



AdspMas, il presidente Di Blasio: 'crisi Mar Rosso ha creato ritardi e aumento costi ma non calo transiti'

“La crisi del mar Rosso è uno dei grandi shock che hanno interessato il sistema portuale in generale e quello veneto in particolare”. Ad affermarlo in un’intervista all’Adnkronos è il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio facendo il punto sulle ricadute della crisi del Mar Rosso. Una crisi, quella legata agli attacchi degli Houthi, che arriva dopo che nel marzo del 2021 la nave portacontainer ‘Ever Given’ ha bloccato il passaggio marittimo nel Canale di Suez. Per Venezia, la crisi del Mar Rosso, spiega Di Blasio, “ha avuto un impatto importante in termini di ritardi. Le navi, soprattutto quelle porta contenitori, che non hanno avuto la possibilità di transitare attraverso il Canale di Suez, hanno avuto un ritardo in media di 14 giorni rispetto al transito normale. Questo non ha comportato per Venezia una diminuzione quanto un rallentamento. Il calo è stato importante, per i contenitori, è stato di circa il 35% a gennaio. La situazione è stata migliore a febbraio rispetto all’anno precedente. Non c’è stato un impatto così forte al momento sulle rinfuse”.

I porti del bacino del Mediterraneo, spiega ancora il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, “sono a rischio nella misura in cui a livello economico c’è un impatto molto forte che peraltro si ripercuote sul consumatore finale. Stanno crescendo molto, sono circa quasi quadruplicati i noli, i noleggi dei container; ci sono i costi di assicurazione che sono cresciuti in modo esorbitante e questo comporta una possibile non convenienza a transitare ulteriormente nel mediterraneo per servire il mercato europeo. Il rischio è questo”. Il Governo italiano, rileva Di Blasio, “sta facendo una grande squadra per potere accompagnare le nostre navi all’interno di Suez ma il tema della competitività è sicuramente quello che ci mette più in difficoltà”. Per Di Blasio con la crisi del Mar Rosso c’è il rischio che le compagnie di navigazione si affidino ai porti del Nord Europa per servire il mercato europeo: “Sì è un rischio”, spiega il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Ma, osserva, “c’è anche un rischio intermedio che vengano preferiti i porti all’ingresso, tipo Algeciras, Gibilterra. Quindi anche se non fosse un completo salto del bacino del mediterraneo potrebbero risentirne i nostri grandi porti del Mediterraneo come Gioia Tauro o Genova perché potrebbero fermarsi prima e quindi servire l’Italia con queste navi più piccole e con queste attività di feederaggio”.

Dalla crisi del Mar Rosso al conflitto in Ucraina. Per quanto riguarda l’impatto bellico, sottolinea Di Blasio, “Venezia ha sofferto molto. Venezia è stata a lungo uno dei

principali interlocutori con i porti dell'Ucraina. Il porto di Mariupol era il porto da cui principalmente importavamo materiale siderurgico. Devo dire che la ripresa c'è stata, tuttavia abbiamo fatto registrare alcuni cali ma non tanto e non solo per la difficoltà di approvvigionamento ma perché in parallelo c'è stato anche una contrazione della domanda". In alcuni casi, rileva il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, "il rallentamento del mercato tedesco ha comportato un rallentamento soprattutto negli ultimi 5-6 mesi dell'approvvigionamento di materiale siderurgico". Per quanto riguarda l'Ucraina, aggiunge, "noi siamo in prima linea con il Governo perché insieme all'interporto di Verona e al porto di Trieste stiamo collaborando con il governo per un'importante azione che vada sia nell'ottica di essere un partner logistico, portuale, intermodale per la ricostruzione ma anche per il progetto della costruzione di un interporto anche ferroviario e quindi stiamo partecipando ai lavori che vengono coordinati da Rfi per una presenza significativa italiana al confine con l'Ucraina". I porti di Venezia e di Chioggia hanno una posizione cruciale, essendo su uno degli assi delle reti trans-europee di trasporto. "Dal punto di vista della programmazione europea i porti di Venezia e di Chioggia sono collocati lungo il corridoio adriatico-baltico e lungo il corridoio mediterraneo, corridoio che nella recente bozza di revisione Ten-T ha avuto un significativo allungamento, a sud fino ad Ancona e Bari e fino a Est, verso l'Ucraina. Questo vuol dire che tutte le risorse a carattere comunitario che saranno programmate nei prossimi anni - sottolinea Di Blasio - saranno anche finalizzate a riorientare il nostro sforzo di riconnessione infrastrutturale con l'Ucraina e Venezia si trova sulla direttiva giusta. Ritengo che per quanto riguarda la programmazione siamo sicuramente uno dei porti che potranno dare il loro contributo maggiore tra i vari scali italiani".

