

## **Perché il progetto di porto offshore-onshore di Venezia è la pietra d'angolo di un progetto-Paese che libera Venezia, Trieste, Ravenna e l'intera portualità italiana dalla condizione di "figlia di un dio minore"**

Paolo Costa, 30 giugno 2016

Il VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System) acronimo inventato da **Maritime Reporter**, la più diffusa rivista mondiale di ingegneria marittima, che al progetto veneziano ha dedicato un articolo entusiasta (J. Keefe, VOOPS. Building the Venice Offshore port, in *Maritime Reporter*, settembre 2015) è una medaglia preziosa e, come tutte le medaglie, a due facce. Il verso è la faccia dedicata all'allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia e alla restituzione intelligente al suo porto dell'accessibilità nautica oggi sacrificata sull'altare della salvaguardia affidata al MoSE; il retro è la faccia che mostra come, facendo di necessità virtù, sia possibile trasformare la "macchina portuale" che consente allo Stato di rispettare gli impegni assunti nei confronti di Venezia nella pietra d'angolo di un progetto-paese che metterà in grado l'intera portualità italiana di uscire dalla condizione di "figlia di un dio minore" che oggi la caratterizza rispetto alla portualità del Mar del Nord che le contende il mercato.

### Il VOOPS e l'interesse nazionale alla salvaguardia e rivitalizzazione di Venezia e della sua laguna

Il richiamo alle obbligazioni che lo Stato si è già assunto per legge (speciale per Venezia ed di stabilità 2013) e per contratti sottoscritti nel 2009 e nel 2010 nell'ambito della strategia di salvaguardia e rivitalizzazione di Venezia e della sua laguna serve qui solo per ricordare:

- che l'"interesse nazionale" in gioco è niente di meno che quello di tramandare ai posteri gli esiti formali della civiltà veneziana e di farlo - in tempi nei quali la finanza statale trova difficile darsene carico - restituendone la responsabilità alla comunità veneziana, da far ritornare prospera ricostruendo anche attorno al suo porto e a una nuova industria portocentrica a Marghera una base economica solida che ne riduca la dipendenza pernicioso dall'uso turistico distruttivo del bene culturale Venezia;

- che le opere in questione si configurano come "complementari al MoSE e, quindi, da ricomprendere nella voce 17. MoSE dell'elenco delle 25 opere indicate come prioritarie nel programma delle infrastrutture strategiche deliberato dal Consiglio dei Ministri il 10 aprile 2015.

Il VOOPS è e può diventare molto di più della componente fondamentale della struttura di accesso permanente e duratura al porto di Venezia, ma è innanzitutto e ineliminabilmente questo e, quindi, se il nostro è - come è - uno stato di diritto, del VOOPS si può ancora discutere il "come", ma non più il "se".

## Il VOOPS e l'interesse nazionale a riconquistare la competitività portuale perduta

Ed è un bel discutere.

Perché le circostanze mondiali, europee e italiane che si sono andate creando negli ultimi anni, e che sono destinate a durare nei prossimi 15-20, consentono di vedere il VOOPS come uno strumento di una strategia nazionale ed europea del trasporto e delle sue infrastrutture capace di far uscire la portualità italiana dalla sua attuale condizione di "figlia di un dio minore".

## La complicità comunitaria europea a rischio

Va insistito sulla qualificazione europea della strategia perché è ancora utilizzabile l'apertura che le istituzioni comunitarie hanno concretizzato creando, con il ridisegno della rete Ten-T del 2013, le possibilità di un ribilanciamento dell'alimentazione dal mare del mercato europeo da sud tramite il potenziamento delle radici marittime mediterranee dei "core corridor", come i quattro (Mediterraneo, Reno Alpi, Baltico Adriatico e Scandinavo Mediterraneo) che interessano l'Italia. Una apertura strategica oggi a rischio - come è risultato evidente dal ritorno a una restaurazione pro portualità mar del Nord nelle decisioni di finanziamento annunciate nei recenti Ten-T Days di Rotterdam -.

