazione globale nei luoghi di nuova industrializzazione costiera.

È in questo contesto che gli scenari evolutivi del sistema economico nazionale e mondiale e i cambiamenti possibili del modello produttivo di Porto Marghera **impongono alle Istituzioni e agli operatori del Porto di Venezia di definire strategie comuni e azioni comuni per lo sviluppo che si adattino al nuovo ruolo del Porto e dell'Industria** all'interno delle nuove complesse catene produttive e logistiche.

Il punto di partenza strettamente portuale è sicuramente incoraggiante.

I dati dei traffici del primo quadrimestre del 2015 ci dicono che il complesso dei traffici è in crescita del 12.1% rispetto allo stesso periodo del 2014, grazie alla netta ripresa dei traffici di rinfuse liquide, che hanno assorbito lo shock della cessazione dal 2013 delle attività di raffinazione del greggio a Marghera e Mantova, e alla forte crescita delle merci in container (+19.4% che porta il livello annuale di questi traffici al suo record storico che avvicina i 500.000 TEU) e ai traffici di general cargo (+ 32%).

Facendo un passo indietro, al 2014, gli andamenti di alcune delle principali categorie merceologiche, rinfuse solide e container su tutti, hanno registrato interessanti variazioni positive rispetto al 2013; nello specifico, il traffico delle rinfuse solide è aumentato del 7,7%, mentre quello delle merci containerizzate del 2,3%. Ci fa piacere pensare che la crescita dei traffici di rinfuse solide (principalmente cereali e carbone) sia dovuta, oltre che ai maggiori pescaggi garantiti dall'escavo dei canali intra lagunari, alla maggior efficienza raggiunta dai terminal e all'integrazione logistica tra questi e i loro clienti favorita dal tavolo tecnico promosso dall'Autorità Portuale.

Discorso a parte, naturalmente, va fatto per il porto passeggeri e per l'eccellenza crocieristica incappata in una contrazione del traffico nel 2014 - fortunatamente più limitato di quanto temuto - solo per i limiti amministrativi imposti dall'applicazione del decreto Clini-Passera, annullati dalla magistratura amministrativa, ma volontariamente accettati dalle compagnie di navigazione crocieristica in attesa della realizzazione alternativa per raggiungere la Marittima.

Da "impianti esistenti" a "impianti adeguati": un porto capace di sfruttare vantaggi geografici e le nuove opportunità.

Gli investimenti infrastrutturali

È per avviare il gigantesco "*revamping*" dell'enorme patrimonio infrastrutturale ereditato dalla "vita precedente" di quella che è stata ed ancora è una delle aree portuali e industriali più grandi e meglio attrezzate d'Europa - e con esso impedire la dispersione di un ancor più prezioso patrimonio di conoscenze, competenze e cultura portuale e industriale, entrambi, capitale umano e capitale fisico, altrimenti destinati alla piena obsolescenza che APV ha investito dal 2004 al 2014 un totale di 525 milioni di euro in gran parte proveniente da risorse proprie, ma anche dallo Stato, dall'Unione Europea e dai privati che hanno concordato forme varie di partnership pubblico-privato:

- 232 milioni di euro per l'escavo dei canali portuali
- 293 milioni di euro per il potenziamento delle infrastrutture

Investimenti serviti ad aumentare gli standard, infrastrutturali e operativi, dello scalo, migliorando:

L'accessibilità ferroviaria :

- ampliamento del parco ferroviario presso l'isola portuale di Marghera che garantisce 50 treni/ giorno (lunghezza massima dei convogli pari a 700 metri)
- rimessa in funzione del collegamento ferroviario con il nuovo terminal delle autostrade del mare a Fusina
- arricchimento del parco progetti di quello relativo a un nuovo parco ferroviario da realizzare in area Montesyndial e al suo allacciamento alla rete nazionale (raccordo dei Bivi) a Chirignago.

L'accessibilità stradale:

- completamento dei varchi portuali per aumentare sicurezza e fluidità in ingresso/uscita;
- ampliamento e messa in sicurezza di Via dell'Elettronica, Via dell'Azoto, Via della Geologia, Via del Commercio e , nei prossimi 3 anni, Via dell'Elettricità
- realizzazione , per quanto di competenza, del nodo di Malcontenta previsto dall'Accordo "Moranzani" e strategico sia per le attività portuali e industriali sia per la viabilità del Comune di Venezia.

