

La competitività di un'economia portuale è influenzata da diversi fattori che operano su diverse scale, locale e globale, e in diversi ambiti, politico e economico. In tali dinamiche è coinvolto, naturalmente, anche il porto di Venezia. In questo caso, da diversi mesi, complice anche la campagna elettorale, conclusasi in Regione Veneto con la riconferma plebiscitaria del presidente Luca Zaia e a Venezia con la netta vittoria di Luigi Brugnaro, riconfermato sindaco, è in corso un dibattito sul suo sviluppo e sul suo futuro. Dibattito più che mai attuale, alla luce anche del successo, sperato e, diciamolo, per molti inaspettato, del MoSE: il funzionamento del sistema di barriere di dighe mobili a difesa di Venezia dall'acqua alta ha contribuito ad animare la discussione intorno al futuro dello scalo veneziano, facendo riemergere con forza l'ipotesi della costruzione di un porto d'altura, al fine di garantirne la competitività.

In questo contesto, un contributo stimolante alla riflessione arriva da Paolo Costa, già sindaco e presidente dell'Autorità Portuale di Venezia. In un articolo apparso il 18 ottobre scorso sul *Corriere del Veneto*, dal titolo "I porti e l'effetto cinese", traspare una certa preoccupazione per la situazione della portualità italiana, compresa quella nordestina.

Secondo il professore, due sono gli aspetti che possono comprometterne la posizione: da un lato, la politica estera "cinese" dell'Italia, definita cerchiobottista ("che rischia di far prendere al nostro Paese sonori ceffoni"), volta ad assecondare contemporaneamente le istanze degli Stati Uniti d'America e quelle cinesi, impegnati a contendersi su scala globale la supremazia in molti ambiti, compreso quello marittimo-portuale; dall'altro, l'assenza sul panorama politico, nel caso dell'Alto Adriatico, delle Regioni Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia e Veneto, che faticano a prendere posizione in merito alle problematiche legate all'economia e alle infrastrutture portuali di diretta competenza.



L'approccio di Costa inquadra i problemi dello sviluppo della portualità alto-adriatica e italiana in generale in un contesto più ampio, caratterizzato da logiche globali influenzate da tre partite fondamentali: la strategia monopolistica dei grandi armatori globali ("alla faccia delle varie autorità di regolazione dei trasporti e di garanzia della concorrenza!"), la partita globale tra USA e Cina e, infine, la partita geoeconomica per il "controllo dei profitti ottenibili sui diversi anelli delle catene logistiche: quello marittimo, quello portuale e quello logistico". In sostanza, un insieme di dinamiche, forze e interessi che (passaggio fondamentale nel ragionamento di Costa) "in mancanza di un coordinamento strategico", come nel caso dell'Italia, rischia di penalizzare l'interesse generale.

Per quanto riguarda Venezia, nel caso dell'eventuale realizzazione del porto d'altura, i soggetti coinvolti nella decisione dovranno naturalmente fare i conti con un terzo fattore che negli ultimi anni, per ovvie ragioni, ha acquistato sempre maggiore importanza: la questione ambientale. Vale a dire che dovranno tenere in considerazione l'impatto che un'infrastruttura del genere avrà sull'ambiente marino e lagunare in particolare, un ambiente, quello della Laguna di Venezia, distinto da delicatissimi equilibri.



I progetti di sviluppo e di rilancio dello scalo veneziano s’inseriscono quindi esattamente in questo ambito, caratterizzato da logiche di natura regionale, nazionale e globale. I prossimi mesi potrebbero essere decisivi e ci diranno se la classe politica veneziana sarà all’altezza della sfida. Una sfida che potrà essere affrontata al meglio in un’ottica di sinergia e collaborazione tra i vari partiti e i diversi livelli istituzionali: a Venezia le figure che ricoprono ruoli istituzionali di vario livello non mancano.



Possiamo citare, in seno al nuovo Consiglio comunale, per la maggioranza, Alex Bazzaro, deputato e componente della Commissione per le politiche dell'Unione Europea, per l'opposizione Pier Paolo Baretta, sottosegretario al ministero dell'Economia e delle Finanze, oltre al parlamentare Pd e consigliere uscente Nicola Pellicani e al sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella. Necessità di sinergia e collaborazione, anche con gli ambienti romani, più volte rivendicata con forza dal sindaco Brugnaro, che si troverà egli stesso a ricoprire un ruolo di primo piano e attivo nella vicenda. Ruolo che avrà maggiori possibilità di successo dopo aver messo da parte toni e argomentazioni da campagna elettorale.