



UN PORTO COMPETITIVO PER AGGANCIARE LA RIPRESA

Il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa presenta i progetti di sviluppo del Porto di Venezia al Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti On. Altero Matteoli

**Venezia
2 marzo 2010**

Nel corso dell'incontro odierno con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Altero Matteoli, il Presidente dell'Autorità portuale di Venezia Prof. Paolo Costa ha illustrato gli obiettivi strategici del Porto di Venezia per contenere gli effetti negativi della crisi mondiale in atto e garantire il rilancio, l'espansione ed il consolidamento del settore portuale veneziano, veneto e dell'Alto Adriatico.

L'obiettivo primario è quello di movimentare, in una logica di sistema con gli altri porti dell'Alto Adriatico - Ravenna, Trieste, Koper e Rijeka - riuniti nella North Adriatic Port Association (NAPA) costituita ieri a Trieste, almeno 10 milioni di TEU nel prossimo futuro, di cui 5 entro i prossimi cinque anni e che giustifica la realizzazione di grandi progetti in ognuno di questi porti.

Inoltre, contribuendo al recupero di spazi industriali in disuso e di volumi occupazionali oggi in crisi per la chimica a Porto Marghera, l'Autorità Portuale di Venezia prevede la riconversione ad usi portuali/logistici di aree dismesse tra le quali le aree ex-Syndial ed ex-Montefibre (94 ettari in totale che verranno adibiti a Terminal container e District Park) in corso di acquisizione e la realizzazione già avviata in project financing di un Terminal per le autostrade del mare in area ex-Alumix che si concluderà entro il 2011.

Per raggiungere l'obiettivo di traffico che il Porto di Venezia si pone (un milione di TEU entro i prossimi cinque anni) è stata inoltre presentata l'ipotesi di un terminal offshore da dedicare, oltre che ai traffici petroliferi da estromettere dalla laguna per legge, all'eventuale realizzazione di un carbonile e di una piattaforma container d'altura.

Superare il limite storico che costringe Venezia ad avere ampi spazi a disposizione ma fondali incapaci di accogliere le navi commerciali e turistiche di ultima generazione è oggi una scelta obbligata. Tanto per garantire l'alimentazione della piattaforma logistica prevista nell'area ex Montefibre a Marghera, quanto per sfruttare il potenziale di trasporto, pari ad un milione di TEU, assicurato dalla navigazione fluviale - anche attraverso i porti di

Chioggia e Porto Levante - utilizzando il sistema di canali Fissero -Tartaro-Canal Bianco fino a Mantova e quindi fino a Cremona tramite il Po.

Ma altrettanta attenzione è stata dedicata alle attività già in corso: a partire dallo sviluppo dei traffici ro-ro e ro-pax, delle rinfuse a servizio della pianura padano-veneta e del general e project cargo, che possono contare sulla riattivazione di linee commerciali storiche fra Venezia, Siria ed Egitto e un possibile nuovo collegamento regolare con l'India.

Nel corso dell'incontro è stata inoltre rappresentata la necessità di garantire l'accessibilità nautica al Porto tramite l'escavo dei canali – tuttora in corso – per mantenerli alla quota prevista dal Piano Regolatore portuale e la realizzazione di una conca di navigazione che renda compatibile l'operatività delle attività portuali con la difesa della città di Venezia e dell'ambiente lagunare perseguita con il sistema MoSE.

Convenendo sulla necessità di supportare i progetti illustrati in quanto rispondono a esigenze di carattere nazionale (dalla riconversione produttiva e occupazionale di Porto Marghera all'aumento della capacità logistica ed economica del sistema Paese), il Ministro Matteoli si è pertanto impegnato a sostenere la strategia di rilancio, espansione e consolidamento delle attività portuali illustrate dal Presidente del Porto di Venezia Paolo Costa.

Particolare attenzione verrà riservata a:

- Velocizzare le procedure autorizzative dei progetti di recupero o riconversione delle aree industriali inserendoli nella legge obiettivo;
- Prorogare (oltre il 2010) lo stato di emergenza per l'escavo e la bonifica dei canali portuali fino al recupero della quota prevista dal Piano Regolatore Portuale;
- Progettare e realizzare la Conca di navigazione;
- Introdurre la norma del Porto ad accesso regolato;
- Sostenere la "neutralità" ferroviaria nelle infrastrutture di collegamento dei porti dell'Alto Adriatico lasciando che sulle infrastrutture garantite a tutti e tre gli scali italiani – Ravenna, Venezia e Trieste – si svolgano tutte le relazioni di cooperazione-competizione necessarie a livello europeo.