L'accessibilità da navigazione interna:

- assistenza allo start-up di un servizio regolare di trasporto container via chiatte sul canale navigabile che connette Venezia a Mantova e viceversa
- **L'accessibilità nautica:**
- escavo dei canali portuali intra-lagunari per portarli alla quota di pescaggio massima prevista dal piano regolatore portuale (-11.50 metri) e **oggi non superabile dopo la posa dei cassoni del MoSE anche alla bocca di Malamocco;**
- realizzazione di un sentiero luminoso, che permette la navigazione notturna lungo i canali portuali.

L'accessibilità telematica:

- avvio della stesura della rete in fibra ottica destinata a collegare a "mega senza limiti" l'intera area di Porto Marghera.

Gli investimenti operativi

Investimenti infrastrutturali ai quali si sono accompagnati quelli funzionali ed operativi relativi, per limitarsi agli ultimi 2 anni, a:

- l'avvio della procedura di "sdoganamento in mare" e lo sportello unico con la sanità marittima;
- la semplificazione delle procedure doganali in export;
- l'operatività del Punto unico di ispezione frontaliere fito-sanitaria;
- la gestione unitaria della manovra primaria e secondaria che riduce costi e tempi e garantisce operatività H24 del servizio;
- **la riattivazione del Punto Franco**: un privilegio che l'Unione Europea riconosce in Italia solo a Venezia oltre a Trieste e, parzialmente, a Gioia Tauro ed un asset sul quale si intende puntare in un momento nel quale l'economia italiana e del Nordest è fortemente "sbilanciata" su traffici extracomunitari e, in particolare, su quelli relativi alla sponda sud del Mediterraneo, dal Marocco alla Turchia.

Ed è proprio sui traffici intra-mediterranei che l'Autorità Portuale ha puntato per accompagnare l'export – ancora di salvezza durante la crisi ed oggi vettore necessario per agganciare la ripresa – delle imprese del Nordest (e non solo) dando vita **una nuova sezione portuale a Fusina, la terza dopo Marittima e Marghera, che da giugno 2014 ospita il più moderno terminal traghetti per le Autostrade del Mare in Italia**. Un progetto realizzato in partenariato pubblico-privato che ha consentito la bonifica e la riconversione esemplare di un'area dismessa di Porto Marghera e lo spostamento di 400 traghetti ro-pax all'anno dalla stazione di Marittima, cancellando 800 passaggi davanti San Marco.

È chiaro che tutto questo non basta, che occorre molto altro e molto di più per dare forza al potenziale, ancora inespresso, di Porto Marghera: del porto e della sua industria. Ma investimenti infrastrutturali ed organizzativi che hanno consentito agli operatori veneziani di raggiungere, o di tornare a raggiungere, "record" che per limitarsi al biennio 2013-2015, ha fatto sì che a Venezia, solo per citare alcuni esempi, e scusandoci con chi involontariamente dimentichiamo:

- sia arrivata (luglio 2013) la nave portacontainer più grande (6500 TEU) mai entrata nello scalo lagunare, la M/N "Corneille", nave oceanica della compagnia francese CMA-CGM, partita il 23 giugno dal porto di Shanghai. Una toccata, resa possibile dal raggiungimento solo tre mesi prima dei nuovi pescaggi a -11.50 metri ;
- sia giunta (Agosto 2013), la "Ten Jin Maru" la più grande nave portarinfuse mai entrata nello scalo lagunare che ha scaricato 65mila di tonnellate di soia;
- siano stati imbarcati (16 settembre 2014) due colli eccezionali - uno da 100 tonnellate e l'altro da ben 1.130 tonnellate per 31,5 metri di lunghezza – che confermano Venezia come porto leader nel settore dei carichi eccezionali (i 900 colli eccezionali movimentati in un anno);

- abbia ormeggiato (dicembre 2014) la nave Shimanami Queen con oltre 50mila tonnellate di farina proteica proveniente dalla Luisiana (USA) e destinata al mercato agroalimentare del nord Italia;
- abbia ripreso avvio (febbraio 2015) il più veloce servizio porta-container tra Asia e L'Alto Adriatico con l'arrivo della "Xin Qin Huang Dao", una delle 10 navi che le compagnie di navigazione CMA-CGM, China Shipping e UASC - unite nella partnership "Ocean3" - utilizzeranno per giungere in Alto Adriatico con origine o destinazione l'Estremo Oriente asiatico. Un servizio che **garantisce uno dei transit time più competitivi per raggiungere i mercati orientali**;
- **sia stata riaperta (febbraio 2015) la prima (e unica) autostrada fluviale italiana** che prevede un servizio regolare di collegamento via canale di navigazione interna tra i porti di Venezia e Valdarò (Mantova) per merci in colli, rinfuse e, settimanale, per container. Una iniziativa che chiude la fase di promozione avviata dall'Autorità Portuale e che dà concretezza alle scelte dell'UE e del Governo italiano di avviare l'unico sistema marittimo-fluviale appartenente alla Ten-T core network a sud delle Alpi.
- da giugno si aggiunga all'Anek Lines, il nuovo servizio Ro-Ro (traghetti) con Patrasso (Grecia) operato dal Gruppo Grimaldi, rilanciando così le Autostrade del Mare a Venezia.

