

## **Agganciare il treno della ripresa**

*Di Carlo Bergamasco e Paolo Possamai*

La ri-partenza dell'economia mondiale chiama in causa, per chi nella Vecchia Europa non si rassegna a un declino ineluttabile, la indispensabilità di tornare a percorrere le vie dell'export. Vale per il Nord Est, che sulle esportazioni e sull'internazionalizzazione ha costruito parte considerevole del proprio percorso di crescita. Ma va da sé che per andare incontro ai mercati dell'Est europeo, nuova fabbrica e possibile polmone di sviluppo del Vecchio Continente, così come per rinsaldare le relazioni con la Germania che dimostra la possibilità di risalire la china post recessione, così come per connettere i fili con il Far East, occorre disporre di un sistema infrastrutturale efficiente. Non è in questione solo l'efficienza dei trasporti e della logistica interna al territorio nordestino, ma soprattutto di infrastrutture connesse con il resto del mondo. E dunque parliamo di corridoi trans europei, autostradali e ferroviari, ma anche di piattaforme portuali e aeroportuali. Si tratta di fattori competitivi primari in questa stagione più che mai, e avere consapevolezza dello "stato dell'arte" riguardo ai grandi assi convoca un tema cruciale: un fattore di rischio con cui fare i conti.

### **1. Corridoio V sul binario morto?**

Per il 2019 o al massimo 2020, stimiamo che la Tav potrà arrivare a Venezia e colmare così il gap che fino a ora ha lasciato il Nordest ai margini di questo importante sistema infrastrutturale. Parole di Mauro Moretti, amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, pronunciate coram populo nel corso di un convegno il 28 aprile 2011 a Venezia. Data da segnare, perché per la prima volta Moretti ha assunto un impegno netto e chiaro riguardo alla prosecuzione della nuova linea a alta capacità/alta velocità (Tav) a Est del nodo di Verona. Impegno che discende dal modello di impresa assunto da Fs. "Data la forte domanda del mercato – ha affermato infatti Moretti – considero il completamento della tratta Milano-Venezia la priorità numero uno del sistema Paese. L'area metropolitana composta da Venezia, Treviso, Padova e Vicenza ha la massa critica necessaria a sostenere economicamente il progetto".

Di tutt'altro segno il giudizio di Moretti relativamente al segmento Tav Mestre-Trieste, che fa pur essa parte del cosiddetto quinto corridoio europeo e punta verso Kiev. Secondo il manager delle Fs "Trieste e Lubiana non hanno bacini di passeggeri sufficienti a proseguire su questa tratta. E, soprattutto, oltre confine non ci sono ancora neppure le progettazioni preliminari". Senza dire che "non è ben chiaro se gli sloveni sono davvero interessati a questa infrastruttura". Ragioni per cui, sempre a parere di Moretti, è più sensato e verosimile rafforzare lungo la direttrice della Pontebbana l'offerta di trasporto merci e passeggeri diretti all'Europa Centro-orientale.

Considerazioni che meritano approfondimento, poiché per molti versi rivelano lo scenario operativo reale – o quanto meno realistico – entro cui agiscono governi e istituzioni coinvolte (Fs e Regioni in primis). E se lo schema risponde effettivamente a tali caposaldi, salvo avere argomentazioni e peso politico validi a mutarli, occorre ri-calibrare entro di essi i piani di sviluppo del quadrante Nordest e in particolare le politiche in tema di infrastrutture strategiche.

Tacendo di altri elementi, le tesi di Moretti contengono elementi di valutazione strategica coerenti con le politiche economiche assunte dal governo in materia di infrastrutture. I cantieri procedono secondo la logica del "lotto costruttivo", ossia a seconda delle risorse effettivamente disponibili (e non più attendendo la copertura finanziaria per un'intera tratta). In questo senso, per esempio e da ultimo, a marzo 2011 sono stati assegnati lavori per 1,13 miliardi di euro sulla tratta Tav Treviglio-Brescia (a fronte di un costo totale stimato in 2,05 miliardi). Di "lotto costruttivo" in "lotto costruttivo", emerge evidente la volontà di procedere fino a Verona, dopo di che per andare

dall'Adige a Milano saranno sufficienti 43 minuti (contro gli attuali 81). Ma non va nemmeno sottostimato che, secondo l'Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica (Dfp) del settembre 2010, i cantieri sui 73 chilometri della Brescia-Verona dovrebbero essere conclusi entro il 2015, con una spesa complessiva di 2,8 miliardi, pur a fronte del fatto che la progettazione è tuttora allo stadio preliminare. Risulta evidente come, solo a fronte di una formidabile determinazione politica centrale e territoriale il traguardo potrà essere colto.

