

L'intervento

Se la Via della seta del XXI secolo cambia il futuro del porto di Venezia

IL PORTO DI VENEZIA
VIA DELLA SETA
LA CINA CI CHIAMA

di **Paolo Costa**

Il porto di Venezia potrebbe diventare il terminale dei traffici marittimi lungo la nuova Via della seta del XXI secolo: ma bisogna poter accogliere le mega navi.

Il progetto di trasformazione del porto di Venezia in un sistema portuale offshore-onshore ha concluso il suo iter autorizzativo iniziato nel 2010. Il Cipe è oggi messo nelle condizioni di soddisfare l'obbligo di legge di definirne l'avvio della realizzazione in partnership pubblico privato. Le ultime prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici hanno aiutato a trasformare un progetto difensivo, di pura salvaguardia, in un progetto di sviluppo, oggi affidato all'Autorità Portuale di Venezia, capace di rispondere a istanze locali, nazionali, europee e mondiali.

La salvaguardia di Venezia e della sua laguna e la rivitalizzazione della sua economia restano il fondamento primo del preminente interesse nazionale attribuito al progetto, ma ad esso se ne sono andati aggiungendo altri due. Senza la piattaforma d'altura, che assieme alla conca di navigazione a Malamocco restituisce al porto di Venezia l'accessibilità nautica sacrificata sull'altare del Mose, non c'è vero futuro. Senza porto non vi è vero futuro per il rilancio di Marghera nel continuum manifattura-quasi manifattura-logistica che ne può rinverdire i fasti. E senza porto e senza Marghera anche il bene culturale Venezia e la sua laguna si avvierebbe a un futuro gramo, dominato da un debordante turismo distruttivo. Ma, e questa è la novità quasi altrettanto importante, la piattaforma d'altura da sopportabile rottura di carico di traffici diretti al solo scalo di Marghera, si è andata trasformando nel punto di primo deconsolidamento in mare dei mega carichi portati anche dalle mega navi (più di 18.000 TEU). La novità è che ci si è resi conto in ritardo - e Rotterdam ha pagato quest'anno l'errore con una diminuzione del 4% dei suoi traffici container - che per accogliere i mega carichi delle mega navi non basta sfruttare, o procurarsi, 20 metri di fondale, ma occorre disporre di grandi spazi a terra e di una adeguata capacità di inoltro stradale, ferroviario, di navigazione interna.

Una sola linea che lasciasse in un porto 10.000 TEU per toccata settimanale sbarcherebbe in un anno l'intero traffico container oggi gestito da Venezia o da Trieste. Per inserirsi nei traffici gestiti da queste navi, che al momento non toccano alcun porto italiano, occorre dotare di fondali chi ha già grandi spazi e grandi capacità di inoltro, come Venezia, o dotare di spazi a terra e di nuove capacità di inoltro chi ha già fondali adeguati,

come Trieste. Adeguando sia Venezia sia a Trieste, si renderà conveniente alle mega navi la risalita dell'Adriatico e si consentirà alla portualità Alto-adriatica di correggere, in senso favorevole all'industria italiana ed europea, gli squilibri che oggi vedono imposti inutili percorsi diversi da quelli di costo minimo, perché costretti all'uso antieconomico della portualità del Mare del Nord e, in parte, del Tirreno. Il valore aggiunto, l'uovo di Colombo, del sistema offshore-onshore di Venezia è che un'unica piattaforma d'altura è in grado di smistare su molti scali marittimi, oggi esistenti ed altrimenti destinati all'obsolescenza (Marghera, Chioggia, Porto Levante, ma anche Ravenna), e su scali di navigazione interna, come Mantova e Padova, i mega carichi delle mega navi e di farlo in modo sostenibile anche perché distribuito su più sistemi di infrastrutture e di trasporti. In questo modo Venezia può contribuire a far sì che l'Italia non venga tagliata fuori dai traffici delle mega navi, destinate a dominare la relazione Europa-Asia. È di questo - ecco l'ulteriore grande novità - che si è accorta la Cina, che nel disegnare la sua strategia di relazioni euro-asiatiche, ha indicato Venezia come terminale occidentale della Via della seta marittima del 21esimo secolo, assieme ad Atene e Istanbul. L'indicazione, al di là del dovuto riferimento storico Marco Polo, ha a che vedere con il fatto che i cinesi si sono resi conto che servire i mercati europei da Venezia significa risparmiare 5 giorni di navigazione rispetto ai porti del Mar del Nord e molti chilometri di ferrovia o strada rispetto gli altri porti del Mediterraneo. I cinesi hanno già investito pesantemente su Atene e altrettanto stanno facendo su Istanbul. L'Alto Adriatico con Venezia e Trieste è ancora in gioco e può diventare ancor più importante del Pireo (Atene) e di Komport (Istanbul). La sola condizione è che garantisca l'instradamento di volumi di traffico di scala adeguata. I 6 milioni di TEU da trattare in Alto Adriatico entro il 2030 sono l'obiettivo possibile, capace di trasformare la Via della seta che può passare da Venezia e Trieste in una via dorata.

Paolo Costa(presidente **Autorità Portuale di Venezia**)



Alto Adriatico

Paolo Costa.

A sinistra,
un'immagine
delle banchine
del porto
commerciale
di Venezia