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sta puntando su una maggiore efficienza grazie allo sviluppo dell'intermodalità. "A Venezia - rileva Di Blasio - abbiamo fatto una proposta, l'abbiamo fatto insieme alla vicepresidente della Regione del Veneto e assessore alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti. Un anno e mezzo fa abbiamo siglato un patto per le infrastrutture del Veneto e siamo riusciti per la prima volta a mettere insieme i porti di Venezia di Chioggia, tutti gli interporti e tutti gli aeroporti. La finalità era proprio quella da un lato di essere presenti sui mercati nazionali e internazionali in occasione degli eventi fieristici come infrastrutture del Veneto e dall'altro di cooperare e di collaborare su una serie di priorità orizzontali che riguardano le grandi sfide che ogni hub logistico e portuale ha davanti a sé: parlo di energia, parlo di sostenibilità ambientale, di digitalizzazione e di protezione degli attacchi cyber".

Per quanto riguarda l'occupazione, spiega ancora il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, "il porto di Venezia ha e continua ad avere un ruolo che diventa particolarmente cruciale. In questa fase Venezia è al centro di tutto una serie di ripensamenti circa la possibilità e la capacità di offrire un'alternativa alla monocultura legata ai servizi turistici. Il porto, in questa nuova versione di porto molto orientato a introdurre la sostenibilità ambientale nella propria normale declinazione delle opere pubbliche è la vera alternativa perché nel nostro porto ci sono attività di carattere energetico e quindi la funzione del porto non è più quindi ormai da tempo quello di essere uno scambio di merci ma ci sono questi ulteriori livelli che fanno sì che il nostro hub portuale, energetico e anche industriale e logistico sia un luogo in cui poter fare della grande connessione con tutto il mondo della

formazione. Abbiamo un Istituto tecnico superiore (Its), un centro di formazione logistica, e siamo sempre protesi a creare una forte connessione tra le opportunità che vengono dal territorio”.

“Le competenze che servono oggi ai porti in generale ma noi in particolare non sono più soltanto competenze legate alla movimentazione delle merci ma - rileva Di Blasio - servono competenze di carattere ingegneristico, ambientale, digitale, meccanico e tutta la filiera che noi stiamo cercando di alimentare con delle collaborazioni con l’università e in particolare quelle presenti a Venezia: l’Università Ca’ Foscari e Iuav. Sono quelle che abilitano la nostra maggior capacità di esser un’opportunità anche per chi vuole lavorare e rimanere in questo territorio”.

I porti lagunari sono inseriti in un contesto urbano artistico e ambientale peculiare nel contesto nazionale ma restano anche centrali nello sviluppo del territorio sul piano economico. “Essere porto a Venezia e Chioggia - sottolinea Di Blasio - ha un livello di difficoltà in più in primis perché siamo collocati all’interno della laguna dal punto di vista ambientale, ci sono una serie di leggi che presiedono ulteriormente il nostro operato in modo rispettoso rispetto alla morfologia delle barene che sono all’interno della laguna e dall’altra c’è tutto l’aspetto dell’essere all’interno di un luogo che ha un patrimonio storico artistico architettonico inimmaginabile. Il lavoro che stiamo facendo oltre a tutta la parte legata alle crociere in seguito all’istituzione del commissario che io rappresento sono state spostate in aree lontane dai monumenti nazionali che sono le vie d’acqua che consentono l’accesso alla città di Venezia dal lato storico”.

Ad esempio, aggiunge Di Blasio, “stiamo lavorando adesso per una maggior interconnessione tra il porto e la città. Abbiamo lanciato un progetto molto importante che si chiama Waterfront di Venezia e di Chioggia, uno studio di fattibilità tecnico economica che ridisegna le parti di confine tra il porto e la città soprattutto con l’ambizione di creare un mix di funzioni che sono più strettamente portuali ma sono anche legate alla possibilità di valorizzare le competenze, di creare spazi per i giovani, per le comunità locali, per migliorare l’accessibilità e quindi creare delle città portuali più vivibili”.

Adnkronos