Procediamo dunque nel merito l'esame delle ulteriori singole tratte, in modo da comprenderne l'effettivo avanzamento progettuale, le forche caudine rimanenti, la plausibilità dei tempi di esecuzione indicati. Cartesianamente, spezzare in singole sezioni il grande groviglio del segmento Est della linea Tav Transpadana appare esercizio indispensabile. Di particolare complessità e a suo modo esemplare è la vicenda del tracciato per la tratta Verona-Padova, la cui soluzione progettuale rimane allo stadio preliminare, così come approvato nel 2006 dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe). Progetto in sostanza congelato e che non assume una scelta netta relativamente al nodo di Vicenza. In questo senso, pure le stime di costo hanno valore relativo. Secondo quanto riferito dall'Allegato infrastrutture alla Dfp (settembre 2010), l'investimento per la tratta ammonterebbe a 5,13 miliardi di euro e ulteriori 670 milioni di euro dovrebbero essere destinati alla sistemazione del nodo di Verona. Riguardo a quest'ultimo capitolo, il progetto prevede la realizzazione della nuova linea Tav per circa 10 chilometri in prevalente affiancamento ai binari dell'attuale Milano-Venezia; la radicale sistemazione della stazione di Porta Nuova, sulla quale sarà incentrato il servizio dei treni viaggiatori; l'eliminazione di tutte le interferenze tra il percorso Tav e le altre linee convergenti sul nodo ferroviario di Verona.

Se il nodo di Verona presenta complessità, su quello di Vicenza – ossia sull'opportunità che l'attraversamento avvenga in galleria oppure in affiancamento alla linea storica – non è stata assunta alcuna decisione. Il progetto preliminare del “collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova”, approvato dal Cipe con delibera n.94 nel marzo 2006, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, parla chiaramente di interventi di cosiddetta “prima fase” tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova, per un costo di 3,33 miliardi di euro (su un totale complessivo, per entrambe le fasi, stimato in 4.483 milioni). Da Verona a Padova, la nuova linea ferroviaria a doppio binario Tav si svilupperà - secondo il progetto preliminare - per 76,5 chilometri (di cui 10 in galleria, 9 di ponti e viadotti), in affiancamento alla linea storica per circa 36 chilometri. Le due interconnessioni, necessarie all'integrazione tra nuova linea e linea storica, saranno realizzate a Vicenza, e all'ingresso del nodo di Padova per il collegamento tra linea Tav e la linea "di gronda" merci sul percorso Castelfranco-Treviso-Udine/Portogruaro.

Relativamente alla cosiddetta “seconda fase”, in sede di approvazione del progetto preliminare il Cipe nel 2006 si è limitato a “prendere atto” che risulta identificato solo il corridoio nel quale sarà disegnato il tracciato della futura linea, senza definire una formale localizzazione urbanistica e una conseguente valutazione della compatibilità

ambientale. Quando cinque anni fa il Cipe deliberava, restavano sul tappeto le alternative di tracciato costituite da una linea in affiancamento all'autostrada A4 oppure da una galleria tra la zona di Ponte Alto (alle porte della stazione di Vicenza) e la zona di Lerino (immediatamente a Est di Vicenza), con successiva prosecuzione in parallelo alla linea storica fino a Grisignano di Zocco. Questioni fondamentali sulle quali continua a mancare un punto di sintesi, posto che la scelta sul tracciato è intimamente connessa al modello di esercizio che sarà poi attivato sulla linea Tav. A sgombrare il campo da equivoci, relativamente alla vagheggiata possibilità di far fermare il treno a alta velocità anche a Vicenza, viene la parola non equivocabile di Mauro Moretti, secondo il quale “andranno considerate le formule commercialmente più adeguate nello studiare un sistema di fermate che vedrà in Mestre o Tessera, Padova e Verona i suoi fulcri”. Vale a dire, lapalissianamente, che il treno a alta velocità non tollera di essere fermato troppo frequentemente, pena la rinuncia alla sua natura.