Conclusioni

Lo abbiamo detto in apertura: trent'anni fa, Porto Marghera era uno dei maggiori siti industriali europei, e certamente il primo italiano. La fotografia di Porto Marghera oggi riproduce oltre 1000 imprese e 13.500 addetti. **Ma non bisogna fermarsi alla fotografia, dobbiamo immaginare il film e se vogliamo che queste imprese e questi addetti abbiano un futuro.**

Dico "vogliamo" per rimarcare una frattura rispetto a quanto è accaduto sinora.

I cambiamenti che ci sono stati, sono avvenuti senza una chiara politica di indirizzo. **Ha prevalso l'entropia, la tendenza al disordine propria di ogni sistema, e quello portuale-industriale di Marghera non è stato da meno.**

Cosa vogliamo che sia Marghera in futuro? Cosa può essere Marghera in futuro?

Ogni destino prevedibile si intreccia necessariamente con quello del suo porto, del fattore localizzativo originario che oggi più che mai ne definisce il valore. Ma, a differenza delle industrie, **i porti non camminano, non possono cambiare localizzazione.**

Per i porti vale la “legge di Say”: è l’offerta che crea la propria domanda e non viceversa. O meglio è l’offerta intelligente che induce la domanda a rivolgersi ad essa, cosa che può non accadere se l’offerta si degrada, diventa obsoleta, manca di intelligenza. Nessuna offerta portuale può fare da sola. Dipende da quella degli altri scali con i quali coopera o compete o tutti e due. Dipende dal modo in cui il porto, nodo di una o più catene logistiche, si integra con gli anelli terrestri e marittimi di ognuna di esse. **Tutte decisioni che reclamano un contesto di politica portuale europea e nazionale e una capacità di lettura a quelle scale dell’interesse collettivo**, e dei modi e delle forme con i quali operatori privati spesso operanti in mercati imperfetti trovino convenienza individuale a perseguire interessi generali.

Oggi il contesto europeo è sicuramente più chiaro di quello nazionale. È da sperare che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica in corso di redazione colmi la lacuna.

Saremmo ipocriti se non dicessimo che la bozza di piano che circola del 1 aprile 2015 è largamente insoddisfacente per sottovalutazione dei compiti ai quali la portualità italiana è chiamata per competere su scala europea e mondiale, per sottovalutazione della necessità di un riequilibrio geografico tra la portualità alto tirrenica e quella alto adriatica -sulla quale si gioca sempre più la capacità italiana di essere presente sui mercati europei contendibili - e per sottovalutazione della necessità di adeguare alla scala della competitività europea la larghezza e la lunghezza dei sottosistemi portuali e logistici da gestire in modo unitario. Tutti temi tutt’altro che indifferenti per il futuro del porto di Venezia e di porto Marghera.

Questo non può e non deve essere il Porto delle occasioni perse, quello che – per usare le categoria aristoteliche – poteva essere qualcosa di grande e importante ma a causa di agenti esterni non è riuscito a compiere la trasformazione da potenza ad atto.

Se in potenza, il Porto di Venezia può essere il più “vicino” al manifatturiero italiano europeo, il più “verde” (lo è già nel settore passeggeri), il più “conveniente”, il più “baricentrico” rispetto all’Europa e tra l’Europa l’Asia e l’Africa, gli ostacoli contro cui combattiamo ogni giorno sono tantissimi e spesso di origine politico amministrativa.

Non intendiamo piangersi addosso, ci siamo rimboccati le maniche e continueremo a farlo: dimostrando nei fatti la capacità di mettere a disposizione del Paese, ancor prima che del Veneto e di Venezia una risorsa che sarebbe tragico sottostimare.

Siamo un Porto con un’accessibilità nautica ridotta per decisione politico amministrativa, e se lo accettiamo con piacere per la salvaguardia di Venezia, non possiamo fare altro che rimarcare con estremo dispiacere il

ritardo nel raggiungimento della piena funzionalità della conca di navigazione a Malamocco, nata per mitigare gli effetti del MoSE sulla portualità e separare, come recita la delibera del comitato per la salvaguardia di Venezia, i destini della salvaguardia da quelli della portualità.

