

Chioggia

Il porto di Chioggia nei prossimi anni dovrà "fare sistema" con quelli di Trieste e Ravenna per rafforzarsi



PIATTAFORMA OFF-SHORE

«Chioggia non sarà lasciata fuori»

L'assessore regionale Renato Chisso ha ribadito che Chioggia non resterà esclusa dal confronto riguardante la localizzazione del porto off-shore

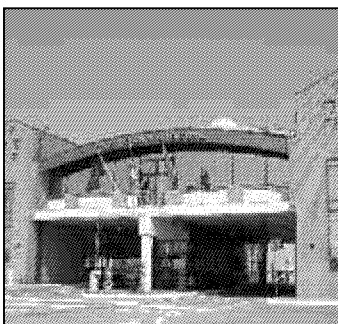
Via al riescavo dei canali del porto

Marco Biolcati

CHIOGGIA

«Bisogna fare fronte comune tra i porti del Nordest se vogliamo crescere». L'assessore regionale alla mobilità e ai trasporti Renato Chisso, come D'Artagnan, predica il «tutti per uno, uno per tutti» durante il convegno sul futuro della portualità nell'alto Adriatico tenutosi nella sede dell'Aspo di Chioggia. All'incontro, organizzato dall'associazione Nordest-Sudovest, hanno partecipato anche il consigliere regionale del Pd Lucio Tiozzo, Renzo Voltolina del Cda di Aspo, il docente universitario Franco Migliorini e il presidente Ente Sviluppo Porto Viro Angelo Zanella.

«Bisogna fare fronte comune - ha sottolineato Chisso - abbiamo una grande possibilità. Quella di diventare punto di riferimento per i trasporti verso i Paesi dell'Est e dell'Europa. Per competere però con i grandi porti europei come Amburgo e Rotterdam dobbiamo collaborare tutti quanti assieme. Il treno passa una volta sola e se lo prendiamo ce ne sarà per tutti, sia in termini di occupazione che di ricchezza.



Alle spalle abbiamo uno straordinario sistema produttivo e le infrastrutture sono costantemente in via di sviluppo».

Il consigliere regionale Lucio Tiozzo ha puntato il dito sul Piano dei trasporti regionale. L'ultimo risale agli anni '90. «Nel 2005 - afferma Tiozzo - la Regione provò a farne uno nuovo, che non venne approvato dal Consiglio, ma che già oggi è vecchio.

I lavori dureranno
un paio d'anni:
la profondità
sarà di 8,5 metri

Cinque anni nei trasporti sono tantissimi. È un settore in continua evoluzione».

Sul fronte locale Voltolina ha messo sul piatto i progetti futuri di Aspo per far crescere ulteriormente il porto di Chioggia. «Da metà febbraio - ha spiegato il membro del Cda - comincerà l'escavo dei canali attorno al porto che durerà due anni. Verranno portati tutti alla quota di -8,5 metri. Questo permetterà al porto di ricevere navi di maggiore portata e quindi si apriranno nuovi interessanti prospettive. Siamo anche l'unico porto con approdo fluvio-marittimo e lo si è dimostrato con il trasporto dei reattori destinati al Qatar e arrivati da Chioggia via fiume».

In discussione, durante il convegno, anche la realizzazione del terminal off-shore. Al momento le ipotesi di collocazione sono tre: al largo di Venezia, al largo di Chioggia o al largo di Porto Levante. «Non ha importanza dove verrà fatto - conclude Chisso - nel momento in cui si deciderà di fare fronte comune la posizione della piattaforma off-shore e a chi sarà più vicina, sarà del tutto ininfluente».

© riproduzione riservata



Val da Rio, escavo dei canali al via

In 2 anni pescaggio a 8,5 metri. E' in gioco il futuro del porto

CHIOGGIA. Al via lo scavo dei canali del porto di Val da Rio. A giorni partirà l'intervento, più volte sollecitato dagli operatori, per adeguare i fondali a profondità che permettano l'ingresso di navi più grosse con l'apertura a nuovi traffici. Con l'escavo, che durerà 2 anni, i fondali arriveranno a -8.5 metri. Misure che dovranno andare di pari passi con l'adeguamento delle infrastrutture.

