

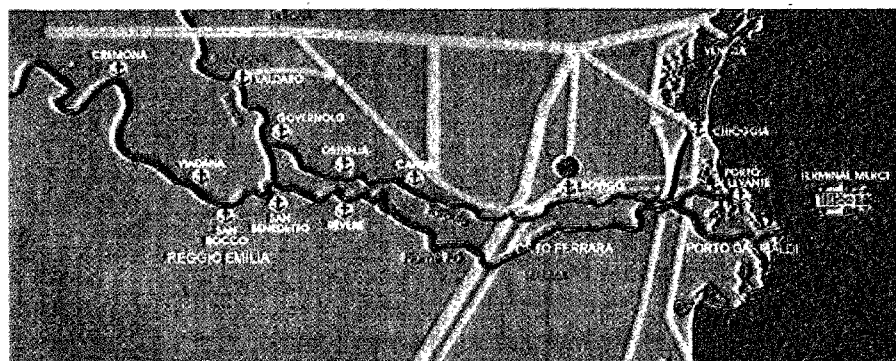
KATY MANDURINO

Lo sviluppo «esterno» detta il futuro del Polesine

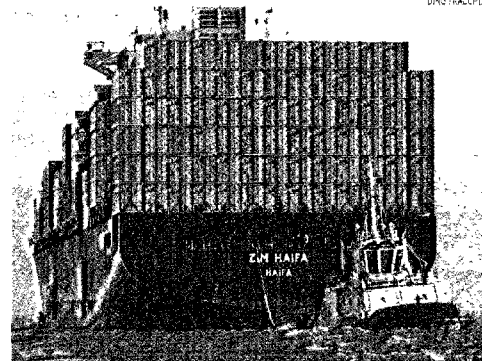
TERRITORIO

La rinascita di una provincia

Grandi opere infrastrutturali. Rovigo è centro di sviluppo ad opera di soggetti «esterni»



La sfida delle vie navigabili. Le infrastrutture logistiche operative del Fissero e del Po con il posizionamento del futuro terminal merci



Come i porti europei. Con la banchina possibile l'attacco delle super-navi

Il Polesine fa gola a molti

Da provincia derelitta del profondo Nord a terra di conquista di grandi opere infrastrutturali che, se saranno realizzate, la trasformeranno in centro logistico e produttivo, fulcro di tutto l'Alto Adriatico

Il futuro di Rovigo e del Polesine ruota attorno a grandi progetti, alcuni già realizzati, altri in cantiere, altri pronti a partire. Ma è uno scenario di sviluppo "esterno", non interno. Ovvero nasce da progetti e intenti che vengono da fuori e non da una vitalità imprenditoriale propria del territorio.

Un po' per vocazione agricola, un po' per collocazione ambientale, questa si rivela la provincia dove lo sviluppo imprenditoriale, quindi le occasioni di lavoro, rimane al di sotto della media regionale. Nonostante sia cerniera tra Triveneto, Emilia Romagna e Lombard

dia, l'area - che ospita il perimetro naturale umido più vasto d'Europa, il Delta del Po - ha il minor affollamento abitativo e industriale della Pianura Padana. E di questo approfittano le realtà economiche "esterne", che la vedono aggredibile per la presenza di spazi potenzialmente deputati a grandi progetti energetici e infrastrutturali.

Viene in mente la centrale Enel di Porto Tolle. L'impianto di Polesine Camerini ha avuto il via libera dal Governo per la riconversione a carbone: si attende la conferenza dei servizi, che però tarda ad essere convocata e negli ambienti si mormora che Enel abbia cambiato idea sul carbone (per guardare al nucleare?).

Viene in mente il terminal gasiero al largo del Delta, realizzato da Adriatic Lng. Un bestione lungo 180 metri, largo 88 e alto 47 che proprio in questi giorni accoglierà la prima nave carica di gas dal Qatar. Una struttura sperimentale che uti-

lizzerà ogni giorno 620 milioni di litri di acqua, poi ributtati in mare con conseguente abbassamento di temperatura.