## La competitività di Rotterdam garantita dalla rassegnazione alla condizione di porti mediterranei "figli di un dio minore"

Una restaurazione che trova il suo fondamento culturale (si veda lo studio studio Panteia, *Sustainable Logistics for Europe. The role of ports*, maggio 2016, commissionato dal porto di Rotterdam ) nella "constatazione" della condizione da "figli di un dio minore" della portualità mediterranea (ma è a quella alto adriatica in particolare che lo studio si riferisce più o meno scopertamente avendo in mente che la posta in gioco sono oggi i mercati centro europei ridefiniti dallo spostamento ad est del baricentro manifatturiero dell'Unione Europea: mercati geograficamente più vicini all'Alto Adriatico) data dalla incapacità dei porti del sud di trattare i megacarichi delle meganavi (le portacontainer da 18.000 teu ed oltre) che fa venir meno la convenienza ad avviare da sud grandi volumi di traffico nonostante la maggior vicinanza ai mercati contendibili.

Se si considerano - argomenta Panteia - sia i costi diretti sia quelli indiretti (le emissioni inquinanti), che nella fattispecie vanno in parallelo, dell'intera catena di trasporto (fase marittima, fase portuale, e fase terrestre) la portualità vincente non è tanto quella più efficiente nella fase propria, ma soprattutto quella **attrezzata** per rendere possibile l'abbassamento dei costi nella fase marittima (usando le meganavi) e **posizionata** in modo da far abbassare i costi nella fase terrestre (vicinanza ai mercati di origine e destinazione e uso efficiente di ferrovia e navigazione interna). E' l'uso delle meganavi sull'intera tratta Cina Europa e l'efficienza/sostenibilità dei trasporti terrestri da e per i porti

del mar del Nord che consente a questi di vincere sui mercati contendibili nonostante 5 giorni in più di navigazione e la maggior distanza dai mercati finali rispetto alla portualità Alto Adriatica.

Analisi ineccepibile ma che ci regala la road map da seguire per uscire dalla condizione di inferiorità.

#### La road map di Panteia-Rotterdam alla nuova competitività della nuova portualità italiana

Mettendo la portualità italiana in grado di ricevere le meganavi e i loro megacarichi (18,000 teu e più) ci si riappropria del vantaggio dei cinque giorni in meno di navigazione abbassando i costi della tratta marittima, ed **attrezzando a questo scopo i porti più vicini ai mercati finali** ci si mette in condizione di aumentarne la competitività anche abbassando i costi della tratta terrestre.

Se poi i caricatori che ne risulterebbero avvantaggiati per la possibilità di usare porti più vicini e navi più grandi sono le imprese italiane che esportano ed importano sui mercati mondiali, allora la politica portuale italiana raggiungerebbe il suo scopo ultimo di abbattere la "tassa logistica" impropria che grava oggi sulla competitività mondiale delle nostre imprese.

La correzione suggerita da "Panteia" all'assetto portuale italiano e capace di restituirci la competitività mondiale rispetto alla portualità del mar del Nord è a portata di mano e facilmente perseguibile in Alto Adriatico in un progetto sinergico tra Trieste e Venezia, al quale associare nei modi e tempi dovuti Koper e Rijeka, ad est, e Ravenna, ad ovest.

#### La sinergia Trieste-Venezia per lanciare l'Alto Adriatico

L'Adriatico è un mare che penetra nel cuore dell'Europa e, oggi nell'Europa che più di ogni altra traffica con il resto del mondo via mare. E' un mare che garantisce alla nave che lo risale di servire con due toccate - una ad est, Trieste, ed una ad ovest, Venezia - un mercato enorme e ricco che va da Sarajevo a Bologna passando per Croazia, Slovenia, Austria, Ungheria, Cechia, Slovacchia, Germania meridionale, Svizzera, Italia Settentrionale. Un mercato raggiungibile via ferrovia (verso Austria, Germania e tutti i paesi dell'Est europeo) da Trieste e via strada (verso il ricco mercato della Lombardia orientale e del Nordest), ferrovia (su destinazioni padane e su quelle oltre Brennero verso Francoforte e Rostock) e in navigazione interna (verso Mantova con il solo servizio regolare container su fiume oggi operante in Italia) da Venezia.