Se n'è parlato nel convegno sulla portualità in Alto Adriatico tenuto venerdì dall'associazione Nordestsudovest che ha messo a confronto le realtà di Chioggia, Venezia e Porto Levante. Tutti i relatori hanno concordato sulla necessità di fare sistema riprendendo l'idea del Napa (North Adriatic Port Association) di Paolo Costa, come unica possibile strategia da mettere in campo per concorrere con i grandi porti del Nord Europa.

Il Napa mette insieme i porti di Ravenna, Porto Levante, Chioggia, Venezia,

Trieste, Fiume e Capodistria.

«La posizione dell'Alto Adriatico — spiega Franco Sensi, segretario Autorità portuale di Venezia — è geograficamente vantaggiosa perché è la porta ideale per Balcani e centro Europa, ma occorre trasformare questo vantaggio geografico in un vantaggio economico facendo sistema».

«Passando per l'Adriatico — sottolinea l'assessore regionale alla mobilità, Renato Chisso — le merci avrebbero 6 giorni di anticipo sulle rotte del Nord Europa. Punta-

mo su questo senza accapigliarci su chi avrà il ruolo leader nel Napa. Se si riesce ad incentivare i traffici e far concorrenza alle grandi rotte ce ne sarà per tutti. Abbiamo un vantaggio anche sul Nord Tirreno che alle spalle ha la Svizzera e per il traforo dovrà attendere altri 20 anni. Noi abbiamo 2 valichi funzionanti, Brennero e Tarvisio».

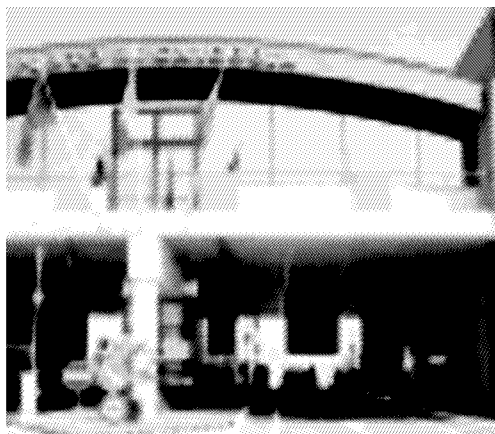
Nell'ottica dell'incremento merci, l'Aspo a Val da Rio sta continuando negli investimenti (100 milioni di euro in 15 anni ndr) con l'aumento del pescaggio. «Arriveremo

in 2 anni a -8.5 metri — assicura Renzo Voltolina del Cda di Aspo — così da aprirci a nuovi traffici: general cargo, project cargo, traghetti e Ro-Ro. Ora servono ampi spazi di stoccaggio che otterremo bonificando l'area dell'ex discarica comunale da cui si possono ricavare 1.500 metri di nuova banchina e con la nuova piattaforma logistica all'Isola dell'Aleghero. La vocazione fluviomarittima si intensificherà con i lavori in corso sulle conche di navigazione».

Elisabetta Boscolo Anzoletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'entrata
del Porto
di Chioggia
in Val
da Rio



Porto di Val da Rio lanciato verso il successo

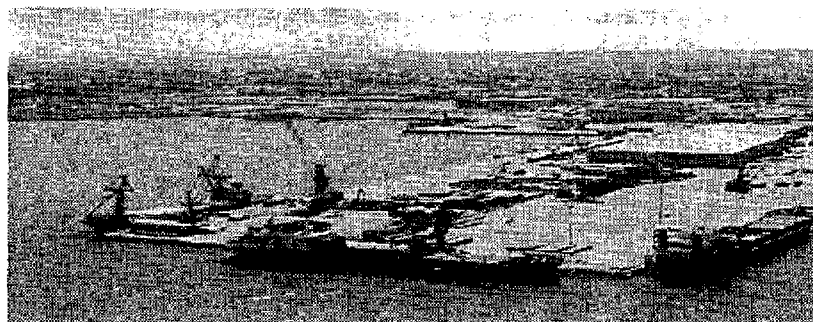
Annunciati grandi lavori: primo fra tutti, l'escavo in profondità fino a -8.5 metri, per accogliere navi più grandi

