

Mose e Porto

## LA PARTITA EUROPEA DI VENEZIA

di Paolo Costa

**I**l convegno organizzato dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri e dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di

Venezia su «MoSE: prospettive e criticità di una grande opera pubblica italiana» tenutosi nei giorni scorsi «davanti» ad oltre 2.500 partecipanti digitali è stata anche l'occasione per affrontare due temi di assoluta attualità in vista della rivisitazione del Recovery Plan che il governo Draghi dovrà concludere nelle prossime settimane. Il primo tema attiene alla scelta delle priorità di intervento del PNRR (Piano nazionale di Ripresa e Resilienza) capaci

di far «ripartire meglio» l'Italia, che deve approfittare dell'occasione per invertire un declino pluridecennale; il secondo riguarda le regole, le procedure da «semplificare», che dovranno consentire di completare le opere nei tempi prefissati. Partiamo dal secondo. La vicenda MoSE ci insegna che avremmo potuto avere assieme alla Piazza San Marco all'asciutto anche il porto pienamente agibile se lo Stato non si fosse reso inadempiente, se non si

fosse «bloccato» da solo il suo cantiere. Se avesse provveduto a realizzare, «contemporaneamente» alle paratoie alle bocche di Lido, Malamocco e Chioggia, la «struttura di accesso permanente» al porto di Venezia deliberata dal Comitato nel 2003 (!!!), perfezionata dallo stesso organo nel 2011 - e dal CIPE nel 2012 - e oggetto di un primo finanziamento statale di 100 milioni di euro stanziati «per la sua realizzazione» dalla legge di stabilità nel dicembre 2012.

continua a pagina 7

 **L'editoriale**

## La partita europea di Venezia

SEGUE DALLA PRIMA

**S**e lo Stato avesse dato puntualmente seguito alle «sue» decisioni oggi avremmo la «struttura di accesso permanente» (una piattaforma portuale d'altura e una adeguata conca di navigazione alla bocca di Malamocco), il MoSE sarebbe libero di alzarsi ogni volta che la città lo richiama e il porto sempre agibile a prescindere dal MoSE. Anzi. E qui viene il secondo tema, quello delle vere priorità strutturali per il Paese, quelle utili ad aumentare i ritmi di crescita dell'economia italiana che, nel caso delle economie di trasporto, sono solo quelle che allargano i mercati contendibili favorendo una sana concorrenza o quelle che favoriscono la concentrazione cumulativa in alcuni nodi generatori di economie di agglomerazione nette positive. Se lo Stato decidesse finalmente di sbloccare oggi con la mano destra quello che ha bloccato a lungo con la sinistra potremmo disporre presto di una di queste infrastrutture «game changer»: il sistema portuale, il VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System) incentrato sulla piattaforma d'altura e attivo a

terra a Ravenna, Porto Levante, Chioggia, Marghera e, per acque interne, a Mantova e Padova. Una «infrastruttura» capace di far «ripartire meglio» l'Italia su tre fronti. Primo: quello di dare all'economia veneziana quella prospettiva di sviluppo - necessaria alla conservazione del bene culturale Venezia - che la pandemia ha messo particolarmente in crisi: sono oltre 36.000, il 15% del totale, i posti di lavoro messi a rischio dal Covid-19 e da sostituire perché difficilmente sopravviveranno al ridimensionamento della qualità e della quantità della domanda turistica e alla trasformazione digitale di molte attività di servizio. Il blocco portuale e manifatturiero può colmare questo vuoto occupazionale purché lo si metta in grado di superare la sua obsolescenza col VOOPS. Secondo: quello di dare alla economia manifatturiera del Veneto, dell'intero nord-est e del LOVER (il nuovo triangolo industriale Lombardia-Veneto-Emilia Romagna) quello sbocco efficiente a mare alternativo ai porti liguri e del Mar del Nord che oggi costano alle sole industrie del Veneto oltre 6 miliardi all'anno di maggiori costi di trasporto. Terzo: obiettivo di ancor maggior interesse strategico

nazionale ed europeo, quello di aggiungere col sistema VOOPS la capacità portuale dell'alto Adriatico occidentale (gli scali di Ravenna, Chioggia e Marghera) oggi inaccessibile alle meganavi oceaniche a quella dell'Adriatico nord orientale (Trieste, Capodistria e Fiume) per rendere conveniente la risalita dell'Alto Adriatico alle meganavi lungo la rotta di costo minimo e di minor impatto ambientale tra l'Asia oltre Suez e l'Europa. Un Alto Adriatico sul quale anche l'Unione Europea ha puntato come radice portuale mediterranea del corridoio Adriatico-Baltico. Risultato che in questo momento non si ottiene perché né Venezia senza Trieste, né Trieste senza Venezia, sono in grado di garantire quella capacità di copertura dei mercati europei che, insieme, li farebbe invece vincere. Una vittoria essenziale per por fine alla crisi di intermediazione globale della portualità italiana che sta perdendo l'occasione di approfittare del riequilibrio verde dal Mar del Nord al Mediterraneo delle rotte globali; riequilibrio che dal 2014 al 2019 - ultimo scenario pre covid-19 - è andato solo a vantaggio dei porti spagnoli e di quelli greci.

**Paolo Costa**

© RIPRODUZIONE RISERVATA