

«Porto, presidente subito non c'è tempo per salvarlo»

► Appello a Roma della Comunità Veneziana che riunisce tutte le imprese e i lavoratori del settore

► Intanto il commissario Musolino ritorna sulla necessità di aggiustare la conca del Mose

PORTO

MESTRE Il porto di Venezia è sommerso da una marea di problemi ma nel substrato lagunare ci sono le potenzialità per farlo diventare uno degli scali di riferimento del Mediterraneo di domani, un luogo dove l'Africa sarà protagonista di una crescita repentina nei prossimi cento anni e le nostre coste hanno un enorme know how industriale da mettere a disposizione di questa crescita: «I nostri porti veneti potranno distinguersi su questo fronte essendo leader nel settore dei project cargo, ossia dei manufatti industriali ad altissimo valore aggiunto» ha detto Pino Musolino, il commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas).

IL FORUM

Ieri mattina al Forum online Green Logistics Intermodal ha però anche riconosciuto che, al momento, delle oltre 450 milioni di tonnellate annue di merci che transitano per Suez, solo 45 milioni sono intercettate dal nostro Paese mentre il resto va a finire in altri porti del sud Europa o in quelli del nord Europa. Che fare per invertire la tendenza? Per prima cosa unire le 16 Autorità portuali italiane evitando che continuino a spolarsi facendosi concorrenza; in secondo

luogo, avvicinandosi alla realtà veneziana e veneta, «i porti lagunari sono gli unici a sud del Belgio e dell'Olanda che dispongono di una via di collegamento fluviale ma è utilizzabile solo in parte perché andrebbero adeguati alcuni punti del percorso e alzato di qualche centimetro un ponte affinché potesse diventare una valida alternativa al trasporto su gomma». Invece di nuove grandi opere che consumano suolo, insomma, sarebbe sufficiente qualche piccolo investimento per ottenere risultati enormi ma d'altro canto «nel nostro Paese si è spesso costruito senza calcolare le ricadute delle opere che venivano realizzate. Ne sanno qualcosa i porti di Venezia e Chioggia che, avendo alle spalle 1300 aziende per oltre 21 mila addetti, si trovano a fare i conti con una conca di navigazione che non permette l'entrata delle navi superiori ai 200 metri quando le paratie del MoSe sono in funzione».

POTENZIALITÀ

NONOSTANTE LE TANTE DIFFICOLTÀ VENEZIA È TRA GLI SCALI ITALIANI CHE HANNO PERSO MENO TRAFFICI CON LA PANDEMIA



PORTO DI VENEZIA Piloti e rimorchiatori al lavoro in laguna

E nonostante tutte queste difficoltà «Venezia segna una diminuzione di traffici commerciali contenuta nell'11%, collocandosi fra i porti italiani come il più resiliente, a conferma ulteriore del ruolo strategico e potenzialmente leader grazie al territorio produttivo alle spalle e all'unicità della città storica stessa» ha sottolineato sempre ieri Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community e presidente di Assoagenti che, come Musolino, ha puntato sulla conca di navigazione, anzi sulle conche: «Un progetto di integrazione fra conche di navigazione, intelligenza artificiale per la gestione

ottimizzata delle navi e dei terminal, e progettazione di un porto di altura per i traffici incompatibili con i fondali lagunari» sono le tre cose fondamentali che servono a Venezia e a Chioggia. Per la Comunità portuale, poi, ne serve una quarta, e cioè «un'Autorità di Sistema Portuale nei pieni poteri ed efficiente, e quindi è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo presidente e che la nomina sia espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di Venezia».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA