Porti

Ravenna
06 Dicembre 2014

"Il porto offshore di Venezia è uno spreco"

Presa di posizione di Di Marco e Mingozzi

06 Dicembre 2014 - Ravenna - In questi giorni è riesplosa la polemica in relazione alla "famigerata piattaforma d'altura che l'Autorità Portuale di Venezia ha allo studio da circa tre anni".
Galliano Di Marco, presidenre dell'Autorità portuale di Ravenna, torna alla carica contro quello che definisce "uno spreco".

"Ancora una volta leggiamo dichiarazioni di Paolo Costa e di altri veneziani, secondo i quali "lo sviluppo del porto di Venezia è il miglior contributo che si possa dare anche allo sviluppo di Trieste, Ravenna, Capodistria e Fiume, perché è necessario che l'intero Alto Adriatico raggiunga le dimensioni di scala minime per competere sul mercato europeo". Allo sviluppo del porto di Ravenna ci pensa l'Autorità Portuale di Ravenna con tutti gli operatori del suo porto, il quale non riceve alcun contributo dalla piattaforma d'altura di Venezia.
Abbiamo più volte rappresentato a Costa la nostra opinione su quello studio, basata sui pochi documenti presentati ufficialmente al Governo Italiano. Il punto però non è questo. Il punto è se valga o meno la pena investire miliardi di euro per fare una struttura con 20 metri di fondale in mezzo al mare, avendo già in Alto Adriatico 20 metri di fondale naturale a Trieste.

La posizione dell'Autorità Portuale di Ravenna, che ragiona davvero in un'ottica di sistema, è sempre stata (anche quando si era, inascoltati, nel NAPA) che il porto di Trieste debba essere l'HUB in Adriatico per le grandi navi portacontainer.

Opinione condivisa, nel corso di meeting tecnici, da MSC, Maersk e Contship.
Se l'Autorità Portuale di Venezia è convinta che l'off-shore abbia un'elevata valenza, utilizzi le proprie risorse per finanziarlo e non quelle derivanti dalla Legge di Stabilità.

L'Autorità Portuale di Ravenna, che ormai si configura – sulla base dei numeri – come il primo porto dell'Adriatico, ha varato a maggio 2012 il Progetto "Hub Portuale di Ravenna", avendo in cassa poco meno di 5 milioni di euro. Ad ottobre 2012 il progetto è stato approvato dal Cipe, che ha deliberato un contributo pubblico di 60 milioni di Euro, con la clausola che l'Autorità Portuale di Ravenna avrebbe dovuto fornire copia dei contratti degli investitori privati o delle delibere dei loro Consigli di Amministrazione e copia del contratto di finanziamento bancario.

L'Autorità Portuale di Ravenna ha fornito copia delle delibere suddette, in conseguenza delle quali la Corte dei Conti ha registrato la Delibera CIPE ad inizio giugno 2013 (dopo 8 mesi

dall'approvazione del CIPE).
A fine 2013 l'Autorità Portuale di Ravenna ha fornito al CIPE copia del contratto di finanziamento firmato con la BEI (Banca Europea degli Investimenti, che ha pubblicamente definito il nostro progetto come una "best practice") e, il 26 ottobre 2014, ha consegnato il Progetto Definitivo per l'approvazione finale pre-bando di gara.

Tutto ciò per "soli" 60 milioni di euro.
Parallelamente, l'Autorità Portuale di Ravenna ha avviato la procedura di esproprio per acquisire 220 ettari di aree e realizzare la nuova Piastra Retroportuale e Logistica più grande d'Italia.
Riassumendo: due anni e mezzo di tempo per portare ad approvazione un Progetto Strategico da 240 milioni di Euro, dei quali 60 (il 25% del totale) CIPE e 180 in autofinanziamento. Soltanto il 16% di tale importo è destinato alla realizzazione del nuovo Terminal Container, che verrà realizzato dai privati, sulla base di impegni già firmati, per circa 200 milioni di Euro e il cui business plan ha tenuto conto dell'assunto che solo Trieste può essere l'HUB dei container nell'Alto Adriatico.

L'Autorità Portuale di Ravenna ha messo tutti i suoi asset sul tavolo e ha chiesto solo un piccolo contributo allo Stato, che per darlo ha preteso garanzie precise che hanno comportato un notevole allungamento dei tempi ed impegni importanti assunti dal nostro Comitato Portuale.

