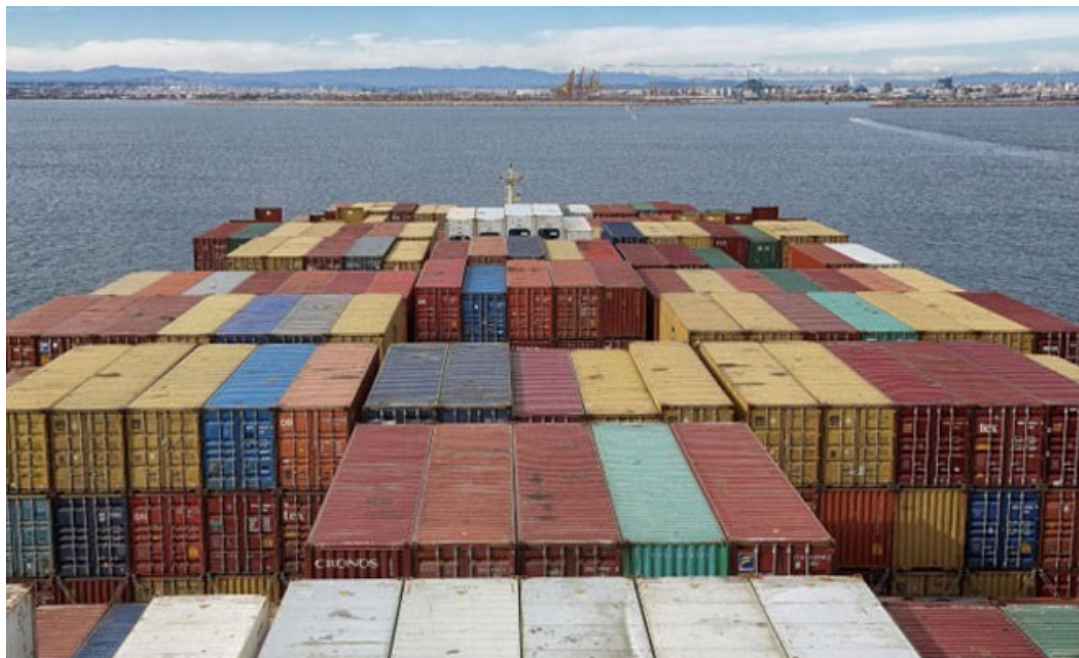


**Porti**Udine  
13 Ottobre 2015

## Ravenna-Venezia, strategia internazionale comune?



**13 Ottobre 2015 - Udine** - Nei giorni scorsi il Meditegraph ha pubblicato un Focus dal titolo 'La sfida dei porti dell'Adriatico', a cura di Silvia Di Lillo dell'Università degli Studi di Udine. Ecco la riflessione che interessa da vicino Ravenna e Venezia.

Udine - In attesa della riforma della portualità la partita nazionale sui traffici continua ad essere giocata su due fronti. Ad Ovest i porti liguri, forti di costanti azioni di crescita comune sul corridoio Reno - Alpi, al quale collaborano in sinergia le regioni Liguria, Lombardia e Piemonte. Ad Est i porti dell'Adriatico, che con la piattaforma offshore in corso d'opera a Venezia puntano ad incrementare i traffici nel Mediterraneo fino a 20.000 TEU, anche in seguito alla chiusura di Panama a 14.000 TEU. La concretezza dell'attività delle regioni dell'ovest, sulla rete che include anche Svizzera e Baviera con infrastrutture quali il Terzo Valico ed il Lötschberg - Gotthard, pare spingere i porti adriatici a ricercare altrettante soluzioni intermodali volte a potenziare i traffici mediterranei.

Da un lato, una possibile intesa tra i porti di Venezia e Ravenna (ove sostenuta da un'adeguata copertura internazionale) potrebbe garantire a Venezia una posizione cruciale sul corridoio intermodale verticale del Brennero, su cui il Governo centrale sta investendo sia con risorse finanziarie, sia dando nuovo ruolo ed impulso ad Autobrennero, impresa legata alle due province autonome di Trento e Bolzano e impegnata nel funzionamento trasversale del tunnel di base e nell'attività di trasporto, con la controllata RTC. Dall'altro lato, sul corridoio Baltico - Adriatico, si assiste all'inarrestabile crescita di Koper, un porto che ha ormai doppiato Trieste e che si candida a vera alternativa per i traffici verso Est.

Il potenziamento del porto ha attraversato fasi di incertezza, legate alla realizzazione della Koper-Divaca Railway, opera costosa che i volumi di traffico attuali non consentono di autofinanziare. Di recente, invece, pare che nelle more della realizzazione di quest'importante infrastruttura, il Governo sloveno (azionista di controllo di Luka Koper) d'intesa con la Commissione europea abbia deciso di creare un'area retroportuale Koper - Divaca, che costituirà la base del nuovo corridoio, da alimentare attraverso una rete autostradale eccellente e moderna, alternativa alla debole rete ferroviaria.

Un simile accordo porterebbe alla creazione di una forte area di accentrimento dei traffici direttamente alle spalle di Trieste, al confine fra i due Paesi. Viene dunque da chiedersi se alcuni risalenti progetti, che prevedevano l'unificazione dei due porti ed un'area retroportuale Sezana-

Ferneti, a fronte delle nuove circostanze (e di un'innegabile indebolimento commerciale del porto di Trieste) non meritino di essere ripresi.



© *copyright Porto Ravenna News*