Siamo un Porto che ha raggiunto la profondità massima dei suoi canali (-12metri) e, per non restare tagliato fuori dalle rotte delle grandi navi energetiche (oli naturali e gas naturale liquefatto) e di quelle porta container, che domandano solo di accedere al porto che minimizza il percorso Asia Europa.

Siamo un porto che ha bisogno venga mantenuta la promessa di realizzare quel sistema offshore-onshore che il resto del mondo (dagli Stati Uniti all’Africa) ci copia perché rappresenta l’uovo di Colombo che consente di ovviare alla altrimenti irrimediabile obsolescenza delle strutture portuali esistenti di fronte al continuo aumento delle dimensioni medie delle portacontainer e delle porta rinfuse.

Siamo un Porto leader nel Mediterraneo per il settore crociere che da oltre 3 anni attende di sapere come comportarsi per evitare che le grandi navi da crociera passino davanti San Marco e lungo il Canale della Giudecca senza per questo rinunciare all’eccellenza crocieristica veneziana o, peggio ancora, dover barattare il mantenimento di quella eccellenza con la sopravvivenza del porto commerciale a Marghera e all’intera strategia di riconversione industriale della quale abbiamo finora parlato.

L’Autorità Portuale e tutti gli operatori portuali e industriali di Venezia e Marghera non intendono per questo arrendersi.

È per questo che anche con l’iniziativa di oggi punta a raccogliere attorno a sé soggetti sempre più uniti nel medesimo obiettivo di fare di Marghera un polo di produzione ad alto valore aggiunto, un porto commerciale e industriale all’altezza della sua tradizione storica.

Un compito necessariamente da assumere se si vuole che, il mantenimento delle eccellenze già conquistate con fatica e impegno e le nuove sfide che ci attendono (da accettare e vincere), siano alla nostra portata.

E nessuno dei settori di traffico – commerciale, industriale, passeggeri – del porto può dirsi immune da azioni, indispensabili, che devono vedere l’impegno di tutti gli *stakeholders* coinvolti.

Per questo il settore commerciale non potrà prescindere, domani, dalla realizzazione del progetto offshore-onshore. Un progetto redatto nel 2012 e ottimizzato nel novembre 2014 che è stato segnalato dall’OCSE (Premio ITF innovazione nei trasporti 2014) per il suo contenuto innovativo e la sua replicabilità a scala mondiale (fatto che si sta puntualmente verificando), che ha diligentemente superato tutti i vagli tecnici,

ambientali ed economici richiesti, che ha ricevuto per ben due volte il via libera parlamentare con la legge di stabilità 2013 e 2015 e che è maturo per uno schema di finanziamento che preveda i 600/700 milioni di contributo statale, erogato solo in presenza del finanziamento privato di almeno uno dei due terminal energetico e container. Un progetto che può regalare all'alto Adriatico e all'Italia quella porta verso l'Adriatico ovest che complementi le funzioni svolte da Trieste verso l'Adriatico est.

Per questo il settore portuale-industriale dovrà puntare sempre più su lavorazioni ad alto valore aggiunto, secondo gli esempi virtuosi della **Green Refinery di ENI - il primo esempio al mondo di riconversione di una raffineria petrolifera convenzionale in bioraffineria** - o della partnership tra Eni e APV per la realizzazione di un'area di movimentazione e stoccaggio del GNL (gas naturale liquefatto) o della **trasformazione dello stabilimento Versalis in un polo tecnologico integrato di chimica da fonti rinnovabili**.

Fatto che spinge verso la creazione di un polo per la logistica della chimica – **un Fondaco della chimica** - che metta in valore know-how, disponibilità di ampio spazio per insediamenti e elevati standard di sicurezza.

Per questo il settore passeggeri non può prescindere oggi dalla realizzazione del Canale Contorta-Sant'Angelo, progetto oggi capace di rispondere in 19 mesi all'imperativo **"Via le navi da San Marco"**, secondo il dettato del decreto Clini-Passera, e che si inserisce, in maniera lungimirante, **nella prospettiva di raggiungere l'obiettivo del recupero della laguna centrale che Venezia attende da oltre 30 anni e su cui nessuno finora ha lavorato**.

Un progetto capace di mettere subito in sicurezza San Marco e la Giudecca, senza compromettere l'eccellenza portuale crocieristica veneziana o, peggio ancora, senza mettere a rischio la portualità commerciale e industriale di Marghera. Un progetto che si integra perfettamente con la strategia approvata dal Comitato dell'8 agosto 2014 articolata in due inscindibili fasi. Primo, restrizioni al passaggio delle navi davanti S.Marco e adeguamento del canale Contorta S.Angelo con interventi – velme e barene, ma non solo – volti al recupero morfologico ed alla rinaturalizzazione della laguna; secondo la rilocalizzazione del terminal crociere nel lungo periodo.