Nuovi interventi di sviluppo al porto di Val da Rio. Il direttivo dell'Aspo ha annunciato l'apertura dei lavori di escavo per portare i fondali a -8.5 metri consentendo l'ingresso di navi più grandi e quindi l'apertura a nuovi traffici. L'intervento, che durerà 2 anni, è stato annunciato venerdì scorso durante il convegno sulla portualità in Alto Adriatico organizzato dall'associazione "Nordestsudovest". Tra i relatori rappresentanti delle autorità portuali di Chioggia, Venezia, Porto Levante, docenti universitari e politici. Tutti hanno concordato sulla necessità di fare sistema riprendendo l'idea del Napa (North Adriatic Port Association) ideata da Paolo Costa, come unica possibile strategia da mettere in campo per concorrere con i grandi porti del Nord Europa. Il Napa mette insieme i porti di Ravenna, Porto Levante, Chioggia, Venezia, Trieste, Fiume e Capodistria in un'ottica di

portualità allargata. "L'Alto Adriatico - spiega Franco Sensi, segretario Autorità portuale di Venezia - è geograficamente in posizione vantaggiosa perché è la porta ideale per Balcani e centro Europa, ma questo vantaggio geografico va trasformato in un vantaggio economico possibile solo unendo le forze". "Passando per l'Adriatico - sottolinea l'assessore regionale alla mobilità, Renato Chisso - le merci avrebbero 6 giorni di anticipo sulle rotte del Nord Europa. Occorre puntare su questo senza accapigliarsi su chi avrà il ruolo leader nel Napa o su quale porto dell'Alto Adriatico avrà il terminal offshore. Di certo le risorse pubbliche non permetteranno di

realizzare 3 piattaforme offshore, si dovrà scegliere quella in posizione più vantaggiosa per tutti e ottimizzarne gli effetti sull'intero sistema. Se si riesce ad incentivare i traffici e far concorrenza alle grandi rotte ce ne sarà per tutti. Abbiamo un vantaggio anche sul Nord Tirreno che alle spalle ha la Svizzera e per il traforo dovrà attendere altri 20 anni. Noi abbiamo 2 valichi funzionanti, Brennero e Tarvisio". Nell'ottica dell'incremento merci, l'Aspo a Val da Rio sta continuando negli investimenti (100 milioni di euro in 15 anni ndr). La prossima settimana, dopo anni di sollecitazioni da parte degli operatori, si partirà con l'escavo dei canali. "Arriveremo in 2 anni a -8.5 metri - assicura Renzo Voltolina del cda di Aspo - così da aprirci a nuovi traffici: general cargo, project cargo, traghetti e Ro-Ro. Ora servono ampi spazi di stoccaggio che otterremo bonificando l'area dell'ex discarica comunale, da cui si possono ricavare 1.500 metri di nuova banchina, e con la nuova piattaforma logistica all'Isola dell'Aleghero. La vocazione fluvio-marittima del nostro porto si intensificherà con i lavori in corso sulle conche di navigazione".

Elisabetta Boscolo Anzoletti



Il futuro della portualità nell'alto Adriatico

A Chioggia interessante tavola rotonda organizzata dall'associazione NordEstSudOvest

Venerdì 4 febbraio si è svolto presso la sala convegni dell'Aspo a Chioggia l'incontro dal titolo "La portualità dell'Alto Adriatico, quale futuro?".

È stata questa l'occasione per mettere a confronto esperti, politici e rappresentanti delle varie realtà portuali del Nordest. Dopo il saluto di Alessio Molin, presidente di "NordEstSudOvest" che ha illustrato le finalità dell'associazione e l'introduzione di Elso Resler, i vari relatori hanno approfondito il tema della portualità nell'Alto Adriatico, riconoscendo ad esso il ruolo di piattaforma logistica in grado di candidarsi ad essere il naturale ambito in cui sviluppare funzioni metropolitane al servizio di un grande bacino di utenti. Il docente universitario Franco Migliorini ha incentrato il suo intervento sulle prospettive della portualità dell'Alto Adriatico e il suo rapporto con i paesi del Nord e dell'Est Europa. In particolare si è soffermato sul fatto che i nostri porti non avrebbero concorrenza a Nord, visto che essi rappresentano la naturale porta d'ingresso nei Balcani. In questo contesto il Corridoio Adriatico-Baltico diventa uno

dei principali progetti delle reti transeuropee di trasporto. Franco Voltolina, in rappresentanza dell'Aspo di Chioggia, Angelo Zanellato, presidente del Consorzio di Sviluppo Polesano e Porto Levante, Franco Sensini, segretario generale dell'Autorità Portuale di Venezia si sono soffermati sulle loro singole realtà e le potenzialità degli scali portuali veneti e la necessità che facciano sistema tra loro. I nostri porti devono competere sul piano della qualità con quelli del Nord Europa e favorire al contempo la loro integrazione con i porti sloveni e croati in modo da costituire uno dei principali hub europei. Uno dei possibili momenti di sviluppo della nostra portualità potrebbe essere rappresentato dal "porto offshore" da sistemare nell'Alto Adriatico e l'integrazione tra attività crocieristiche, delle autostrade del mare e del trasporto container delle merci. In un sistema portuale integrato ogni realtà potrebbe così avere un suo spazio.