In fondo, un equivoco non dissimile – ossia la mancata selezione delle fermate indispensabili e l'eliminazione di quelle che non hanno valenza di mercato - permaneva pure sulla tratta Mestre-Trieste. Sin dal 2006, infatti, due delibere della Giunta regionale veneta hanno indicato alla società di ingegneria del gruppo Fs, Italferr, di sviluppare il progetto preliminare esclusivamente nell'itinerario cosiddetto "balneare", insomma asseritamente al servizio delle località turistiche del litorale. Italferr ha fatto presente che sarebbe stato possibile valutare anche il tracciato in affiancamento alla autostrada A4, che era l'ipotesi originaria. Di sicuro, secondo il serpeggiante progetto preliminare presentato alla Regione nella primavera 2011, sono individuate solo le fermate di Venezia-Mestre, Aeroporto Marco Polo, Ronchi dei Legionari (al servizio dell'aeroporto giuliano), Trieste. Vale a dire che una stazione per le spiagge venete, e specificamente a Passarella di Jesolo, è esclusa per ragioni prettamente trasportistiche (prima ancora che economiche). Ecco perché – nella divaricazione tra fumosi intenti della Regione Veneto e modelli di esercizio praticabili per Fs - le cifre indicate nel Dpf del settembre 2010 per la tratta Venezia-Ronchi Sud (4,2 miliardi) e per quella Ronchi Sud-Trieste (1,93 miliardi) appaiono un mero esercizio cabbalistico. Allo stesso modo potremmo esprimerci a proposito della possibilità che i tempi attuali di collegamento tra Milano e Trieste, attestati alla soglia dei 300 minuti come o peggio di mezzo secolo fa, possano scendere ai 160 minuti indicati dal programma Tav. Chi avesse immaginato, per via di un efficiente servizio di treni a alta velocità, il potenziamento del sistema aeroportuale di Venezia e Trieste (Ronchi dei Legionari), ha elevate probabilità di essere rubricato alla voce "visionari". All'aeroporto intercontinentale di Venezia l'accesso tramite ferrovia sarà escluso, salvo riprendere in mano la progettazione della bretella che si dovrebbe staccare dalla linea storica all'altezza di Quarto d'Altino. Ma la fermata in galleria, con una avveniristica stazione Tav al di sotto della piattaforma aeroportuale e dunque con piena integrazione intermodale, appare appunto esercizio futuribile.

In assenza di capacità finanziaria e di volontà politica, il tronco ferroviario Tav del Corridoio V a Est di Mestre è fortemente indiziato di rimanere nulla più che un segno sulla cartografia. E però, a parte altre implicazioni di evidente consistenza, occorre pur dire che lo sviluppo della portualità nell'Alto Adriatico – e dunque parliamo di Venezia, Trieste e Monfalcone – pretende il rafforzamento dell'armatura ferroviaria e l'eliminazione delle strozzature infrastrutturali e tecnologiche che oggi limitano velocità e portata. Lo schema delle priorità assolute è del resto contenuto pure nel progetto preliminare predisposto da Italferr per la tratta Tav Venezia-Trieste, così come nel documento con cui Unicredit e Maersk si candidano a realizzare "Un nuovo gateway europeo nell'Alto Adriatico". L'istituto di credito e il big player della logistica marittima mondiale si sono infatti dichiarati disponibili e interessati, già dal febbraio 2010, a infrastrutturare e poi gestire nuove banchine e terminals a Trieste e Monfalcone. Ma la disponibilità è tra l'altro condizionata alla realizzazione da parte di Fs di una serie di ammodernamenti quanto agli impianti di segnalazione e controllo sulla Ronchi-Trieste (12 milioni), al raddoppio del binario sul raccordo Monfalcone-San Polo (58 milioni), al raddoppio del raccordo di Udine (17 milioni) e via dicendo per un totale di 102 milioni. Ammodernamenti che partono dal presupposto di alimentare gli scali di Monfalcone e Trieste attraverso il Corridoio Adriatico-Baltico, avendo quali mercati privilegiati Austria, Baviera e parte dell'Europa dell'Est che oggi generano un traffico containers di circa 9 milioni di Teu (stimati a 13 milioni nel 2015). Secondo i piani dei proponenti, al termine dell'infrastrutturazione del porto, ossia nel 2021, Monfalcone dovrebbe accogliere circa 3,2 milioni di Teu e la metà di questi traffici è previsto al completamento della prima fase di potenziamento delle banchine (al 2015). Unicredit e Maersk, in buona sostanza, si propongono di mettere in campo investimenti complessivi per circa un miliardo di euro in cambio di una concessione di 35 anni, avendo il terminal monfalconese operativo agli inizi del 2016. Parliamo però di traguardi temporali e di previsioni di investimento del tutto aleatori, dato che mancano dal lato del governo nazionale e di quello del Friuli Venezia Giulia un pronunciamento netto e l'individuazione di un iter procedurale chiaro. Il tutto mentre il porto di Capodistria persegue un disegno di potenziamento del proprio terminal containers, finalizzato a accogliere 1 milione di Teu l'anno, grazie anche a una

nuova linea ferroviaria che – via Divaccia – sarà agganciata al corridoio Adriatico-Baltico e a quello trasversale Est-Ovest che transita al di sopra della catena alpina.

