

Nordest, nasce il «metadistretto» logistico

*Sette province pronte a dialogare
per non perdere il treno dell'Europa*

di Massimo Nardin

PADOVA. Una ragnatela d'acqua intrecciata in maniera dinamica con la rete ferroviaria e automobilistica dell'intero Nordest, per raggiungere la Germania, la Francia e l'intero bacino Nord europeo nel minor tempo possibile e abbattendo i costi: ecco co-

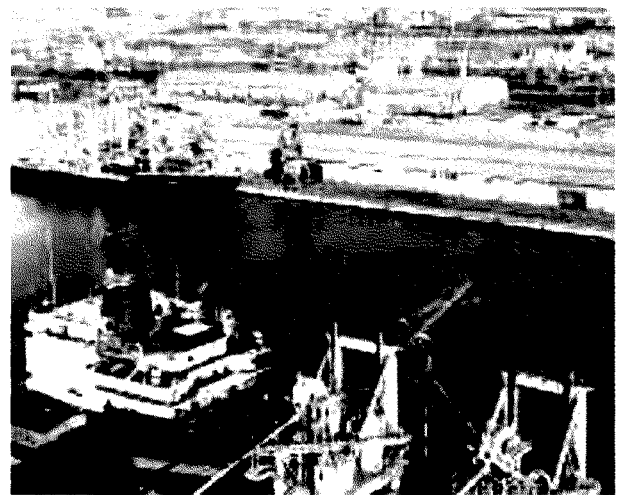
me dovrebbe essere il sistema portuale ad arco dell'Alto Adriatico, capace di collegare i nuclei portuali di Fiume, Capodistria, Trieste, Monfalcone, Nogaro, Venezia, Chioggia per poi, in un secondo tempo, scivolare giù addirittura fino a Ravenna.

E' un po' quello che si chiede al pianeta logistico: una corsia preferenziale e strategica, con l'obiettivo di intercettare nel modo più competitivo i traffici provenienti dall'intero bacino del Mediterraneo e quindi da Medio Oriente e Africa, ma soprattutto quelli da Cina e India.

La rotta è tracciata, e i codici di riferimento sono tre: integrazione dei servizi, sviluppo e specializzazione delle singole aree, attrazione di operatori internazionali. E' questo lo scenario competitivo fotografato ieri al Salone Internazionale dell'Ambiente (Sep) di Padova Fiere dall'assessore regionale alle Politiche della Mobilità e Infrastrutture Renato Chisso, che ha così battezzato la nascita del Metadistretto Logistico Veneto. Assieme all'assessore azzurro, c'erano anche il direttore generale dell'Interporto di Padova Spa Sergio Rossato, il direttore generale dei Magazzini Generali di Padova Renzo Sartori e Gian Michele Gambato, presidente della Spa Sistemi Territoriali nonché rappresentante del nuovo metadistretto logistico regionale. Tutti uniti per un unico e grande scopo: unire le forze logistiche per non lasciarsi sfuggire il «treno» per l'Europa e offrire il top della qualità e del know-how infrastrutturale e di trasporto veneti.

A parlare, oltre all'assessore Chisso naturalmente, sono i numeri: 7 province collegate e pronte a dialogare, 256 aziende del settore, oltre 20.000 addetti, autotrasportatori, pubbliche amministrazioni, operatori di logistica e organizzazioni sindacali. E' questo il metadistretto, nato ufficialmente nel 2006 dalla fusione dei tre precedenti

distretti logistici di Verona, Padova, Venezia-Treviso, decisa dalla legge regionale 5 del marzo 2006. Ma cos'è il Metadistretto? Ce lo spiega Chisso: «L'operazione di fusione è volta a realizzare un network che rappresenti un sistema economico complesso, riunendo in un unico progetto i servizi di trasporto, logistica e intermediazione operanti nelle province venete, con l'intento di superare la politica della polverizzazione caratteristica di una regione policentrica ed offrire servizi sempre più integrati. Ma l'assessore si spinge più in là, quasi a voler dire che l'epoca dei campanilismi e delle poltrone comode e redditizie deve davvero finire: «Il Veneto - dice Chisso - è una terra di passaggio fra traffici est-ovest. Se lasciamo le cose come stanno, e pensiamo solo al nostro piccolo orticello, il «treno» (alias Corridoio 1 e Corridoio 5) per l'Europa e l'Oriente ce lo sogniamo di notte. Se invece ci uniamo, fermiamo le merci, le manipoliamo e poi le facciamo ripartire con il nostro know-how, possiamo trasformare la sfida della globalizzazione in opportunità per il territorio». In tale ambito, strategico è l'intervento della Regione, che ha lavorato su due fronti: da un lato per lo sviluppo industriale e dall'altro per un progetto di portualità veneta con una sinergia tra i porti di Venezia, Chioggia e Porto Levante, oltre che per la connessione più ampia con l'area dell'Alto Adriatico e i porti di Venezia, Trieste, Monfalcone e Ravenna.



*«Fermare» le merci, «manipolarle»
e farle ripartire con il know-how veneto:
una grande opportunità per il territorio*

LO SFOGO DI CHISSO 

«Quelli delle Fs Cargo? Soltanto delle mummie»

Padova. L'imperativo dell'assessore regionale Renato Chisso è quello di radere al suolo tutto ciò che impedisce alle merci di viaggiare spedite senza intoppi. Basta punzecchiarlo un po' e lui ti dice il motivo di questa drastica presa di posizione: «I costi gestionali - ha attaccato Chisso ieri in Fiera a Padova - della Divisione Cargo delle Fs sono vergognosamente irritanti. Sapete quant'è il guadagno di ciascun treno per chilometro? Nove euro. E i costi industriali dei treni per quello stesso chilometro? 19 euro. Insomma, la Divisione Cargo guadagna 9 euro e ne spende 19. Folle!». Come dargli torto, soprattutto quando rincara la dose e sbotta: «Quelli delle Fs Cargo sono delle mummie della logistica e non hanno la capacità dinamica di stare sul mercato. Per questo abbiamo chiesto al ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro di andare avanti in maniera decisa sull'Alta Velocità». Fregandosene dei comitati e dei ribelli spontanei disseminati lungo l'asse Torino-Trieste? «Sì, perché stiamo registrando aumenti annui di traffico del 400-500% e non possiamo certo permetterci di voltare le spalle alla competitività», chiude Chisso senza peli sulla lingua. (m. n.)