Ma il sistema politico e amministrativo regionale è pronto a raccogliere questa sfida? A cercare di dare una risposta a tale quesito si sono confrontati il consigliere regionale Lucio Tiozzo e l'assessore regionale alla mobilità e infrastrutture Renato Chisso.

Entrambi, seppur da punti di vista diversi, hanno concordato nel ritenere ormai venuto il momento di mettere mano ad un nuovo Piano Regionale dei Trasporti che indichi con chiarezza il ruolo e il futuro della portualità veneta in un contesto internazionale. I due politici si sono trovati d'accordo anche sul fatto di ritenere superata la logica del "piccolo è bello".

Se si vuol competere in un sistema globalizzato e in un economia portuale che si internazionalizza sempre più, non si può pensare di presentarsi sulla scena trasportistica ognuno per proprio conto.

Occorre fare sistema e mettere in sinergia le singole realtà.

I porti dell'Alto Adriatico devono stringere così una vera e propria alleanza all'interno della quale ogni singolo scalo sia messo nelle condizioni di esaltare le proprie peculiarità e specializzazioni.



INFRASTRUTTURE

NOSTRO SERVIZIO

Renato Chisso, assessore regionale veneto alle Infrastrutture, torna a Chioggia per parlare di sviluppo della portualità in occasione di un convegno organizzato dall'associazione "NordEst-SudOvest" agli inizi di febbraio. E lo fa ribadendo la necessità di integrare i due grandi poli italiani del sistema portuale del Nord-Adriatico: «Trieste ha i fondali, ma aree retroportuali pressoché nulle. Venezia e Chioggia, d'altro canto, hanno fondali bassi ma grandi aree dedicate alla logistica nel loro entroterra», ha puntualizzato Chisso, da sempre convinto che la competizione non si svolge tanto tra i porti italiani e croati dell'Adriatico, per esempio, ma tra il sistema portuale dell'Alto-Adriatico e il mar Tirreno o i porti spagnoli o del Nord Europa. Al convegno, moderato da Elso Resler, hanno partecipato Franco Migliorini (docente all'Università Ca' Foscari); Renzo Voltolina (consigliere d'amministrazione dell'ASPO); il consigliere regionale del Pd Lucio Tiozzo; Angelo Zanelato (presidente dell'Ente Sviluppo Porto Viro), e Franco Sensi, segretario generale dell'Autorità portuale di Venezia.

È stata l'occasione per illustrare anche a Chioggia il progetto del Terminal portuale d'altura cui sta lavorando il presidente del Porto di Venezia Paolo Costa. Una grande opera da un miliardo e mezzo di euro per attirare in Adriatico le grandi portacontainer da venti metri di pescaggio che per i fondali poco profondi non possono entrare

Chisso: «La strategia di sviluppo del Porto sta nel NAPA (North Adriatic Ports Association), lavoro ce n'è per tutti»

NAPA, CARTA VINCENTE

L'assessore regionale Renato Chisso sprona Chioggia a fare rete con i porti del Nord Adriatico (NAPA) per intercettare i traffici da Oriente. Come? Credendo nel Terminal portuale off-shore



Assessore. Renato Chisso, 56 anni, è l'assessore della Regione Veneto alle Infrastrutture

in laguna. Il terminal permetterebbe la cosiddetta "rottura di carico", ovvero lo spostamento dei container su chiatte dirette a Venezia, piuttosto che a Chioggia o Porto Levante. Una grande area logistica di 170 ettari a supporto di questo terminal sarebbe prevista a Mira.