Una nota ancora merita proprio il corridoio Adriatico-Baltico. Il governo austriaco ha avviato i lavori per l'ammmodernamento della ferrovia che dal Tarvisio va verso Vienna, i cui viadotti e gallerie sono stati costruiti un secolo e mezzo fa dall'ingegnere veneziano Carlo Ghèga. Il tracciato ferroviario più alto d'Europa, tutelato pure dall'Unesco, costringe oggi i treni a non superare la velocità di 40 chilometri orari. Da tale situazione nasce la costruzione, avviata nel mese di aprile 2011 dopo decenni di contrasti, dei 20 chilometri di galleria alla base del Koralm tra Klagenfurt e Graz (5,2 miliardi di investimento). L'anno venturo è atteso il via ai lavori per il tunnel del Semmering, che sarà lungo 28 chilometri e che dovrebbe essere attraversato dai primi treni nel 2024 (2,8 miliardi). Opere che darebbero molto più senso alla ferrovia Pontebbana e ai terminal portuali di Venezia, Monfalcone, Trieste. A patto di iniziare per tempo la costruzione di porti in grado effettivamente di competere.

## **2. I progetti di viabilità per il Nord Est: ancora non partono le opere più attese**

Tra i progetti infrastrutturali al centro dell'attenzione generale nel Nord Est vi sono la terza corsia di marcia lungo il tratto tra Venezia e Trieste dell'autostrada A4 tra e la Superstrada Pedemontana Veneta, che attraverserà l'arco compreso tra Spresiano (Treviso), sulla A27, e Montecchio Maggiore (Vicenza), sulla A4.

Si tratta di due opere destinate a mutare la mobilità di tutta l'area nordestina, perché dovrebbero portare un consistente rafforzamento del sistema della A4 e delle comunicazioni lungo la direttrice Est-Ovest della pianura Padana e, in un'ottica di comunicazioni e scambi intraeuropei, del Corridoio 5. La Trieste-Venezia rappresenta, infatti, la principale sezione autostradale di accesso tra l'Italia e l'Europa centro-orientale ed è attraversata da grandi flussi di traffico, sia per l'intenso volume di scambi commerciali che si appoggiano sulla "gomma" che, in alcuni periodi dell'anno, a causa dei movimenti di turisti. La Pedemontana Veneta, con il suo tracciato ad arco che attraversa la parte settentrionale del trevigiano e taglia verticalmente la provincia di Vicenza, in un percorso che incrocia le autostrade Valdastico Nord e Venezia-Belluno, si inserirà in un contesto ad elevata concentrazione di attività economiche ed industriali.

I lavori per realizzare entrambe le infrastrutture non sono partiti, sebbene, nel caso della terza corsia, i cantieri relativi al primo lotto in uscita dal Passante di Mestre siano già stati ufficialmente inaugurati dai presidenti di Friuli Venezia Giulia e Veneto nel dicembre del 2010, mentre, nel caso della Pedemontana Veneta, l'avvio sia stato più volte annunciato dai vertici della Regione Veneto (a partire dalla primavera del 2009) e altrettante volte posticipato.

Per quanto riguarda la terza corsia della A4, a maggio 2011 Autovie Venete, concessionaria della Trieste-Venezia partecipata dalla Regione Friuli Venezia Giulia, ha ricevuto un'offerta di 1,7 miliardi di euro da un pool di 8 banche, come esito della gara predisposta dalla Regione per finanziare l'opera. Manca tuttavia ancora il contratto definitivo relativo al finanziamento, per la cui predisposizione potrebbero essere necessari ancora mesi. Per rendere più rapido l'avvio effettivo dei lavori, il Ministero dell'Economia, attraverso la Cassa depositi e prestiti, dovrebbe erogare un prestito di 150 milioni di euro, utili all'apertura effettiva dei cantieri fino al momento in cui sarà disponibile il finanziamento degli istituti di credito.

Il costo dell'opera è di circa di 2,3 miliardi di euro per un intervento di 94 chilometri. Si suddivide in quattro lotti, di cui il primo, compreso tra Quarto d'Altino e San Donà di Piave (18,5 km per 365 milioni di spesa prevista), è quello il cui iter è più avanzato e i cui cantieri sono già stati inaugurati. Ancora alle fasi iniziali è invece la progettazione dei tratti Alvisopoli-Gonars e Gonars-Villesse, mentre deve ancora essere avviata la gara del secondo lotto San Donà—Alvisopoli. Rispetto al

cronoprogramma tracciato alla fine del 2008, a maggio 2011 i ritardi ammontano già a un anno. Proseguono invece i cantieri lungo la Villesse-Gorizia, sezione autostradale connessa alla A4 di cui diverrà la naturale prosecuzione verso il confine con la Slovenia e che dovrebbe essere pronta nel 2012.

La Supestrada Pedemontana Veneta ha vissuto un iter molto travagliato, con ricorsi e controricorsi alla giustizia amministrativa, fino all'assegnazione all'attuale concessionario, il consorzio italo spagnolo Sis. Il primo affidamento della concessione da parte della regione Veneto aveva visto prevalere la cordata rivale guidata da Impregilo e Autostrada Brescia Padova nel novembre del 2007.

