

**Infrastrutture e trasporti** Dal Far East emerge il primo potenziale partner

# Porto off-shore di Venezia Si apre la pista coreana

*Il colosso Hyundai: grande interesse per il progetto di Costa*

VENEZIA — «È un progetto innovativo, al quale siamo molto interessati». La Hyundai merchant marine, attore di primo piano nei trasporti navali internazionali, ha proposto all'Autorità portuale di Venezia di essere presa in considerazione quale potenziale partner tecnico per il nuovo porto off-shore. Dopo che il colosso danese Maersk ha ufficializzato nei giorni scorsi la propria partecipazione nel «superporto» di Trieste e Monfalcone, quello del gruppo coreano è il primo nome che può essere associato all'ambizioso progetto fortemente voluto da Paolo Costa. Hyundai è forte di oltre 160 navi, un'ottantina di sedi nel mondo e quattromila dipendenti.

Un colosso che non ha scelto a caso la città lagunare per l'incontro, giovedì scorso, con la

propria rete commerciale. A tenere banco è stato il progetto dello scalo d'altura, che secondo il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa permetterà di superare definitivamente il problema dei bassi fondali: la diga e le banchine, altamente automatizzate, dovranno essere costruite a poco meno di 15 chilometri dalla bocca di porto di Malamocco, dove il pescaggio raggiunge i venti metri. Il terminal, presentato ufficialmente poche settimane fa a Roma, potrebbe essere il settimo gestito dal colosso coreano. «Siamo molto interessati a un terminal dal concept così innovativo», afferma Soo Ho Kim, presidente della filiale europea della società. «Non siamo solo una compagnia navale che si occupa di trasporti oceanici, ma ci occupiamo - puntualizza - anche di logistica: attualmente abbiamo

sei terminal container in tutto il mondo, due negli Stati Uniti a Long Beach e Tacoma, uno Pusan in Corea, due a Taiwan, mentre stiamo sviluppando il nostro grande scalo a Rotterdam».

Il principale interrogativo appare quello dei finanziamenti. Lo strumento del project financing non consente infatti di raccogliere tutte le risorse necessarie alla costruzione dell'infrastruttura: è necessario infatti che sia lo Stato a finanziare direttamente la diga, dal costo di circa 400 milioni di euro, che ne costituisce il corpo principale. La compagnia coreana lancia però anche un chiaro avvertimento all'Autorità portuale: il potenziamento dello scalo non può essere finanziato attraverso un aumento delle tariffe.

Per Soo Ho Kim è stata inoltre l'opportunità per fare un bilancio del primo quadrimestre

di operatività del collegamento diretto tra i porti del Nord Adriatico e l'Estremo Oriente. «I volumi sono in continuo aumento - ha spiegato - ed in particolare l'export verso la Cina, l'India e l'Indonesia».

Le navi, pur penalizzate dai fondali ancora troppo bassi della laguna, lasciano il porto di Venezia cariche «al cento per cento» della propria capacità. Nei container è stipato il meglio del Made in Veneto, dai capi d'abbigliamento, ai macchinari, ai mobili. Perciò non è affatto escluso che a breve la frequenza del collegamento, in sinergia con altre tre compagnie, possa essere raddoppiata. «Potremmo prendere questa decisione se il mercato - spiega il presidente del ramo europeo della Hyundai - continuerà a crescere ai ritmi attuali».

**Massimo Favaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il business e i finanziamenti

*Il gruppo dello shipping: è un «concept» innovativo, potremmo candidarci alla gestione. Ma l'Autorità portuale deve trovare 400 milioni, il project financing non basta*