Lucio Tiozzo ha richiamato l'attenzione sul fragile equilibrio su cui si regge il territorio del Veneto e a ponderare bene dove posizionare il terminal off-shore in Adriatico per tutelare anche l'economia della pesca. Chisso ha ricordato che la strategia di sviluppo dei porti deve essere fatta attorno al concetto di NAPA, la rete dei porti

del nord Adriatico: Ravenna, Porto Levante, Chioggia, Venezia, Trieste, Capodistria, Fiume.

«Chioggia è terminal fluvio-marittimo e Venezia ha le aree per la logistica. Spazi di manovra per accordarsi con gli altri porti ci sono - ha detto Chisso -, messi assieme possono vincere la scommessa di intercettare i traffici che da Oriente arrivano attraverso Suez. Noi siamo in anticipo di vent'anni sui porti del Tirreno perché abbiamo i valichi del Tarvisio e del Brennero alle spalle, loro no. Questo è un treno che passa una volta sola nella storia».

© Riproduzione riservata



Porti veneti, serve fare sistema per competere

Un convegno sul futuro della portualità nell'Alto Adriatico per discutere del ruolo strategico del Veneto

Il tema della portualità chioggiotta è molto sentito nel territorio e le varie forze politiche si stanno interrogando da tempo sul suo futuro e sul suo sviluppo. Sull'argomento si è svolta a Chioggia un interessante dibattito organizzato dall'associazione Nordestsudovest, dal titolo "La portualità dell'Alto Adriatico, quale futuro?"

Ad aprire il saluto del presidente dell'associazione, Alessio Molin, subito seguito dall'introduzione di Elso Resler i vari relatori hanno poi spiegato, ciascuno con la propria

competenza e metodologia, il loro punto di vista. Un'ottima occasione per porre a confronto tecnici, esperti del settore, politici e rappresentanti delle varie realtà legate alla portualità presenti sul territorio.

Ad aprire ufficialmente gli interventi è il docente universitario Franco Migliorini, il quale ha incentrato il suo discorso sulla strategicità della nostra posizione in quanto l'alto Adriatico funge da naturale sbocco dei balcani; a seguire Franco Voltolina, in rappresentanza dell'Aspo di Chioggia; An-

gelo Zanellato, Presidente del Consorzio di Sviluppo Polesano e Porto Levante; Franco Sensini, Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Venezia.

Questi ultimi si sono soffermati sulle loro singole realtà e le potenzialità degli scali portuali veneti sottolineando la necessità che questi facciano sistema tra loro.

Porti, è necessario fare sistema per competere

Il tema della portualità chioggiana è molto sentito nel territorio e le varie forze politiche si stanno interrogando da tempo sul suo futuro e sul suo sviluppo. Sull'argomento si è svolta a Chioggia un interessante dibattito organizzato dall'associazione Nordestsudovest, dal titolo "La portualità dell'Alto Adriatico, quale futuro?"

Ad aprire il saluto del presidente dell'associazione, Alessio Molin, subito seguito dall'introduzione di Elso Resler; i vari relatori hanno poi spiegato, ciascuno con la propria competenza e metodologia, il proprio punto di vista. Un'ottima occasione per porre a confronto tecnici, esperti del settore, politici e rappresentanti delle varie realtà legate alla portualità presenti sul territorio.

Ad aprire ufficialmente gli interventi è il docente universitario Franco Migliorini, il quale ha incentrato il suo discorso sulla strategicità della nostra posizione in quanto l'alto Adriatico funge da naturale sbocco dei balcani; a seguire Franco Voltolina, in rappresentanza dell'Aspo di Chioggia; Angelo Zanellato, Presidente del Consorzio di Sviluppo Polesano e Porto Levante; Franco Sensini, Segretario Generale

dell'Autorità Portuale di Venezia.

Questi ultimi si sono soffermati sulle loro singole realtà e le potenzialità degli scali portuali veneti sottolineando la necessità che questi facciano sistema tra loro.

Secondo gli esperti del settore, i nostri porti dovrebbero riuscire a competere, sul piano della qualità, con quelli del Nord Europa e favorire al contempo la loro integrazione con i porti sloveni e croati in modo da costituire uno dei principali hub europei.

"Uno dei possibili momenti di sviluppo della nostra portualità potrebbe essere rappresentato dal "porto offshore" da sistemare nell'Alto Adriatico e l'integrazione tra attività crocieristiche, delle autostrade del mare e del trasporto container delle merci. In un sistema portuale integrato ogni realtà potrebbe così avere un suo spazio". Questa è una delle proposte raccolte con maggior entusiasmo e consenso.

