

Sommario Rassegna Stampa

| Pagina Testata | Data | Titolo | Pag. | |
|----------------------------------|----------------------------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------|---|
| Rubrica: Paolo Costa | | | | |
| 13 | Corriere del Veneto - Ed. Padova e Rov | 12/10/2010 | <i>MAERSK MUOVE SU TRIESTE. COSTA: BUONI NOTIZIA</i> | 2 |
| 13 | Il Secolo XIX | 12/10/2010 | <i>I GRANDI PROGETTI NON SONO FANTASIA, MA VOGLIA DI CRESCERE (P. Costa)</i> | 3 |
| 1 | Il Messaggero Marittimo | 08/10/2010 | <i>LA FERROVIA NEL TERMINAL CONTAINER DI VENEZIA</i> | 4 |
| Rubrica: Porto di Venezia | | | | |
| 5 | Corriere dei Trasporti | 11/10/2010 | <i>SCALO FERROVIARIO ALL'EX MONTEFIBRE</i> | 5 |

Il risiko dei porti

Maersk muove su Trieste. Costa: buona notizia



In banchina
Paolo Costa
presidente
dell'Autorità
portuale di
Venezia

VENEZIA — Il superporto triestino incassa l'appoggio del colosso dei trasporti marittimi Maersk. Per il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa questa decisione rappresenta una «buonissima notizia» nell'ottica della sfida con i porti del Mare del Nord. La discesa in campo del gruppo danese, spiega Costa, «rende ancor più concreta la possibilità che Monfalcone-Trieste con il suo progetto da 2 milioni di Teu faccia la sua parte nel contribuire a rendere credibile la riappropriazione delle quote del mercato container da parte del Multiporto dell'Alto Adriatico». Il partner di Trieste, già presente a Capodistria, rappresenta la prima realtà mondiale nello shipping.

Venezia non rimane però a guardare: per il porto d'altura Costa ha già intavolato infatti trattative con «con altre compagnie di primaria importanza, che hanno dichiarato il proprio interessamento per i progetti di sviluppo del Porto di Venezia, in particolare per la piattaforma *off shore*». Il grande progetto di sviluppo dello scalo commerciale

veneziano è già in fase avanzata dal punto di vista della progettazione preliminare. Ma per quanto riguarda finanziatori e partners, è Trieste a poter contare su di una strada ormai decisamente in discesa. Il «massimo interesse» ad entrare nel progetto di piattaforma logistica che Unicredit intende realizzare nei porti di Trieste e Monfalcone sarebbe stato infatti garantito direttamente dal Ceo della compagnia danese Eivind Kolding, che ha partecipato ieri a Roma alla Farnesina a un incontro con il ministro degli Esteri Franco Frattini, il vicepresidente di Unicredit Fabrizio Palenzona, e il presidente del Friuli Venezia Giulia Renzo Tondo. Per Venezia gli incontri avvenuti e gli eventuali accordi già presi sono invece ancora del tutto ufficiosi. «Il coinvolgimento delle società con le quali stiamo trattando non è stato ancora formalizzato e starà a loro decidere - spiega il presidente dell'Autorità portuale di Venezia - se e quando venire allo scoperto».

M.Fa.



L'INTERVENTO
I GRANDI PROGETTI
NON SONO FANTASIA,
MA VOGLIA DI CRESCERE

PAOLO COSTA

Il mio pensiero, ospitato sul *Secolo XIX* nei giorni scorsi, è stato riportato fedelmente, anche se con un paio di inevitabili imprecisioni - delle quali mi scuso - una delle quali potrebbe avere effetti distorsivi sull'interessante dibattito in corso.

