l'Espresso

Data 20-12-2012
Pagina 143
Foglio 1

Passaggio Adriatico

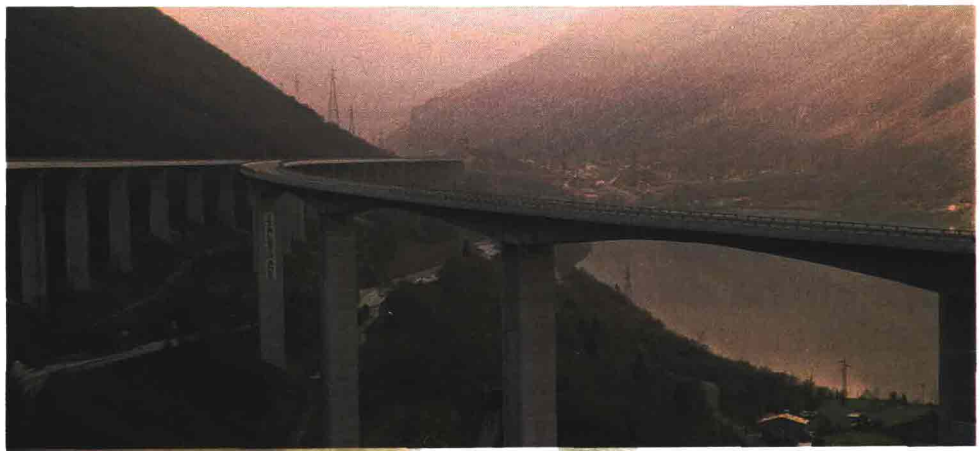
L'alta velocità non arriva. Su porti e autostrade si litiga. Così non c'è sviluppo. Ma qualcosa si muove. Col project financing

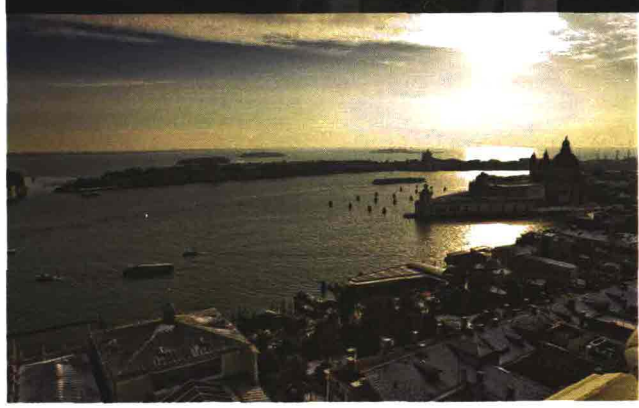
DI ALESSANDRA CARINI

Un corridoio Nord-Sud di rilevanza strategica affiancato dalla direttrice Adriatico-Baltico via Tarvisio. Un altro Est-Ovest che corre lungo il Corridoio cinque. E poi la portualità dell'Adriatico, con le punte di Venezia e Trieste, cui si aggiunge il polo aeroportuale di Venezia, uno dei tre internazionali italiani. Che il Nord-est fosse al centro di un asse strategico per i traffici tra Europa e Mediterraneo non è una novità. È un retaggio della storia, diventato dopo l'apertura dei mercati dell'Est un asset che resta intatto nonostante la crisi. Resta però intatto il nodo di fondo: senza esportazioni non c'è sviluppo e senza competitività nelle infrastrutture non c'è possibilità di tornare crocevia di scambi globali.

Da sempre il Nord-est e i suoi industriali si lamentano per l'inadeguatezza delle infrastrutture. E non a torto, se si guarda ad alcuni punti di fragilità, come lo sviluppo ferroviario lungo la linea che da Milano va a Trieste, con quell'alta velocità che non arriva; come alcuni snodi autostradali, l'Orte-Ravenna che dovrebbe correre lungo l'Adriatico e rendere possibile gli scambi commerciali tra Sud e Nord. Ma oggi sembra esserci qualche certezza in più. Gli operatori sanno che il futuro di questo territorio è legato alla possibilità di entrare a pieno titolo lungo le reti lunghe internazionali in cui produttori multinazionali e operatori logistici si integrano. Come dimostra lo scontro sul progetto del Porto di Venezia. Il presidente Paolo Costa ha lanciato e trovato i primi fondi per un'ardita ipotesi di investimento che ha generato scontri con gli altri scali: la creazione di una diga off shore fuori della Laguna che permetta l'attracco di grandi navi e faccia riguadagnare ai porti dell'Alto Adriatico le quote di mercato perse a favore del nord Europa e la centralità nei traffici nel Mediterraneo.

Non solo strade, dunque. Ma reti ferroviarie, intermodalità, servizi. Per realizzarli il primo scoglio è quello dei finanziamenti. In un'epoca in cui l'apporto pubblico è quasi nullo e le banche si sono fatte prudentissime, il project financing è diventato una necessità. Il secondo scoglio è quello della credibilità degli operatori. Le due cose si intrecciano in un ping pong che spesso blocca i progetti. Ci sono investimenti, come quello della Pedemontana Veneta, prima opera in project a Nord-est, che vanno a rilento per la chiusura dei finanziamenti. Così come realizzazioni progettate da tempo, come la terza corsia della Venezia-Trieste.





ISOLA DELLA GIUDECCA,VENEZIA. IN ALTO: AUTOSTRADA DI ALEMAGNA A27

Ma c'è anche uno scenario in movimento. Gli enti locali pubblici non hanno più fondi, devono vendere le loro partecipazioni. Così l'autostrada Brescia-Padova è finita in mano alle banche. E ora Intesa San Paolo ha avviato contatti con i privati per cederla. Così si consolidano gruppi privati. La Save che gestisce l'aeroporto di Venezia, dopo Venezia eTreviso e Trieste, guarda al Catullo. Nelle autostrade, la Mantovani del gruppo padovano Chiarotto, in accordo con Gavio si mette in gara per conquistare l'asse autostradale Brescia-Padova. Il gruppo, uno dei protagonisti del primo project sanitario, l'ospedale di Mestre, della costruzione del Mose, le dighe a difesa di Venezia dalle acque alte, ha vinto l'appalto per la piastra dell'Expo milanese. Dopo i Benetton, che si aggiudicarono le privatizzazioni delle infrastrutture pubbliche, altri gruppi veneti si fanno strada nel panorama nazionale. ■

Foto: M. Toniolo Errebi, M. Borchi Atlantide Phototravel / Corbis

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.