Un mercato che sta già dando soddisfazione ai porti alto adriatici che dal 2007 al 2015 nonostante la grande recessione – e quindi il contributo nullo da aumento del PIL— hanno visto quasi raddoppiare il numero dei TEU trattati da 1,2 a 2,1 milioni annui con un tasso di crescita superiore a quello sia dell'Alto Tirreno sia del mar del Nord. E questo con modesti adeguamenti infrastrutturali attuati nei cinque porti da Ravenna a Rijeka. Nel caso veneziano il dragaggio dei canali intralagunari capaci di aumentarne la profondità di un metro fino a -11.50 ha consentito di garantire una toccata di una linea oceanica diretta con la Cina con un balzo del 20% del traffico che oggi ha superato i

580.000 teu annui. Modesti adeguamenti che hanno incoraggiati i caricatori o i destinatari a spostare sull'Alto Adriatico quote di traffico prima avviate attraverso altre portualità.

Un sistema Alto Adriatico che può - questa è la risposta a Panteia per Rotterdam - attrezzarsi per ricevere le ULCV da 18.000 teu sfruttando i due modelli organizzativi che ne consentono il trattamento: una pluritoccata tra Trieste, Koper e Rijeka ad est e una toccata offshore-onshore ad ovest con il VOOPS capace di mantenere attivi nonostante i bassi fondali gli onshore di Marghera, Chioggia e, per acque interne, Mantova, oltre che Ravenna se e quando lo vorrà. Così facendo si realizzerebbero le due condizioni:

- trattamento di volumi annui di traffico rilevanti per la relazione Europa Estremo oriente (6 milioni di TEU all'anno per il 2030) e

- gestione dei mega carichi (18.000 TEU ed oltre) affidati alle mega navi che corrono lungo questa catena logistica

necessarie per sfruttare al meglio la posizione geografica favorevole di Venezia nei confronti dei mercati dell'Italia settentrionale e dell'oltre Brennero e di Trieste nei confronti dell'Europa centro orientale.

E' questa tra l'altro la sola soluzione che può rendere interessante per il nostro Paese la proposta cinese di collocazione in Alto Adriatico del terminale occidentale della nuova Via della Seta marittima che, per i cinesi, andrebbe ad aggiungersi a quella da loro organizzata al Pireo.

### Il VOOPS e il contributo di Venezia alla strategia Alto Adriatica

Il VOOPS dunque per creare ad ovest, a Venezia, la capacità portuale che mette in valore quella in sviluppo ad est, a Trieste, prima di tutto. Assieme si vince e molto. Separati siamo tutti destinati a restare "figli di un dio minore".

Il VOOPS che, dovrebbe esser chiaro, non è un sistema portuale dedicato al transhipment (funzione con la quale non ha nulla né vuole aver nulla a che fare anche perché appare quanto meno rischioso immaginare di poter far concorrenza in alto Adriatico ai porti di transhipment più vicini a Suez e a Gibilterra o alla linea ideale di navigazione che li connette, rispetto ai quali soffre lo stesso porto di Gioia Tauro).

Il VOOPS è un sistema innovativo di gestione di uno scalo di destinazione finale, articolato in una sezione offshore - che garantisce i migliori servizi alla nave, anche alle navi di maggiori dimensioni 18.000 TEU ed oltre - ed una o più sezioni onshore - che garantiscono migliori servizi alle merci, anche ai mega carichi **dei quali l'offshore anticipa il deconsolidamento in altura** - collegate da un sistema di navetta acqueo che svolge a Venezia la stessa funzione dei camion spola nei sistemi portuali tradizionali.

Un sistema che - per tranquillizzare coloro che ne temono l'alto contenuto innovativo - è concettualmente assimilabile all' "Extended Terminal Gate" che a Rotterdam collega il nuovo terminale di Masvlatke (corrispondente al nostro offshore) con quello di Amblasserdam (corrispondente al nostro onshore di Marghera). Nel "porto esteso" di Rotterdam il carico viene deconsolidato a Masvlatke e trasferito su chiatte al "Container Transferium" di Amblasserdam da dove viene inoltrato su camion alle destinazioni finali e viceversa.

Il VOOPS dunque come "macchina portuale" che anticipa in altura il primo deconsolidamento dei megacarichi che vengono resi sostenibili perché avviati a più onshore (porti storici che così si salvano dall'obsolescenza) per un secondo deconsolidamento, al quale come impone la "logistica dei megacarichi", ne seguirà probabilmente un terzo (nei retroporti di Padova, Verona, Pordenone, etc.) nella marcia di avvicinamento ai molti e dispersi destinatari di un megacarico da 18.000 teu e più che caratterizza la struttura insediativa produttiva e di popolazione in Europa.