La prima imprecisione, la più innocua, riguarda i miei potenziali partner privati che sono, al momento, tutti "non italiani" e non, al contrario, "tutti italiani". La seconda imprecisione è che i 10 milioni di teu che l'Europa chiede all'Alto Adriatico riguardano l'insieme dei cinque porti del Napa e non solo Venezia. Cinque volte due milioni (2 a Ravenna, 2 a Venezia, 2 a Trieste, 2 a Koper e 2 a Rijeka) è obiettivo sicuramente raggiungibile.

Koper - che è partito per tempo - sta già operando per raggiungere la sua parte dell'obiettivo comune. Noi, a Venezia, cerchiamo di fare altrettanto. Spero intensamente che anche Trieste (più Monfalcone), Ravenna e Rijeka facciano presto altrettanto nell'interesse del Napa, dell'Italia e dell'Europa.

Visto che ci siamo, approfitto per interloquire con le considerazioni del presidente di Assologistica, Nereo Marcucci ("Banchine, container e fantasia", *Secolo XIX* del 7 ottobre), in parte coincidenti con quelle del presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Claudio Boniciolli (stessa edizione).

So "qualcosa" delle ricerche della Dg Move sull'integrazione tra porti e reti Ten-T e sono quindi consapevole che se dovessimo pensare di dover pescare per allargare il mercato del Napa sul previsto "incremento" del mercato europeo dei container non potremmo proporci gli obiettivi che ci stiamo ponendo. Tuttavia Marcucci dà per scontato che sia immodificabile la situazione che vede il mercato della pianura padana "contendibile" da parte dei porti del Mar del Nord (il 40% dei container da e per il Veneto passa da Anversa, Rotterdam e Amburgo!).

Un atteggiamento da "dolce declino" italiano al quale non c'è alcun motivo per rassegnarsi. E che la mia non sia una ambizione infondata lo dimostra il successo per Venezia del suo rientro sul mercato oceanico con il servizio Aax dallo scorso luglio. Settembre 2010 su settembre 2009 il traffico container è cresciuto a Venezia del 23% e avrebbe potuto essere maggiore se avessimo già completato il programma con il quale stiamo progressivamente riportando i canali lagunari a quel -12 metri di pescaggio che esisteva negli anni Settanta. Ci arriveremo completamente nel 2012 e allora non saremo

più costretti, come ora, a lasciare a terra il traffico che ci si rivolge.

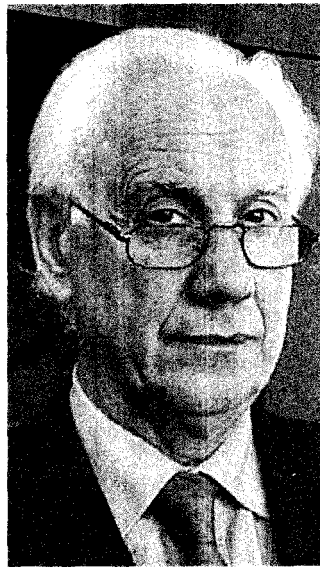
È in questo quadro che il porto d'altura che contiamo di realizzare è tutt'altro che una fuga in avanti: è la soluzione per noi obbligata (non possiamo, né vogliamo imporre alla laguna altre alterazioni morfologiche!) per servire da Venezia e dall'Italia quei clienti che altrimenti si rivolgerebbero ad Anversa (ad Anversa, non a Trieste o a La Spezia!) se - Alto Adriatico e Alto Tirreno - non ci proponiamo rapidamente, con un po' più di coraggio di quello ipotizzato da Marcucci, di rendere "contendibile" ai porti del Nord almeno il mercato svizzero, quello bavarese, quello austriaco, etc.

Se uniamo gli sforzi possiamo farcela. Se invece dovessimo cannibalizzarci per difendere i piccoli risultati finora raggiunti il fallimento è dietro l'angolo.

