

Vai all'articolo <https://www.ilnordest.it/economia/infrastrutture/porti-alto-adriatico-network-trieste-venezia-ravenna-deportibus-mdwj4bc>
3

HomeEconomiaInfrastrutture



Una nave all'ormeggio al Molo VII a Trieste

Alto Adriatico, porti in network per crescere

Trieste, Venezia e Ravenna possono offrire una rete di servizi. Ma tutti e tre attendono risposte rapide da Roma sulle rispettive partite, in una situazione globale difficile, in cui a preoccupare è in particolare Suez

Diego D'Amelio

22 maggio 2026

4' di lettura



Gli occhi del mondo sono puntati sullo stretto di Hormuz, ma la guerra Usa-Iran per ora **non sta creando ripercussioni dirette sui porti dell'Alto Adriatico**. Trieste, Venezia e Ravenna, assieme a Capodistria e Fiume, **rivolgono piuttosto lo sguardo a Suez**: la crisi del Mar Rosso sembra dimenticata, ma è lì che si legge il futuro del quadrante. Se i passaggi delle navi continueranno a singhiozzo, la rotta africana diventerà lo standard e **il Mediterraneo finirebbe tagliato fuori a favore del Nord Europa**. E con esso il sistema altoadriatico che, con un volume container di 3,4 milioni di Teu movimentati annualmente in cinque porti, totalizza un quarto dei traffici della sola Rotterdam.

Mentre le attività marittime di Slovenia e Croazia crescono veloci, per Trieste, Venezia e Ravenna la necessità strategica è la specializzazione nella cooperazione: lo sanno bene i presidenti delle Autorità di sistema portuale appena nominati, che sulle rispettive partite **attendono però risposte rapide dal governo** per poter rappresentare polmoni vitali per i sistemi produttivi del Nordest. C'è da giurare che se ne parlerà in incontri informali a **Deportibus**, per tre giorni luogo d'incontro della portualità italiana quest'anno organizzato a **Ravenna con focus su geopolitica e riforma dei porti in cantiere**.

Serve un'alleanza dell'Alto Adriatico per attirare le navi dall'Asia

La redazione

Il ritardo nei confronti del Nord Europa va affrontato subito facendo sistema. Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria e Fiume terminal unico adatto alle meganavi



Gli scali dell'Alto Adriatico italiano già emergono come complementari e dunque in grado di offrire un network di servizi al mercato. **Trieste** si distingue per la funzione di **gateway commerciale a servizio dell'Europa centrale** (qui la concorrenza è con Capodistria e Fiume), grazie a efficienti connessioni ferroviarie intermodali e alti fondali, che stimolano i traffici container dal Far East e l'autostrada del mare che vale la quota più consistente dell'import-export della Turchia. L'altro asset è l'**Oleodotto transalpino**, che ne fa il primo porto petrolifero del Mediterraneo. **Ravenna** fa leva sul retroterra padano, col suo tessuto di economia manifatturiera e agricoltura. Lo scalo ha vocazione industriale e movimentata materiali metallici per la siderurgia, ma macina numeri anche su cereali, mangimi e fertilizzanti: il cosiddetto agribulk. Nel segmento è primo in Italia, col 25% dei volumi complessivi. L'altra gamba è anche qui l'energia, col rigassificatore galleggiante installato dopo la crisi ucraina.

Le terre rare per l'Ue stoccate nel Nord Est a Trieste o Marghera

La redazione

Il governo guarda ai due scali per creare un deposito strategico di queste materie prime, critiche da conservare, in modo da garantire le forniture in caso di nuove crisi



Sebbene con container e rinfuse in buona salute, **Venezia** sembra in cerca di vocazione, dopo che il decreto Draghi ha arrestato i flussi delle crociere, passate da 2 milioni a 600.000 passeggeri l'anno. Con **la piattaforma Montesyndial e i progetti promossi con lo strumento della ZIs**, si lavora per riconvertire il porto industriale di Marghera e, mentre la prospettiva dell'offshore resta lontana, tiene banco il dibattito sul porto regolato, per far convivere traffico merci e sollevamenti del Mose a difesa della città. Il ministero dei Trasporti inserirà il nodo nella legge di riforma, anche se i contorni restano da chiarire. **Per Venezia si affaccia la prospettiva del deposito Ue**

delle terre rare a Marghera: spazi a terra e vicinanza all'interporto di Verona avvantaggiano il Veneto nei programmi del ministro delle Imprese Adolfo Urso, ma **Trieste e Ravenna non si rassegnano**. Si parla poi dell'arrivo di cavi dati a Chioggia e anche qui lo scalo giuliano mira a dire la sua, anche rispetto alle prospettive che il corridoio Imec solleva su connessioni digitali sottomarine.

I punti di concorrenza finiscono qui e **contano di più le specializzazioni da costruire**. L'Authority veneziana ha molto da chiedere a Roma. I progetti commissariali son fermi alla fase autorizzativa e servono come il pane per creare il nuovo assetto delle crociere e garantire l'accessibilità delle navi merci, con l'escavo dei canali Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele, oltre alla realizzazione della nuova stazione marittima. **Richieste al governo anche da Trieste, che invoca chiarezza sul futuro della stazione ferroviaria di Servola:** 180 milioni di fondi ministeriali bloccati. E c'è da chiedersi che ne sarà dell'Imec: il caos mediorientale non ha impedito la firma di un nuovo protocollo Meloni-Modi, ma da Roma il viceministro **Edoardo Rixi** ha per la prima volta affiancato Genova a Trieste come terminale della Via del Cotone. Di risorse pubbliche ha bisogno pure Ravenna: 200 milioni, tra banchine e dragaggi del progetto Port hub.

L'Alto Adriatico italiano **attende insomma impegni concreti e strategie da parte del governo**, anche perché la concorrenza estera si va inasprendo. **I porti di Capodistria e Fiume crescono a doppia cifra:** il primo traina i traffici container del quadrante con oltre un milione di Teu, è il maggiore terminale mediterraneo per le automobili e si sta garantendo capacità con il raddoppio ferroviario; il secondo ha visto la partenza della nuova banchina Apm-Maersk e ora il passo avanti di Cma Cgm per acquisire l'altro molo container. Il tutto mentre Slovenia e Croazia si confermano competitive grazie a minore tassazione e costo del lavoro contenuto: regole diverse sebbene all'interno dello stesso mercato dell'Ue.

Riproduzione riservata © il Nord Est

LEGGI ANCHE

Nuova centrale e parco fotovoltaico: A2A investe 615 milioni in FVG



Aeroporti, Catania chiama i big: Save e Mundys studiano il dossier



Rixi conferma: "Porti, riforma approvata entro la fine del 2026"