Ovviamente è necessaria una piattaforma politica in grado di accogliere proposte e spinte innovative per far sì che queste divengano reali e concrete; a tal proposito sono stati chiamati a confrontarsi il consigliere regionale Lucio

Tiozzo e l'assessore regionale alla mobilità e infrastrutture Renato Chisso.

L'analisi della situazione, affrontata da punti di vista differenti, ha evidenziato la comunione di intenti e di propositi tra le due parti politiche, in particolare per quanto concerne la messa a punto di un nuovo Piano Regionale dei Trasporti che indichi con chiarezza il ruolo e il futuro della portualità veneta in un contesto internazionale. I due si sono trovati inoltre concordi nel superamento del "piccolo e bello" perché, come hanno fatto notare, "se si vuol competere in un sistema globalizzato e in un'economia portuale che si internazionalizza sempre più, non si può pensare di presentarsi sulla scena trasportistica ognuno per proprio conto. Occorre fare sistema e mettere in sinergia le singole realtà".

La tavola rotonda si è chiusa con un obiettivo, semplice e fondamentale: mettere in relazione i vari porti dell'adriatico in modo che questi creino una reale rete all'interno della quale ogni singolo scalo sia messo nelle condizioni di esaltare le proprie peculiarità e specializzazioni.

Il commento Elso Resler sulla portualità integrata **Alto Adriatico, via strategica verso l'Est**

di Francesca De Luca

L'introduzione del convegno sullo sviluppo della portualità dell'alto Adriatico, organizzato dall'associazione Nordestsudovest è stata affidata ad Elso Resler il quale si è soffermato sul fatto che "l'Adriatico rappresenta la via più immediata per i flussi commerciali che arrivano dall'Oceano Indiano e passano per lo stretto di Suez".

"Questa parte di territorio" ha sottolineato Resler "sta vivendo un momento di rinnovata attenzione a Est ed è su questo versante che si sta spostando il baricentro dello sviluppo economico".

Anch'egli ha insistito sulla necessità di mettere in contatto i vari porti perché "per poter competere in un sistema portuale che si sta sempre più globalizzando è necessario che i porti dell'Alto Adriatico mettano da parte vecchie e nuove conflittualità e ragionino come un tutt'uno mettendosi in rete". Inoltre ha specificato che "al rilancio della portualità integrata si accompagna anche un sistema urbano più ampio, dato da tutto il Nordest, alimentato da un sistema infrastrutturale all'interno del quale anche Chioggia, ad esempio, potrebbe avere un suo ruolo, visto che lo scalo clodiense è l'unica realtà fluvio-marittima presente nell'Alto Adriatico".

Secondo Resler il sistema portuale veneto ha inoltre un enorme potenziale nel settore del trasporto dei container, un ambito che può trasformarsi in una "grande occasione di sviluppo, insieme all'incremento della portualità crocieristica e delle autostrade del mare".

L'ASSOCIAZIONE NORDESTSUDOVEST

Promuove iniziative per il territorio



La tavola rotonda è stata organizzata dall'associazione Nordestsudovest e presieduta dal presidente dell'associazione stessa, Alessio Molin. Com'è possibile apprendere attraverso la home page del sito dell'associazione, si tratta di un'ente senza fini di lucro che ha tra le sue finalità la promozione del pieno sviluppo dei diritti degli individui nei diversi ambiti in cui si esplica la personalità umana e della concreta realizzazione del principio delle pari opportunità tra uomo e donna; la partecipazione al dibattito politico e culturale; lo studio e la

diffusione della cultura riformista e solidarista; la promozione di iniziative per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente e del territorio; la promozione di iniziative per la conoscenza delle scienze politiche, economiche, giuridiche e sociali e lo sviluppo delle arti. L'associazione si ispira ai principi di libertà, di democrazia, di giustizia sociale e di eguaglianza tra gli individui e tra i popoli.

L'Associazione fa propri il principio della laicità dello Stato e i valori del rispetto per tutte le opinioni politiche e le fedi religiose e si ispira al metodo del confronto e della partecipazione.

F.D.L.

di Franco Migliorini



Tra Adriatico e Baltico, prove tecniche di corridoio Nord-Sud

Nel passaggio tra Europa a quindici e Europa a ventisette, hanno preso corpo due nuove "strategie" sovranazionali che riguardano le macro aree del Baltico e del Danubio. Manca l'Adriatico. Ma se a questa non ci pensa il Nordest, chi altro vorrà occuparsene in Europa?