PAOLO COSTA è presidente dell'Autorità portuale di Venezia ed europarlamentare

OBIETTIVI
I 5 porti
adriatici
possono
accogliere
10 milioni
di teu





Paolo Costa

La ferrovia nel terminal container di Venezia

VENEZIA - Nell'ambito del progetto dell'Autorità portuale di Venezia per la riconversione dell'area industriale di Montebiore, è stato lanciato ieri il bando di gara per l'esecuzione del progetto preliminare e definitivo dello "Scalo - Stazione merci a servizio del terminal container previsto sull'isola della chimica e suo collegamento con la rete ferroviaria nazionale". La progettazione è stata finanziata per il 50% dall'Unione

(continua a pagina 2)

La ferrovia nel terminal

europea (un milione e 250 mila euro), segno che anche l'Ue crede nel piano di riconversione delle aree dismesse con l'obiettivo di dotare l'Europa di una porta d'accesso privilegiata per le merci provenienti o destinate ai mercati esteri.

In particolare si tratterà di pianificare tutte le operazioni e le attività che verranno intraprese per migliorare l'accessibilità del porto di Venezia e le connessioni con le reti Ten-T, trasformando l'area in una nuova infrastruttura portuale e logistica. Si tratterà quindi di realizzare un sistema ferroviario connesso al nuovo terminal e al centro logistico, migliorando i collegamenti a mezzo ferrovia. È inoltre previsto che il progettista si occupi anche dell'indagine geologica / geotecnica, dell'analisi di rischio e dell'eventuale progetto di bonifica e dello studio di impatto ambientale.

«Esprimo la mia soddisfazione per il lancio del bando di gara» ha detto il presidente dell'Authority, Paolo Costa. «È la testimonianza che la strategia del Nuovo porto di Venezia sta proseguendo. L'intervento infrastrutturale oggetto del bando consentirà di bypassare il nodo ferroviario di Mestre e connettere il porto con la rete italiana ed europea».

Il nuovo sistema prevede di bypassare il nodo Venezia-Mestre e con la rete nazionale, in particolare sono previste connessioni con l'asse per l'alta velocità / capacità Milano - Venezia - Trieste mediante la Linea dei Bivi, con l'asse Venezia - Padova e Mestre - Fusina.

dalla prima pagina

| PREVISIONI OROLOGIO NAVI | | | | |
|--------------------------|----------|--------|-------|----------|
| Linea | Partenza | Arrivo | Linea | Partenza |
| 1 | 08:00 | 12:00 | 1 | 14:00 |
| 2 | 09:00 | 13:00 | 2 | 15:00 |
| 3 | 10:00 | 14:00 | 3 | 16:00 |
| 4 | 11:00 | 15:00 | 4 | 17:00 |
| 5 | 12:00 | 16:00 | 5 | 18:00 |
| 6 | 13:00 | 17:00 | 6 | 19:00 |
| 7 | 14:00 | 18:00 | 7 | 20:00 |
| 8 | 15:00 | 19:00 | 8 | 21:00 |
| 9 | 16:00 | 20:00 | 9 | 22:00 |
| 10 | 17:00 | 21:00 | 10 | 23:00 |

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Scalo ferroviario all'ex Montefibre

L'Autorità portuale di Venezia ha pubblicato il bando "Scalo - Stazione merci a servizio del terminal container previsto sull'isola della chimica e suo collegamento con la rete ferroviaria nazionale", che sarà scaricabile anche dal sito www.port.venice.it, per la progettazione dello scalo ferroviario nell'ambito del progetto per la riconversione dell'area industriale di Montefibre. L'obiettivo è la pianificazione di tutte le operazioni e le attività che verranno intraprese al fine di migliorare l'accessibilità del porto di Venezia e le connessioni con le reti TEN-T, trasformando l'area in una nuova infrastruttura portuale e logistica a servizio del nord-est. Si tratterà quindi di realizzare un sistema ferroviario connesso al nuovo terminal e al centro logistico, migliorando i collegamenti a mezzo ferrovia. La progettazione è stata finanziata per il 50% dall'Unione europea (1.250.000 euro).