Viene in mente l'autostrada Ortemestre, lungo la statale Romea, forse il progetto infrastrutturale più importante in Italia dai tempi dell'Autosole per valore trasportistico ed economico, come ha dichiarato il presidente dell'Anas Pietro Ciucci - un'opera su cinque regioni e su cui si



investiranno 9,5 miliardi di euro, di cui solo 1,43 miliardi sono di contributo pubblico.

E viene in mente il grandioso progetto presentato qualche giorno fa a Rovigo dal Consorzio di sviluppo del Polesine, assieme alla Regione Veneto e all'Unione navigazione interna italiana: la realizzazione di un terminal merci off-shore al largo di Porto Levante che permetta l'entrata nell'Alto Adriatico delle super navi mercantili Panamax e OverPanamax (scafi di 300 metri e oltre) dai Paesi dell'Est e dal Medio Oriente e che possa fungere da base per il convoglio delle merci lungo i percorsi fluviali dal Polesine a Cremona.

I dettagli del mega-progetto ci dicono quanto possa essere strategica quest'area: l'attracco per i giganteschi del mare (396 metri di lunghezza e 156 di larghezza) sarà a 24 metri di profondità, 5 km dalla linea di riva, 10 dal terminal gasiero e 18 dalla foce del Po di Levante; sarà costruito in project financing dalla Mantovani Costruzioni, assieme ad Adria Infrastrutture, Interporto di Rovigo, Teleporto Adriatico; costerà 722 milioni di euro, il 10% sostenuto in equity e il 90% con un indebitamento che verrà ripianato in 22 anni; occuperà 200 persone per i 4 anni di costruzione mentre la sua gestione richiederà 235 addetti e svilupperà un indotto occupazionale di circa 400; la piena operatività sarà raggiunta a 11,1 milioni di tonnellate di merci, pari ad un traffico di circa 300mila container l'anno.

L'obiettivo è ambizioso: sfidare la leadership dei grandi porti del Nord Europa (Anversa, Rotterdam, Amburgo), erodere loro quote di mercato e acquisire - tra tutti i porti della costa adriatica, Venezia e Trieste in primis - una dimensione di movimentazione TEU attorno ai 5-10 milioni (ora non si raggiungono i due).

«Il mercato dei container è in grandissima espansione - dice il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa - questa è un'occasione che non possiamo perdere. Lo sforzo che bisogna fare è di pensare questo progetto all'interno di uno scenario europeo e non solo, poiché tutta l'area dei Paesi dell'Est e dell'Oriente ha una potenzialità enorme».

Attualmente, l'Alto Adriatico non può essere meta delle supernavi mercantili per via dei fondali marittimi troppo bassi (al massimo 14 metri), che invece devono garantire un minimo di 24 metri di profondità. Da e per il terminal off-shore di 60mila metri quadrati navi più piccole farebbero la spola verso i porti di Venezia, Chioggia, Trieste, Monfalcone, Fiume, Capodistria e Spalato. Que-

sti ultimi già coinvolti in una collaborazione transfrontaliera. E non sono esclusi i porti dell'Albania o della Macedonia, anch'essi interessati alla struttura.

Fondi a sostegno dell'opera potrebbero arrivare anche dall'Unione Europea, che ha, tra l'altro, appena approvato il Progetto di Sviluppo Infrastrutturale del Sistema Idroviario del Nord Italia, nel contesto del



Paolo Costa
PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

Occasione. Bisogna fare lo sforzo di pensare il progetto della banchina off-shore come decisivo per il futuro dei porti dell'Alto Adriatico



Isi Coppola
ASSESSORE AL BILANCIO REGIONE VENETO

Perplessità. La struttura potrebbe essere una minaccia per la vicina Albarella, da dove è già visibile il terminal gasiero Adriatic LNG

IL TERMINAL MERCI

24 metri

La profondità

Fondali minimi per far attraccare le super navi mercantili

5 km

Dalla linea di riva

La distanza dalla costa. L'opera sarà visibile dalle spiagge

722 milioni

Il costo

Per la realizzazione, appannaggio della Mantovani Costruzioni

Bando sulle grandi reti trasportistiche Ten T 2009, mettendo a disposizione un co-finanziamento di 9,3 milioni di euro, con l'obiettivo di portare al 20% del traffico merci del Nord Italia su idrovia.