Per questi motivi, al di là dei contenuti e della reale valenza dello studio sulla piattaforma d'altura di Venezia, si ritiene inaccettabile che un qualunque progetto infrastrutturale italiano, di qualunque tipo e di qualunque territorio, riceva fondi dalla Legge di Stabilità, come se quest'ultima fosse una sorta di bancomat a disposizione degli amici.

Non abbiamo nulla contro Venezia né tanto meno contro il Vice Ministro Baretta, anzi. Ci permettiamo però di affermare che i problemi del porto di Venezia non possono essere scaricati sul sistema Italia, sulla base di studi preliminari e, soprattutto, che le regole del gioco devono essere uguali per tutti.

L'Autorità Portuale di Venezia avrebbe dovuto presentare un Progetto Preliminare al CIPE, ai sensi della Legge Obiettivo. Ad approvazione del CIPE, avrebbe dovuto ottenere, se del caso, fondi pubblici. Invece ha già ottenuto 5 milioni di Euro a valere sul 2013, in Legge di Stabilità 2012, e chiede altri 95 milioni in Legge di Stabilità 2014.
In un Paese normale questa si chiama "distorsione del mercato": se l'Autorità Portuale di Ravenna avesse avuto i suoi 60 milioni in Legge di Stabilità, avrebbe guadagnato due anni e mezzo di tempo.

A Costa, cui rinnoviamo la nostra sincera stima ed amicizia, ci permettiamo di far presente di non aver mai incontrato, nella nostra trentennale carriera, un'infrastruttura con un IRR (Tasso di Rendimento Interno) annua lorda del 13%.

Se così fosse non servirebbe neanche parlare con MSC, Maersk, Contship o altri, basterebbe chiamare un Fondo di Private Equity (che investe normalmente, sulle infrastrutture, ad un tasso di rendimento interno che va dal 12% al 15%) e chiedere a questo, senza scomodare il Governo Italiano o la Commissione Europea, di montare un project financing, con Equity e finanziamento bancario. Non ci sarebbe nessun bisogno di contributo pubblico.

Più semplicemente, il Vice Ministro Baretta potrebbe chiedere il supporto del Fondo Strategico Italiano della Cassa Depositi e Prestiti, braccio armato economico-finanziario del Ministero dell'Economia, senza scomodare né la Legge di Stabilità né il Piano Junker, nel quale dovrebbero essere inseriti solo progetti con un livello di maturità (consegna dei lavori entro il 2015) che l'off-shore di Venezia non ha.

Proponiamo al Governo Italiano di far redigere una vera Due Diligence dalla BEI, dalla Banca Mondiale o da un ente terzo a sua scelta, sia sullo studio della Piattaforma d'Altura di Venezia, che sul Progetto Definitivo dell'HUB Portuale e della Piattaforma Logistica di Ravenna. Altrimenti non si aggancia la "ripresa dell'Italia", obiettivo primario del nostro Premier Matteo Renzi quando ha lanciato l'idea del Piano Junker.

Lo Stato Italiano non può e non deve spendere più soldi "al buio" e facciamo appello proprio al Primo Ministro, Matteo Renzi, perché chiarisca la sua posizione sul progetto veneziano".

“Sono assolutamente d’accordo con i 50 parlamentari, espressione di gruppi di maggioranza e di opposizione - afferma a sua volta il vice sindaco Giannantonio Mingozzi - che a Roma hanno sottoscritto un documento comune ed un emendamento alla legge di stabilità che propone di recuperare i circa 100 milioni previsti per il progetto del porto offshore al largo di Venezia al fine di investirli in progetti integrati che potenzino tutte le strutture logistiche e portuali già esistenti, in primis Ravenna, Venezia e Trieste”. Mingozzi ha scritto una lettera ai senatori Francesco Russo e Marco Filippi, promotori del documento e agli stessi parlamentari di Ravenna che lo hanno sottoscritto.
“Condivido in pieno quella sottolineatura che cita come la politica, se vuole essere seria e responsabile non possa cadere nella tentazione dei campanilismi ma consolidare uno sguardo sempre rivolto all’interesse nazionale; in un’ottica di sistema integrato tra i porti dell’Adriatico ogni impegno deve essere funzionale all’intero paese e certamente il progetto di porto offshore di Venezia in questo quadro risulta del tutto insostenibile.

Alla luce della previsione del traffico container per i prossimi anni, conclude Mingozzi, gli investimenti da compiere vanno rivolti ai tre principali porti dell’Adriatico ed è del tutto azzardata l’ipotesi della costruzione del terminal al largo di Venezia per un costo di 2,1 miliardi di euro e di un impegno finanziario dello Stato in tal senso”.

© copyright Porto Ravenna News