I primi passi che dovrebbero portare all'apertura dei cantieri sono stati avviati. Sono infatti iniziati a dicembre 2010 gli espropri dei terreni agricoli interessati dal passaggio dell'opera, che hanno riguardato circa 2.800 aziende. Rimane tuttavia ancora difficile formulare una previsione sui tempi dell'effettivo avvio dei lavori di realizzazione. L'opera ha un costo di 2,3 miliardi di euro per una lunghezza di 94,5 chilometri.

Nuovamente oggetto di polemiche è stato negli ultimi mesi il progetto che prevede la prosecuzione della A31 Valdastico Nord fino a Trento. La concessione dell'autostrada è stata rinnovata ad Autostrada Brescia Padova da parte del Ministero dei Trasporti fino al 2026 (la scadenza era prevista al 2013). La Commissione europea ha approvato la proroga, condizionandola però all'impegno assunto dalla concessionaria di completare l'A31 fino a Trento. Autostrada Brescia Padova dovrà presentare un progetto per la realizzazione del tratto mancante della Pirubi entro i prossimi due anni, in caso contrario la concessione della A31 potrebbe essere messa in gara.

La Provincia di Trento è da sempre contraria al progetto, considerato come un vettore di traffico che andrebbe a riversarsi sull'area trentina e sulla A22, giudicata già sufficientemente intasata e non ulteriormente ampliabile. In questo contesto si inserisce la sentenza della Corte costituzionale di febbraio 2011, che rispondendo ai ricorsi presentati dalla Provincia di Trento, ha ribadito come la Valdastico non possa essere realizzata senza un'intesa con la Provincia autonoma di Trento;

La questione sembra peraltro dover assumere le forme di una più articolata discussione tra la Provincia di Trento e il Veneto, in merito al sistema di collegamenti tra le due regioni. Un'opzione di rafforzamento dell'assetto delle comunicazioni che non coinvolge peraltro solo il Nord Est, ma comprende la questione del collegamento tra l'Italia e l'area tedesca attraverso la A22 e il Brennero. Allo studio sono infatti anche opzioni che prevedono investimenti sui trasporti ferroviari attraverso il raddoppio e l'elettificazione della linea tra Trento e Bassano del Grappa, oggi in disuso. Ulteriore opzione che potrebbe servire a tale scopo è il progetto che prevede il potenziamento della Statale Valsugana, già inserita dal Cipe tra le infrastrutture soggette alla Legge Obiettivo dalla fine del 2010, per la quale esistono 5 proposte sul tavolo della Regione Veneto per la realizzazione in project financing. Collocata nel Veneto orientale, l'opera andrebbe a inserirsi nel sistema della Supestrada Pedemontana Veneta, di cui diventerebbe complementare e sarebbe alternativa alla Valdastico Nord per i collegamenti tra Veneto e Trentino..

Novità si registrano sul fronte della autostrada A22, la cui concessionaria Autobrennero vedrà scadere il proprio mandato nel 2014. Il Governo sta studiando una norma legislativa ad hoc per consentire l'affidamento a una società pubblica della concessione di un'arteria autostradale già esistente. Se effettivamente si verificasse tale condizione, Autobrennero, in cui l'azionista principale è la Regione Trentino-Alto Adige, potrebbe approfittarne per rilevare le quote azionarie in mano a soci privati (circa il 19% del capitale) e divenire una società interamente pubblica. Per parte sua, lo Stato potrebbe salvaguardare i propri investimenti, anche ferroviari, considerando che dal 2009, Autobrennero si occupa anche di trasporto su rotaia lungo l'asse del Brennero.

Ad aprile 2011 sono iniziati anche i lavori per la realizzazione del tunnel principale della Galleria di base del Brennero. Gli enti locali interessati, in primis le Province di Bolzano e di Trento si attendono che tale opera consentirà di liberare il valico alpino dal transito di 2 milioni di tir all'anno e 12 milioni di veicoli in totale. L'impegno sarà anche finanziario, con l'investimento nell'opera degli utili accantonati dall'Autobrennero.

A marzo del 2010 il consiglio di amministrazione di Autobrennero, in occasione dell'assemblea di approvazione del bilancio 2010, ha deciso lo stanziamento di 400 milioni di euro per il tunnel di base e di 113,4 milioni per le tratte di accesso, sotto forma di capitale da apportare alla Tfp, vale a dire la holding che controlla il 50% italiano della Brennerbasistunnel Se, la società di scopo detenuta in partnership tra Italia e Austria, che si occuperà della realizzazione del tunnel. La decisione di puntare sulla rotaia si configura dunque una scelta strategica per il territorio del Trentino-Alto Adige per gli sviluppi futuri del movimento di merci.