### Il VOOPS e la riduzione della tassa logistica che frena la competitività delle imprese italiane

Ma il maggior contributo che il VOOPS potrà dare - e che oggi non viene adeguatamente misurato e di conseguenza apprezzato - è quello di ridurre in maniera significativa il costo di trasporto logistico del trasferimento della merce dal porto e verso il porto da parte dei singoli caricatori. La mancata possibilità di soddisfare via Venezia tutta la domanda che naturalmente le si rivolgerebbe si traduce oggi in maggiori costi di trasporto e logistica sopportati come tassa logistica impropria dai caricatori. Utilizzando i dati recentemente rilasciati dall'Autorità Portuale di Genova sulla catchment area dei suoi traffici container, limitandosi ai soli dati di traffico relativi ai container da e per l'oltre Suez in partenza o in arrivo dalle quattro province venete di Padova, Treviso, Verona e Vicenza si è stimato - sulla base di costi unitari forniti da Confetra Nordest - che se i suddetti traffici venissero stradati via Venezia anziché via Genova i caricatori risparmierebbero oltre 27 milioni di euro l'anno di costi di trasporto "inutili". Una tassa logistica che va eliminata al più presto per aumentare la competitività delle esportazioni e dell'importazione italiane, sempre più decisive in un mercato globalizzato.

Ma per farlo occorre uscire da un paio di equivoci.

Il ritornello che si sente ripetere ossessivamente nel mondo della logistica è che "nei traffici comanda la merce" e che "la merce è come l'acqua che cerca sempre la via più semplice a minor costo".

L'analogia è indiscutibile. Ma ha bisogno di un corollario: l'acqua nel suo percorso è trattenuta da invasi, imbrigliata in canali, forzata in condotte da chi, avendone il potere, può aprire o chiudere questa o quella barriera, questo o quel rubinetto. L'acqua cerca sempre la via di minor resistenza, ma solo tra quelle consentite dalla rete idrica e da chi la controlla.

Fuor di metafora è quanto succede oggi in Italia e in Europa. Le merci hanno prevalente origine o destinazione a Nordest in Italia e Centro est in Europa, ma sono costrette a raggiungerle dai porti costruiti per servire il Nord-ovest in Italia e il Centro-nord-ovest in Europa.

Poco male, anzi bene, per chi controlla gli archi e i nodi della rete di ieri. Male per chi è costretto a far fare alla sua merce giri viziosi pagandone il conto a piè di lista.

Usare bene la rete esistente, rendere ad esempio i nodi portuali vecchi più efficienti anche perché liberati da pastoie burocratiche è sicuramente un obiettivo commendevole. Ma enormemente meno utile di un progressivo adattamento della rete con la sostituzione dei nodi e degli archi obsoleti con nuovi nodi ed archi che consentono davvero di minimizzare il costo del trasporto. Lo spostamento a nord-est del baricentro della manifattura italiana; lo spostamento ad est del baricentro della manifattura europea; la prevalenza del Mediterraneo orientale rispetto quello occidentale nei traffici interni al "mare nostrum"; la prevalenza a livello globale di traffici da e per l'oltre Suez rispetto a quelli da e per l'oltre Gibilterra; l'obsolescenza da sottodimensionamento di tutti i porti nazionali rispetto ai nuovi megacarichi, etc.; sono tutti fatti che evidenziano che ci sono capacità portuali da espandere e sovracapacità portuali da abbandonare; e che le espansioni utili e necessarie all'Italia riguardano più l'Alto Adriatico che l'Alto Tirreno.

La sinergia tra Trieste e Venezia con il suo VOOPS è la risposta che meglio risponde alle esigenze dell'industria italiana come un tutto ancor prima che a quelle dell'industria portuale.

L'indicazione di Venezia come terminale occidentale della via della seta marittima del 21° secolo da parte dei cinesi - indicazione da intendere, per le cose dette sopra, riferita allo schema "un mare due porti" Venezia e Trieste - è una autorevole conferma da lettura esterna dell'analisi condotta sopra.

Paolo Costa, 30 giugno 2016