

Il Veneto orientale aggancia il progetto europeo DAB Multiplatform

Le infrastrutture logistico-intermodali del Portogruarese fanno squadra con il Veneto e il Friuli e guardano alla Carinzia e alla Slovenia.

In questi 20 anni si è molto investito nel Veneto orientale nel settore della logistica e dell'intermodalità delle merci. Il Comune di Portogruaro ha favorito la nascita dell'interporto e vi ha investito una decina di milioni di euro usufruendo di finanziamenti regionali. Oggi, l'interporto di Portogruaro è una realtà su 100 mila mq raccordato alla ferrovia Venezia-Trieste, con tre binari operativi, affiancato da un Autoporto che organizza circa 500 mezzi per il trasporto stradale. L'interporto è operativo

nel settore delle merci sfuse e dispone di un magazzino logistico di 7 mila mq. Altri privati, nel frattempo, hanno bonificato e infrastrutturato una grande area tra i Comuni di Portogruaro e di Fossalta, originariamente pensata per lo stoccaggio di oli minerali. Ne è nato l'Eastgate Park, un sito per la logistica e attività produttive di primaria importanza, su un'area di quasi 1,8 mln di mq con una capacità di ben 500 mila mq coperti, completamente urbanizzata. L'interporto, l'Autoporto e l'Eastgate Park (100 milioni di euro già investiti, per 9/10 privati) hanno beneficiato di altri investimenti strategici, quali il completamento della Portogruaro-Conegliano, la previsione della terza corsia autostradale, la conferma della Tac/Tav e da ultimo della Nuova Pedemontana Veneta, opera superstrategica per decongestionare l'asse est-ovest del Veneto-Friuli. Manca solo la Circonvallazione di Portogruaro che sarà inaugurata tra poche settimane cambiando radicalmente la mobilità delle persone e dei mezzi del portogruarese. Restano da



In alto: veduta aerea dell'autoporto e dell'interporto di Portogruaro
A destra, veduta aerea dell'Eastgate Park



realizzare il Casello di Alvisopoli sull'A4 e l'elettrificazione della Portogruaro-Casarsa. Come mettere a sistema queste infrastrutture in un contesto cambiato? Che programma elaborare per grandi hub logistici, meglio se interregionali o transnazionali (DAB e SEE della Ue)? La scelta è obbligata. Lo impongono la globalizzazione e la crisi: programmazione a livello molto alto, messa a sistema dell'esistente, integrazione, ottimizzazione. I bacini del solo Veneto o del solo Triveneto rischiano di essere ben presto superati. Lo lascia intendere chiaramente lo studio Munari-No-

misma-Polins che viene presentato in questi giorni in un convegno sulle infrastrutture logistico-intermodali del Veneto e del Friuli. Il Triveneto ha una grande dotazione multimodale, forse eccessiva, senz'altro non ottimizzata e non a sistema. Ne fanno parte: interporti (Padova, Verona, Cervignano), infrastrutture intermodali (Portogruaro e Rovigo, Pordenone, Ferneti), tre grandi porti (Venezia, Monfalcone, Trieste),

tre aeroporti, una rete stradale e ferroviaria di primaria grandezza. Il Triveneto è attraversato da tre dei quattro nuovi corridoi europei che interesseranno l'Italia. Due s'intersecano nel portogruarese. La dimensione ottimale dell'hub logistico è probabilmente quella del Triveneto, più la Carinzia, più la Slovenia. In questa direzione stanno andando gli approfondimenti a livello europeo: il Programma SEE e il Progetto DAB Multiplatform. Il Veneto Orientale non ha altra scelta: deve agganciare il carro europeo e seguirne gli sviluppi. ■

tre aeroporti, una rete stradale e ferroviaria di primaria grandezza. Il Triveneto è attraversato da tre dei quattro nuovi corridoi europei che interesseranno l'Italia. Due s'intersecano nel portogruarese. La dimensione ottimale dell'hub logistico è probabilmente quella del Triveneto, più la Carinzia, più la Slovenia. In questa direzione stanno andando gli approfondimenti a livello europeo: il Programma SEE e il Progetto DAB Multiplatform. Il Veneto Orientale non ha altra scelta: deve agganciare il carro europeo e seguirne gli sviluppi. ■

Il progetto DAB Multiplatform

È un progetto strategico dell'Unione europea (programma South East Europe) per migliorare la mobilità delle merci, adottare standard di trasporto, disegnare catene logistiche integrate. L'obiettivo è individuare grandi piattaforme multimodali tra l'Adriatico, il Danubio e il Mar Nero, utilizzando la modalità d'acqua dell'Adriatico e del Mar Nero e dei fiumi navigabili (in primis, il Danubio) e la modalità gomma-ferro delle infrastrutture esistenti. L'output saranno i centri di sviluppo intermodale (MDC-Multimodal Development Centres). Vi partecipano 22 regioni/paesi, come partner di progetto, e 17 partner associati e osservatori. Lead partner è la Regione Friuli Venezia Giulia. Il budget è di 5,5 milioni di euro. Il termine del progetto è stimato per il 2014.

