



IPALMO

L'accordo tra i porti dei balcani e quelli italiani minato dalla lenta burocrazia italiana

I porti della Croazia non sono ancora europei ma già pensano in maniera europeista. Dopo la creazione del Napa (Nort Adriatic Ports Association) avvenuta nel marzo del 2010, e l'adesione a questa associazione dei porti di Ravenna, Venezia, Trieste e Koper, si è infatti aggregata da alcuni mesi l'autorità portuale di Rijeka (Fiume). I cinque poli portuali hanno infatti voluto suggellare attraverso questa unione una cooperazione che li dovrebbe destinare ad essere la porta di ingresso del mercato merci orientale. A tale scopo le autorità dei porti delle cinque città hanno manifestato l'intenzione di fare pressione presso le autorità regionali, nazionali ed europee al fine di sviluppare delle infrastrutture, specialmente quelle ferroviarie, fondamentali per lo sviluppo dei mercati. Il Napa nasce quindi con la volontà di essere il porto di gran parte dell'Europa dell'est, dai Balcani alla Baviera.

Fondamentale per questo accordo sarà anche lo sviluppo del porto off shore di Venezia che dovrebbe sorgere nei prossimi anni e che dovrebbe permettere anche a navi container ed a petroliere (che necessitano di una profondità maggiore di quella attualmente a disposizione dal porto di Venezia) di approdare in laguna.

Questa unione di intenti è vista molto positivamente dall'Unione Europea nell'ambito di quelle politiche di cooperazione tra i diversi stati, fondamentali per competere con le nuove e lanciatissime realtà emergenti. Nonostante questo sarà la stessa Ue ad incidere nello sviluppo di questo asse del nord Adriatico. Tutto il progetto del Napa si basa infatti sulla creazione del Corridoio 5 che permetterà il collegamento tra il Nord Adriatico e tutti i balcani.

Presidente di turno del Napa sarà da giugno il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa al quale, nel suo semestre da presidente, spetterà il compito di difendere gli interessi adriatici rispetto alla costruzione delle infrastrutture necessarie per rendere operativo questo progetto di aggregazione portuale.

Intanto lo scorso 22 marzo si è firmato un memorandum d'intesa tra i cinque porti per siglare la volontà di trasformarsi nell'unico nodo portuario delle reti di trasporto europee.

L'Unione Europea si è prefissata di terminare entro il 2015 il Corridoio 5. Se questa data venisse rispettata il mare Adriatico diventerebbe uno dei più importanti bacini per quanto riguarda il mercato delle merci in Europa facendo lievitare i livelli occupazionali dei porti adriatici e portando introiti a tutta la regione. Purtroppo è l'Italia in questa fase a bloccare l'avvio dei lavori che sembrano destinati ad un prolungarsi dei ritardi.

Nella costruzione e nei ritardi che stanno investendo la costruzione del corridoio 5, infatti, sembrano essere determinanti i lunghi tempi impiegati dal governo italiano nelle stipule degli accordi con le amministrazioni locali. Ruolo importante poi lo hanno assunto le manifestazioni di diversi gruppi ambientalisti contrari al percorso che i Treni ad Alta Velocità dovrebbero compiere che hanno di certo influenzato opinione pubblica e diversi amministratori.

Se l'Italia perdesse la possibilità di investire in questo canale di trasporto automaticamente verrebbe meno la possibilità di cooperazione e sviluppo dei porti italiani con quelli sloveni e croati.

Ruolo del Napa e dei suoi rappresentanti in questi mesi sarà dunque quello di far pazientare Bruxelles in attesa dello sblocco dei lavori in Italia.