Per parte sua, il Cipe ha sbloccato i finanziamenti per il primo lotto della tratta di accesso al tunnel, compresa tra Ponte Gardena e Fortezza. Il finanziamento ammonta a 1618 milioni di euro e ha ricevuto a marzo il via libera anche dalla Corte dei conti. Il provvedimento non è semplicemente una formalità, se si considera come la Corte stessa avesse bocciato la delibera Cipe relativa al primo lotto nel 2007 e nel 2008 e che il Governo avesse in seguito deciso la nomina di un commissario straordinario. Il finanziamento approvato si compone di un miliardo proveniente dallo stanziamento statale di 10 miliardi per le opere strategiche nazionali, 500 milioni sono garantiti dall'accordo tra lo Stato e Rfi e la parte restante deriva dal "fondo ferrovia" di Autobrennero di cui si è detto sopra. Secondo le stime la Galleria di base sarà pronta nel 2025, avrà la lunghezza record di 55 km e consentirà di coprire la distanza Monaco-Verona in 3 ore, circa metà di quanto richiesto oggi.

Un'altra opera che si inserisce nel sistema di comunicazioni della A4, ma che punta al rafforzamento della connessioni tra il Nord Est e l'Italia centrale e tirrenica è l'autostrada Orte-Mestre, nuova direttrice Nord-Sud che entrerebbe nel sistema del Corridoio 1, correndo a fianco dell'Autostrada del Sole. Il progetto è di vaste proporzioni e prevede la realizzazione in project financing di un lungo tratto autostradale (396 km) tra Venezia, in corrispondenza del Passante di Mestre, e Civitavecchia, passando attraverso Emilia Romagna e Umbria, per un costo che si stima di 9,5 miliardi di euro. Il relativo progetto preliminare è stato approvato dalla Commissione Via del Ministero dell'Ambiente, ma, per ciò che riguarda il tratto veneto e in particolare l'inserimento sulla A4, permangono contrarietà da parte degli enti locali più direttamente coinvolti.

### **3. Porto d'altura a Venezia e superporto Monfalcone/Trieste: rivalità tra due progetti ambiziosi**

Il Nord Est e l'Alto Adriatico si trovano al centro di due nuovi progetti su portualità e logistica che potrebbero inserire quest'area al centro dei commerci marittimi europei. Il porto di Trieste, insieme a quello di Monfalcone, e il porto di Venezia sono infatti oggetto di due ambiziose proposte per l'ampliamento e il rilancio su grande scala delle loro strutture di movimentazione container.

Entrambi i progetti poggiano sulle potenzialità di sviluppo dei traffici marittimi dell'Adriatico settentrionale, rispetto alle necessità commerciali e di movimentazione merci dei mercati dell'Europa centro-orientale. Attualmente, infatti, questi si appoggiano principalmente sui grandi porti del Nord Europa, innanzi tutto Rotterdam, Amburgo e Anversa, di fatto più competitivi perché dotati di strutture portuali ad elevata capacità ricettiva, efficienti dotazioni logistiche e industriali per stoccaggio e prime lavorazioni, capillari reti di trasporto multimodale per la consegna ai luoghi di destinazione. Nonostante tali caratteristiche non siano appannaggio dei porti nord adriatici, l'approdo a uno di tali scali richiede circa 5 giorni di navigazione in meno rispetto al tempo necessario per raggiungere il Mare del Nord, un vantaggio competitivo che poggia su una posizione geografica più vicina al Mediterraneo orientale e allo stretto di Suez, da cui provengono le portacontainer in rotta dall'Asia.

I due progetti, in base ai business plan presentati, prevedono la consistente partecipazione dei soggetti privati al finanziamento, attraverso l'istituto del project financing, e la gestione diretta delle future strutture portuali da parte dei soggetti che parteciperanno come investitori. Rimane però

ancora da chiarire di quale tipo e di quale entità siano i contributi pubblici che, almeno in una certa misura, saranno richiesti da entrambi i progetti.

Proprio l'appoggio da parte del Governo è divenuto, a partire dalla seconda metà del 2010 e nei mesi successivi, oggetto del contendere tra i promotori dei due progetti. In particolare, resta da chiarire su quale dei due il Governo abbia intenzione di concentrare i propri sforzi di investimento economico e con quali tempi. Inoltre e più in generale, rimane non chiaro, quale sia tra i due il piano di sviluppo che lo Stato intende sostenere e su cui vuole puntare per lo sviluppo della portualità dell'area.