Ecco l'altro capitolo dello sviluppo del Polesine: la sua ricchezza fluviale L'Italia è uno dei pochi paesi europei a non avere investito negli ultimi decenni nella navigabilità fluviale; rendere navigabile il corso d'acqua più importante, il Po, servirebbe a decongestionare buona parte del traffico su gomma, lo stesso traffico che rende inquinata la parte alta del nostro Paese molto più di altre aree industrializzate europee. La realizza-

zione del terminal merci al largo di Porto Levante permetterebbe di deviare un numero significativo di tonnellate di merci dalle autostrade; merci che, con opportuni interventi di adeguamento sulla rete dei canali, non solo arriverebbero fino a Cremona ma addirittura a Milano, realizzando così il progetto - caro alla Lega - di far tornare il Po interamente navigabile come nel 1954 (il progetto c'è già. L'Agenzia per il fiume stima un costo di 1,3 miliardi di euro e 5 anni di lavori, entro l'Expo 2015; l'opera verrebbe ripagata da sei anni di attività di alcuni impianti idroelettrici).

«Già oggi - spiega Mario Borgatti, presidente nazionale dell'Unione navigazione interna - con il regolare servizio di chiatte tra Venezia e Cremona, attraverso il Po e i canali di Fissero, Tartaro e Canal Bianco abbiamo tolto dalla strada dal 2003 al 2008 oltre 70mila Tir, pari a più di 2 milioni di tonnellate di merci». E infatti il trasporto fluviale in Italia è in crescita. secondo i dati del Comune di Mantova, dai 100 milioni di tonnellate l'anno di merci del 2005 si è passati ai 350 milioni del 2008, tutti nei 300 chilometri di vie navigabili lungo il Po di Veneto, Emilia Romagna e Lombardia, dove si concentra il 50% del fatturato nazionale.

La struttura presentata a Rovigo sarà decisiva anche per il trasporto del carbone alla centrale Enel di Porto Tolle poiché permetterà di spostare più a nord l'attracco della nave Storage, evitando di intaccare la coltivazioni di vongole a Polesine Camerini

Ma un interrogativo è inevitabile: strutture di questo tipo come impattano sull'ambiente, sul turismo, sul delicato ecosistema? Perplessità sollevate, ad esempio, da Isi Coppola, rodigina, assessore al bilancio della Regione, l'ente che dovrà dare il via libera alla fattibilità dell'opera. «La struttura potrebbe essere una minaccia per la vicina Albarella - dice -, da dove è già visibile il terminal gasiero, o per il Parco del Delta. Bisogna fare una riflessione, per non lasciarsi andare a considerazioni frettolose» Perplessità, però, non condivise dal collega Renzo Marangon, assessore all'urbanistica, e da Renato Chisso, assessore alle infrastrutture, entrambi presenti al convegno di presentazione. «La Regione è da qualche mese depositaria di questo progetto e dovremmo dare risposta positiva - precisa Chisso -. Ora è all'esame della commissione tecnica di Giunta» Salta all'occhio che la questione ha evidentemente anche un risvolto politico.

Area che fa gola, dunque, e che nonostante qualche reticenza, è destinata a trovare il suo sviluppo in que-

ste grandi infrastrutture logistiche ed energetiche, creando non pochi posti di lavoro. Dice Cesare Bernabei, coordinatore per le vie navigabili interne della Commissione europea: «Se riusciamo a creare uno sviluppo sociale e turistico oltre che tecnologico e infrastrutturale, possiamo dirci soddisfatti. Bando alle concorrenze e lavoriamo in sinergia, anche con gli aeroporti e i centri di intermodalità dell'intero Veneto». Tutto giusto. Purchè questo non vanifichi lo sviluppo di un turismo naturalistico che aspira non a torto a trasformare questo territorio nella Camargue italiana

Katy Mandurino