

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica			
	Paolo Costa			
1	Cronaca del Veneto	15/02/2012	<i>PAOLO COSTA</i>	2
15	Il Piccolo	15/02/2012	<i>NAPA, I PORTI ADRIATICI CON VENEZIA PUNTANO A TRIPLICARE I TRAFFICI</i>	3
1	Il Messaggero Marittimo	14/02/2012	<i>LA "SFIDA" DEL TERMINAL OFFSHORE</i>	4



Paolo Costa

A due mesi dalle nomine, il presidente del **Porto di Venezia** ottiene l'appoggio di Zaia e di Orsoni per la riconferma. Praticamente, cosa fatta.



Napa, i porti adriatici con Venezia puntano a triplicare i traffici

Obiettivo 6 milioni di Teu nel 2030. Imprimatur di Zaja alla riconferma di **Paolo Costa** al vertice dell'Authority

di Silvio Maranzana
► TRIESTE

Sei milioni di teu nel 2030 (più del triplo dell'attuale traffico container) rappresentano il volume che nel giro di diciotto anni verrà raggiunto congiuntamente dai cinque porti nordadriatici che fanno parte dell'associazione Napa (Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria e Fiume) secondo uno studio fatto dalla società inglese Mds transmodal. Il presidente dell'Authority portuale di Venezia **Paolo Costa** lo ha preso da base per il discorso tenuto all'inaugurazione dell'anno portuale durante la quale il governatore Luca Zaia ha fatto intendere come a giugno non vi saranno ostacoli per la riconferma al vertice dello stesso Costa. Gli ambiziosi obiettivi di Venezia, tra cui l'averistico terminal d'altura, secondo Costa hanno un senso solo se entrano a far parte di una più ampia strategia dell'Alto Adriatico teso a imporsi come

«multiport gateway e in parziale alternativa all'uso del mare del Nord per i traffici oceanici oltre Suez verso l'Asia e il Pacifico». L'intero Nordest infatti deve liberarsi dal paradosso per il quale circa due terzi delle sue materie prime e dei suoi prodotti finiti, importati o esportati via mare, non transitano per i porti adriatici. Il mancato sfruttamento della propria base portuale costringe ancora oggi secondo il presidente dell'Authority veneziana «l'economia nordestina a pagare una vera e propria "tassa" logistica impropria: quella imposta dal dover intradare le merci attraverso porti geograficamente molto più lontani: quelli tirrenici e ancor più spesso quelli del Nord: Anversa, Rotterdam, Amburgo».

Ma per indurre armatori e operatori marittimi a modificare le rotte e a riposizionare le navi i cinque porti devono fare un salto di qualità dato che i principali player mondiali (compagnie di navigazione e società terminalistiche) oggi non possono

certo restare impressionati da cinque scali che complessivamente movimentano poco più di un milione e mezzo di teu rispetto ai 20 milioni e mezzo dei porti del mare del Nord. È l'evidenza a suggerire che il tragitto dalla Baviera alla Cina è più breve, economico e sostenibile attraverso Trieste o Venezia che non attraverso Anversa. «Vogliamo essere l'alternativa ai porti del Nord Europa consentendo risparmi di costi, tempi e emissioni di Co2», ha affermato Zeljko Glavan, vicepresidente del porto di Fiume che attualmente ha la presidenza, che è a rotazione, del Napa (North adriatic ports association). «L'Adriatico settentrionale è la via d'acqua naturale - ha aggiunto - che penetra fino al centro dell'Europa continentale».

Nel 2011 tutti e cinque i porti Napa hanno visto aumentare i propri traffici e se Capodistria ha raggiunto l'invidiabile cifra di 590mila teu, Trieste ha stabilito il proprio record con 393mila. L'obiettivo dei sei milioni com-

pletivi nel 2030 non è dunque utopia, ma secondo quanto rilevato dallo stesso Costa, «ha ricevuto un'autorevole conferma dalla Commissione europea che ha inserito nella proposta di revisione delle reti transeuropee di trasporto molte novità favorevoli a Venezia e a Trieste». Tra queste, il loro inserimento negli 11 core ports italiani e la loro inclusione in tratte di corridoi Ten-T essenziali. Per Trieste, in particolare il **Corridoio Adriatico-Baltico**, ma anche il Corridoio mediterraneo in particolare con il tratto ferroviario fino a Divaccia. I sei milioni di teu (twenty foot equivalent unit, la misura standard di volume nel trasporto container) possono dunque essere un obiettivo alla portata. Ma quando il Napa avrà vinto la sua battaglia contro il Tirreno e qualche scararmuccia contro i porti del Nord, si aprirà un fronte interno altrettanto aspro, un derby senza esclusione di colpi che vedrà i cinque scali stavolta uno contro l'altro per assicurarsi la fetta più grossa di quei sei milioni.



Piazzale container



4XRWLGLDQR

ZZZ HFRVWDPSD LW