

Venezia: il nuovo corridoio Ue sblocca il porto

LA COSTITUZIONE DELLA NAPA, L'ALLEANZA ALTO ADRIATICO CON TRIESTE, RAVENNA, CAPODISTRIA E FIUME PRIMA. POI LA VITTORIA A BRUXELLES CON IL SÌ DELL'UE AL NUOVO CORRIDOIO VERSO IL BALTICO IN CONCORRENZA CON AMBURGO. SI SBLOCCANO INVESTIMENTI PER CENTINAIA DI MILIONI. SI PARTE CON LA EXALUMIX

Paolo Possamai

Venezia

Quadruplicare i traffici di container, nell'arco dei prossimi dieci anni, arrivando alla soglia di 6 milioni di Teu. Sfida che coinvolge tutti i porti dell'Alto Adriatico riuniti nell'alleanza chiamata Napa (North Adriatic Port Association) tiene assieme Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume). "Noi ci crediamo davvero, tant'è che abbiamo in corso investimenti per centinaia di milioni di euro", dice **Paolo Costa**, mettendo il cappello di presidente dell'Autorità portuale di Venezia. E da presidente Napa aggiunge: "Venezia con i cantieri in atto e con i progetti in rampa di lancio il suo apporto ai disegni di Napa lo garantisce sul serio, perché siamo convinti che solo nell'unione delle forze, e quindi portando in Adriatico traffici intercontinentali diretti, potremo avere la massa critica per essere concorrenziali con i grandi porti del Mare del Nord. E per questo siamo stati riconosciuti come interlocutori accreditati dall'Ue, che ha inserito tra i corridoi l'asse Baltico-Adriatico. E per questo i porti di Rotterdam, Anversa e Amburgo ci fanno la guerra: se noi saremo in grado di realizzare i nostri piani, costeranno molto meno per le navi che arrivano dall'Oriente".

Nell'alleanza Napa, Venezia - accanto alla slovena Capodistria - appare oggi il tassello più dinamico. A fine 2013 entrerà in servizio il nuovo terminal ro-ro di Fusina, ai margini dell'enorme ex polo industriale di **Porto Marghera**. L'intervento di Fusina vale investimenti complessivi

per 235 milioni, di cui 195 garantiti in project financing dal concessionario Venice Ro-port MoS. Sui 36 ettari del terreno già Alumix le bonifiche sono avviate da tempo. Un altro capitolo riguarda il nuovo terminal container di Marghera, su un'area di 100 ettari storicamente sede industriale di Montedison e di Eni: un'operazione in cui l'Autorità portuale investe 120 milioni. Le bonifiche saranno completate entro quest'anno, a seguire arriverà la gara per la concessione, che in sostanza raddoppierà gli spazi a disposizione per la logistica dei containers. Il terzo capitolo è il più complicato e ambizioso: consiste nella costruzione di una piattaforma portuale offshore, a 15 chilometri dalle bocche di porto del Lido.

La questione del terminal offshore va divisa in due pezzi. La costruzione di una gigantesca diga, a protezione della laguna di Venezia e pertanto finanziata dalla legge speciale per la salvaguardia della Serenissima, è il primo elemento. Ma a questa diga si dovrebbe attaccare il molo concepito da Costa, dove le grandi navi dovrebbero scaricare i container e dove poi questi dovrebbero essere inviati a terra tramite un flusso di chiatte. "Presenteremo il nostro progetto al Cipe a febbraio o a marzo - dice Costa - e posso garantire che il sistema logistico e tecnologico congegnato dallo studio londinese Halcrow è assolutamente competitivo per tempi e costi con i più efficienti scali del Nord Europa". Nell'attesa di vedere il progetto, pende ovviamente la domanda-clou: chi paga il conto, in tempi in cui la finanza pubblica appare sempre più in debito di ossigeno? Costa, del cui curriculum - oltre al periodo passato da presidente della Commissione trasporti dell'europarlamento e da ministro dei Lavori pubblici - occorrerà ricordare che è stato docente di Economia dei trasporti all'università di Venezia, appare molto risoluto. Posto che "l'operazione offshore nel suo insieme richiede investimenti superiori ai 3 miliardi di euro", sostiene che "ovviamente andrà montato un pro-

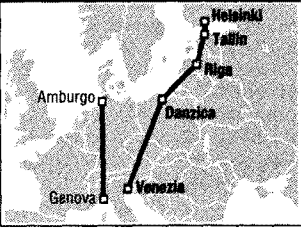
gramma per fasi funzionali capace di consentire gradualmente un ritorno dell'investimento al concessionario privato, in modo che possa anche essere scadenzata per cinque step la realizzazione dell'infrastruttura. Il porto di altura per noi significa garantire sviluppo ulteriore, dato che per ragioni di fondali non possiamo crescere oltre certi limiti con i traffici in laguna".

L'allora presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Claudio Boniciolli, un anno fa ha definito "surreale e fantasiosa" l'idea del porto offshore veneziano, rilevando che lo scalo triestino non ha problema alcuno di fondali e dunque - se vi fosse una politica dei trasporti da parte del governo nazionale - potrebbe assolvere ai target perseguiti con l'offshore. Ma che in effetti Trieste, dopo l'uscita di Boniciolli, si candidi a questo è materia discutibile. Basti ricordare che il progetto presentato da Unicredit per nuove infrastrutture portuali a Trieste e a Monfalcone nel febbraio di due anni fa resta tuttora lettera morta. C'è poi un altro nodo: un anno fa il 60% di Trieste Terminal Passeggeri è stato vinto in gara da una cordata composta da Unicredit, Costa Crociere e Generali, salvo che le quote non sono ancora state cedute dall'Autorità portuale ai nuovi soci privati. Nel frattempo, il traffico crocieristico a Venezia non ha cessato mai di crescere a doppia cifra, pure in questi anni di crisi, arrivando a 2,2 milioni di passeggeri. Ma il traffico crocieristico è in crescita addirittura a Capodistria, che intanto ha doppiato Trieste anche per volume complessivo di container.

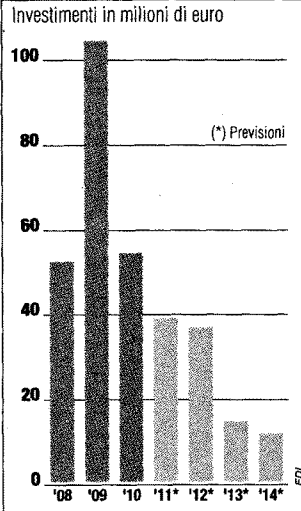
Trieste sta insomma accumulando ritardi. Anche se infine emerge una importante nota positiva: nei giorni scorsi la Rail Cargo Austria ha avviato un nuovo servizio legato al Molo VII del porto triestino e punta a offrire mille treni l'anno per i paesi del Centro Europa. Se dovesse funzionare, il porto triestino potrebbe compensare il grave deficit di trasporto ferroviario che ne zavorra le potenzialità da tanti e tanti anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CORRIDOIO BALTICO



IL PORTO DI VENEZIA



A lato, una nave da crociera nella laguna di Venezia. A fine 2013 entrerà in servizio il nuovo terminal ro-ro di **Fusina**, nell'area ex **Alumix**, ai margini dell'ex polo industriale di **Porto Marghera**

[I PROTAGONISTI]



Qui sopra **Paolo Costa** presidente dell'Autorità Portuale di Venezia e della Napa, la North Adriatic Port Association



Qui sopra, il commissario Ue ai trasporti, l'ex primo ministro estone **Siim Kallas** (1); **Gregor Veselko** (2), presidente dell'Autorità portuale di Capodistria