Come già raccontato nel Rapporto 2010 della Fondazione Nord Est, il l'investimento sui porti di Trieste e Monfalcone prevede la creazione di una piattaforma integrata capace di movimentare circa 3 milioni di teu all'anno grazie alla costruzione di un nuovo terminal container nel porto isontino e dell'ampliamento del Molo settimo nello scalo giuliano. Il piano è stato presentato a febbraio 2010 dal suo promotore, Unicredit, cui poi si è unito anche Maersk, operatore danese di shipping attivo su scala globale e prevede anche opere di adeguamento della capacità ferroviaria imperniata sulla linea Pontebbana e sullo snodo di Tarvisio, con l'obiettivo di realizzare un corridoio efficiente verso l'Austria e i mercati dell'Europa centrale. In una seconda fase, potrebbero poi essere ulteriormente ampliate le strutture di Trieste, con la creazione di un molo Ottavo, che potrebbe portare la capacità dei due porti fino a 4-5 milioni di teu all'anno. L'investimento stimato è di circa 1 miliardo di euro, di cui 700 milioni a carico dei promotori, mentre 300 milioni verrebbero dal contributo dello Stato. Sono molti i dubbi emersi a proposito delle effettive possibilità di realizzazione dell'iniziativa di Unicredit per Monfalcone e Trieste. A fine 2010 si potevano annotare dei ritardi nell'avanzamento del progetto per come era stato annunciato a febbraio 2010, al momento della sua presentazione. Mancavano infatti alcuni step ritenuti dai promotori funzionali a un più rapido progresso, come l'auspicata fusione tra le governance dei porti di Trieste e Monfalcone, oppure la nomina di un commissario straordinario, così come avvenuto nel caso di altri investimenti infrastrutturali.

A febbraio Unicredit e Maersk hanno preso la decisione di sospendere l'intervento proposto a Trieste-Monfalcone in attesa che lo Stato chiarisca le scelte di investimento che intende portare avanti per l'Alto Adriatico, nell'eventualità che altri progetti concorrenti, innanzi tutto quello di Venezia, ottenessero finanziamenti pubblici.

Nel maggio successivo sono giunte delle rassicurazioni dal Governo in occasione di un incontro con Unicredit e Maersk. I due promotori avrebbero infatti ottenuto, sebbene solo informalmente, l'impegno a non finanziare con fondi pubblici porti concorrenti come Venezia o Ravenna e che verrà nominato un commissario straordinario per la piattaforma di Monfalcone e Trieste, così come auspicato sin dalla presentazione del progetto.

A fine maggio 2011 la Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia ha approvato una bozza del decreto legislativo di nomina del Commissario straordinario, provvedimento che per divenire effettivo dovrà venire approvato dal Consiglio dei ministri. In tale bozza si fa inoltre riferimento all'opportunità "che il Governo si impegni a non modificare le scelte di politica dei trasporti e ad astenersi dal promuovere o finanziare operazioni economiche a esse concorrenziali", così come già chiesto al Governo dalla stessa Unicredit. L'iniziativa legislativa della Giunta friulana sembra quindi spingere il Governo ad assumere un orientamento più chiaro verso il progetto.

L'Autorità portuale veneziana punta invece a creare una nuova struttura "off shore", collocata a circa dieci chilometri al di fuori della laguna di Venezia, per aumentare la propria capacità di movimentazione ottenendo allo stesso tempo fondali più profondi, così da poter ricevere portacontainer di elevato tonnellaggio riducendo le costose operazioni di escavo in laguna. Il progetto prevede inoltre la riconversione a fini logistici di alcune aree dimesse di Porto Marghera e altri interventi per migliorare l'accessibilità ferroviaria e stradale a tali strutture. Il costo dell'operazione, in base alle stime, si aggira intorno a 1,3 miliardi di euro, e, secondo quanto è stato fatto sapere dall'Autorità portuale, potrebbe anche essere interamente a carico degli investitori privati, anche in questo caso secondo le modalità del project financing. Tuttavia, il progetto si poggerebbe anche sul finanziamento della diga di protezione della piattaforma off shore da parte

dello Stato (tra 250 e 350 milioni di euro), intervento che tuttavia rientra nel piano regolatore già sottoscritto tra il Porto di Venezia e il Governo.

Con la delibera Cipe di maggio 2010, emanata nello stesso periodo in cui avveniva la riunione con i promotori della piattaforma Monfalcone/Trieste, il Governo è parso dare un sostanziale via libera al progetto off shore di Venezia, dichiarando di avere “preso atto del piano di opere portuali complementari alla salvaguardia della laguna di Venezia, finalizzate a estromettere i traffici petroliferi dall’ambiente lagunare”. Il Cipe ha in tale riunione approvato anche un finanziamento di 106 milioni di euro in favore del Consorzio Venezia Nuova per la prosecuzione dei lavori del Mose. Quest’ultima decisione ha peraltro costituito fonte di nuovi dubbi sul reale orientamento del Governo in merito ai due progetti.