Mentre il progetto Tav Venezia-Trieste sprofonda lentamente nelle terre basse e molli, urtando però contro le resistenze, dure, delle amministrazioni locali travolte dalla ferrovia in sopraelevata, procede e prende forma l'idea di quell'asse Adriatico-Baltico che si propone come nuova priorità europea nella prossima revisione della rete Ten-T.

Tutto nasce dal mare. Dalla idea di far risalire l'Adriatico alle grandi portacontainer in arrivo dalla grande manifattura mondiale del Sudest asiatico. Lo scopo è favorire l'interscambio con quel pezzo di Europa compresa tra i due mari, il Baltico e l'Adriatico, che la cortina di ferro aveva congelato per mezzo secolo, e che ora cresce al ritmo del 4-5% di Pil all'anno. Produttori e consumatori riuniti per allinearsi agli standard di vita dell'Europa occidentale.

Il fermento di progetti portuali che le cronache ci propongono quotidianamente, con Unicredit che si destreggia tra promesse fatte a Monfalcone e richieste avanzate da Trieste, intromissione di Koper che si pone come alternativa, candidatura di Venezia col Porto d'altura, sta a significare che quelli in campo sono grossi interessi e che il timore è di fare gli spettatori.

Non è certo il NAPA, la associazione dei porti alto adriatici, nata come veicolo unitario delle istanze adriatiche in Europa, che potrà dirimere queste dispute, quanto la realistica capacità di ogni porto

di ritagliarsi la propria fetta dentro un mercato grande abbastanza da garantire tutti senza escludere nessuno. Purché ciascuno sappia dotarsi di un proprio progetto.

Se oggi l'Alto Adriatico, che assorbe 1,5 milioni di TEUs (i container pieni di manufatti), rappresenta poco più dell'1% della movimentazione annuale europea, coi suoi 110 milioni di pezzi, la prospettiva è di puntare su 8-10 milioni all'anno, avvicinandosi a una quota del 10% continentale. Non c'è nulla di irrealistico se si pensa che l'hinterland di riferimento del nuovo corridoio è di quasi 100 milioni di abitanti/produttori. Un quinto della popolazione europea. Nordest italiano, Slovenia, Austria, Cechia e Slovacchia, Polonia e Land orientali della Germania. Stati e regioni in prima fila per piegare il tracciato continentale a proprio favore. La Stiria che guarda alla Slovenia via Maribor, la Carinzia all'Italia via Tarvisio, la Boemia del Sud via Linz, la Boemia del Nord via Vienna, Berlino che vorrebbe annettersi Stettino, Varsavia che invece punta su Danzica. È la competizione su base territoriale, che vede nella ferrovia lo strumento - strategico - per incanalare prodotti e attrarre investimenti. In ultima analisi per alimentare la accessibilità ai territori, dove porti interni, interporti, piattaforme logistiche e imprese di trasporto diventano gli interfaccia necessari tra grandi flussi e sistemi locali. Una condizione per stare sul mercato.

Una sana agitazione, potremmo dire, perché stimola disegni e mette in moto risorse e alleanze. Un processo dal basso di identificazione delle opportunità offerte dal mercato, ma interpretate con ottica comunitaria, dove competizione e coesione devono convergere in un disegno comune.

A Nordest non mancano i singoli protagonisti settoriali, porti, interporti, aeroporti, capaci di interloquire coi disegni strategici. Quella che invece manca è la percezione generalizzata e condivisa delle coerenze necessarie a portare a termine un disegno, necessariamente di lungo periodo, che travalica i mandati amministrativi, dove la natura dei progetti e la tempistica delle azioni devono combinarsi e non elidersi. Potremmo dire una *governance* territoriale sovraregionale.

Nel passaggio tra Europa a quindici e Europa a ventisette, che ha imposto il problema della saldatura tra sistemi economici e territoriali separati per mezzo secolo, hanno preso corpo due nuove "strategie" sovranazionali: riguardano le macro aree del Baltico e del Danubio. Disegni concepiti per attrarre risorse. Una però ne manca: la strategia dell'Adriatico. Ma se a questa non ci pensa il Nordest, chi altro vorrà occuparsene in Europa?

fmigliorini@virgilio.