Una strategia credibile che sconta le imprescindibili tempistiche della revisione degli strumenti pianificatori delle autorità competenti: PRP per il porto e PRG per i Comuni interessati dall'ambito portuale e i tempi realizzativi necessari eventualmente per ricreare una stazione marittima altrettanto efficiente di quella attuale.

Gli esempi riportati poco sopra sono squarci sul velo del futuro del Porto, tout court, e di Porto Marghera, in particolare, ma che fanno ben capire quali possono essere le direttrici per consentire che, una grande realtà di oggi diventi un protagonista globale domani.

Un risultato alla nostra portata ma che deve essere accompagnato da un comune sentire di tutti. Non si vince da soli, e non esiste una rotta favorevole per il marinaio che non sa dove andare, come diceva Seneca. Noi sappiamo dove vogliamo andare, ce l'abbiamo chiaro. Ma non possiamo e non vogliamo andarci da soli.

E allora il percorso comune che abbiamo di fronte va ripulito. **Vanno rimossi quei vincoli artificiali politico-amministrativi, che frenano lo sfruttamento del potenziale di tutti i segmenti di traffico portuale e che riguardano, ripeto riassumo:**

- La ritardata restituzione dell'accessibilità nautica sacrificata a difesa della salvaguardia di Venezia dopo la realizzazione della platea di posa dei cassoni del MoSE alle bocche di porto.
- Il ritardato raggiungimento della piena funzionalità della conca di navigazione a Malamocco (dovuto al mancato collaudo funzionale per il passaggio di navi di lunghezza pari a 280m) e la necessità di completare la realizzazione dei mooring dolphin lungo le vie di accesso alla conca (**che può penalizzare i traffici di rinfuse, commerciali e industriali, e di general cargo**).
- Il ritardo nella realizzazione del sistema offshore-onshore dal quale dipende lo sviluppo del gateway container e del terminale per i traffici energetici di olii raffinati e di gas naturale liquefatto (**penalizzazione dei traffici container ed energetici**).
- La mancata autorizzazione ministeriale al pieno utilizzo della zona franca per il mancato rilascio dei permessi di transito stradale verso la frontiera dei traffici da e per paesi mediterranei extra UE (Turchia, Albania etc.) (**penalizzazione dei traffici Ro-Ro e ridotta messa in valore dell'investimento pubblico-privato del Terminal Autostrade del Mare**).
- Il ritardo nella realizzazione della via alternativa (Canale Contorta-Sant'Angelo) al passaggio delle navi da crociera attraverso il bacino di San Marco a tre anni dal decreto Clini-Passera (**penalizzazione dell'eccellenza nei traffici crocieristici**).

Per questo, al di là di quanto può fare l'Autorità Portuale, lo sviluppo del Porto di Venezia è oggi tutto nelle mani delle Autorità nazionali dalle quali dipendono decisioni che stanno rendendo difficile agli imprenditori portuali locali e ai loro clienti di definire strategie vincenti di medio periodo.

Non possiamo perdere altre occasioni. Il mondo va troppo veloce, non ci aspetta. Mentre noi facciamo melina, su crociere, offshore, ecc, i nostri competitor – e non solo porti nazionali - vanno avanti, crescono, ci attaccano da ogni parte, spesso sostenuti da sistemi paese che li agevola, non che li ostacola.

La Cina ha deciso di riaprire la Via della Seta, guarda a Venezia con la stessa intensità, curiosità e interesse dimostrati da Marco Polo lungo il suo viaggio, ma per essere all'altezza dobbiamo essere pronti, con tutte le carte in regola per fare la nostra parte come è, da sempre nel nostro DNA.

Nulla di personale in questa sfida. Anche se farò di tutto fino all'ultimo giorno del mio mandato perché la stessa venga vinta dalle imprese e dai lavoratori, soprattutto i più giovani, che fanno la comunità portuale e industriale tutta – e ai quali va il mio plauso più sincero per gli sforzi profusi in questi anni di crisi terribili - e che sanno **che Venezia è un porto eccellente da 15 secoli e che può ancora trovare in quella tradizione la forza per regalare all'Europa, all'Italia al Veneto e Venezia un volano incomparabile di sviluppo e prosperità.**

Come ho cercato di dimostrare abbiamo oggi una occasione irripetibile di dimostrarsi all'altezza del nostro passato. Non buttiamola via.