Entrambe le proposte richiedono un arco temporale non breve per la loro realizzazione e i relativi investimenti saranno dunque dispiegati in fasi successive qualora si arrivasse effettivamente al via dei lavori. Tuttavia, si possono svolgere alcune considerazioni generali che concernono le necessità di attenzione verso il bilancio pubblico, anche in considerazione delle altre opere che lo Stato ha comunicato di voler realizzare, prima tra tutte la tav tra Milano e Venezia. Inoltre, i due progetti di Venezia e di Monfalcone investono due realtà relativamente vicine tra loro geograficamente, le cui ambizioni di crescita guardano agli stessi mercati di riferimento, quelli dell’Europa centro orientale e dei paesi attraversati dal Corridoio Adriatico Baltico. In questo contesto vanno poi segnalati i dubbi avanzati dall’Amministratore delegato di Rfi Mauro Moretti sulla redditività di un investimento nell’Alta Velocità/Alta Capacità tra Venezia e Trieste.

I progetti relativi a Monfalcone/Trieste e a Venezia riguardano realtà portuali che si sono associate in un consorzio che riunisce i porti principali del Nord Adriatico, il Napa (North Adriatic Ports Association), del quale fanno parte dal marzo del 2010 i porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria e Rijeka. Per il momento, il Napa si è dimostrato strumento attivo solo nell’ambito di iniziative di carattere promozionale, come è stata la partecipazione congiunta, avvenuta a maggio 2011, delle autorità dei 5 porti alla fiera della logistica di Monaco di Baviera.

Il Napa, nel momento della sua nascita, si è dato l’obiettivo di raggiungere nell’arco di un periodo di dieci anni i 10 milioni di teu movimentati all’anno, performance che si potrebbe ottenere solo con una consistente crescita di tutti i suoi cinque membri, ognuno dei quali è attualmente capace di movimentare tra i 200 mila e i 400 mila teu all’anno. In tale quadro e in una prospettiva di medio lungo termine, l’Alto Adriatico diverrebbe un’unica piattaforma portuale i cui 5 porti aderenti sarebbero in competizione tra loro per attrarre i traffici, ma al contempo sarebbero chiamati a cooperare su varie attività e dovrebbero coordinare anche i propri piani di investimento.

Un traguardo ambizioso che dovrà affrontare le molte differenze tra scali collocati in tre nazioni diverse (uno dei quali, Rijeka in Croazia, ancora fuori dall’Unione Europea), l’attuale mancanza di connessioni infrastrutturali efficienti e rapide tra i cinque porti, nonché le ambizioni di crescita di ognuno dei membri.

In questo ambito vanno segnalati anche i piani di investimento del Porto di Capodistria, le cui potenzialità non appaiono inferiori a quelle di Venezia e di Monfalcone/Trieste. Il porto sloveno si mostra in questo momento come la realtà più dinamica dell’Alto Adriatico, essendo riuscito a movimentare nel 2010 476 mila teu. Capodistria sembrerebbe inoltre una realtà attrattiva per Unicredit e Maersk che, soprattutto nei mesi di inizio 2011, proprio quando più forti apparivano i dubbi riguardo alla realizzabilità del progetto a Monfalcone e Trieste per mancanza di segnali dal Governo, hanno lanciato l’ipotesi di dirottare i propri piani di investimento sul porto sloveno. Ipotesi che potrebbe tornare all’ordine del giorno qualora nuovi ostacoli si frapponessero rispetto ai piani relativi a Monfalcone.

Maersk e Unicredit sembrano intenzionati a investire fortemente e in partnership nella portualità dell’Alto Adriatico, ma proprio Capodistria si sta sempre più palesando come possibile sbocco. In Slovenia Unicredit si sarebbe dimostrata disponibile a finanziare, oltre che il rafforzamento del collegamento ferroviario Capodistria-Divaccia, anche la realizzazione del Molo Terzo, che

diverrebbe il secondo terminal container dello scalo capodistriano (lungo 1.060 metri e già previsto dal Piano regolatore).

Nel frattempo, Capodistria ha portato a termine, dopo circa un anno e mezzo di lavori, il prolungamento di 146 metri della banchina riservata ai container. La società che gestisce il porto, Luka Koper, ha invece ottenuto dalla Banca europea per gli Investimenti un prestito di 35 milioni di euro da utilizzare per potenziare il terminal container con l'acquisto di nuove gru.

Anche Ravenna sembra porsi obiettivi di crescita attraverso nuovi progetti infrastrutturali. Si tratta per il momento solo di obiettivi proclamati dall'Autorità portuale, che punta a realizzare una nuova banchina e mettere in campo opere per rendere più profondo il canale di navigazione. In tale ottica, il traguardo potenziale potrebbe portare Ravenna a movimentare 2 milioni di teu nel 2020, decuplicando gli attuali 200 mila. I lavori potrebbero richiedere un investimento intorno ai 130 milioni di euro. Per Tale operazione, l'Authority portuale di Ravenna avrebbe già pronti 60 milioni, mentre altri 70 dovrebbero arrivare dal Governo in base a quanto previsto nell'accordo Stato-Regione Emilia Romagna.