



Venezia e l'Alto Adriatico come porta dei traffici verso l'Est

Il sistema logistico e portuale europeo sta attraversando una trasformazione profonda, segnata da instabilità geopolitiche, crisi climatiche, vulnerabilità delle catene di approvvigionamento e rapidi cambiamenti negli equilibri internazionali. In questo scenario i porti non possono essere più semplici luoghi di transito delle merci, ma infrastrutture strategiche chiamate a garantire continuità, resilienza e competitività ai territori e alle filiere produttive.

Le grandi infrastrutture di trasporto non rappresentano soltanto la spina dorsale della logistica, ma costituiscono il vero motore che plasma il destino economico e la vocazione internazionale dei territori. Esse sono un fattore primario in quanto determinano l'accessibilità relativa ai mercati e il grado di interrelazione tra i nodi funzionali delle economie territoriali. Ogni economia è perciò quella che le sue infrastrutture le consentono di essere.

L'area del Nord Est italiano – con Venezia quale nodo di eccellenza – ne è una dimostrazione esemplare. Per la sua collocazione geografica, è terra di relazioni lato terra con l'Europa attraverso gli interporti di Padova, Verona, Pordenone e Cervignano, e, al contempo, è terra di relazioni marittime con il mondo attraverso l'Alto Adriatico.

Partecipanti alla conferenza. (VSF, 2026).



I porti di Venezia-Chioggia, Ravenna e Trieste rappresentano, insieme a Capodistria e Fiume, un arco portuale naturalmente integrato, ubicato vicino al baricentro economico dell'Europa e proiettato a connettere il Nord Est con i mercati globali – mediterranei e, soprattutto, medio-orientali e asiatici – oggi perturbati dal contesto di instabilità geopolitica.

Il potenziale di quest'area geografica e le sue future rotte di sviluppo sono stati oggetto di una conferenza a Venezia, dal titolo "Porti, interporti e corridoi. Venezia e l'Alto Adriatico come porta dei traffici verso l'Est", ospitata nell'ambito della settima edizione del Salone Nautico (27-31 maggio 2026). L'evento, organizzato da *Venice Sustainability Foundation* (VSF) in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia, il Comune di Venezia e Vela Spa, e con il supporto di Eni e Alilaguna, ha riunito le principali realtà del settore dei trasporti, del sistema portuale e aeroportuale.



Veduta della Sala degli Squadratori, sede del convegno all'interno dell'Arsenale di Venezia. (VSF, 2026).

“Venezia, che per secoli ha costruito la propria forza sulla capacità di connettere mare, terra e mercati, può tornare a essere un laboratorio europeo di questa visione” – ha dichiarato Renato Brunetta, presidente della Fondazione – “L’Alto Adriatico non è una periferia del Mediterraneo, ma una frontiera avanzata dell’Europa verso l’Est e verso il mondo”.

Dal dibattito è emerso però che si tratta di un potenziale ancora fortemente inespresso, testimoniato da un dato su tutti: il 69% delle aziende del Veneto predilige il porto di Genova come prima scelta per le esportazioni. Anziché presentarsi come un sistema unico e integrato e organizzarsi per contendersi il

mercato dell'Europa del Nord, i cinque porti dell'Alto Adriatico sono ad oggi separati e in concorrenza con il risultato di non avere la scala per essere competitivi.

Una realtà che si inserisce all'interno di una più ampia perdita di competitività dell'intero sistema nazionale rispetto alle altre nazioni europee, più capaci di adeguare le proprie strutture al crescente gigantismo delle navi portacontainer. Negli ultimi anni, i porti olandesi, belgi e spagnoli hanno movimentato quasi l'80% della totalità delle merci mentre i porti dell'Alto Adriatico – inclusi Capodistria e Fiume – hanno rappresentato solo il 4,1% del totale. A questi dati si aggiunge la debolezza nell'integrazione con il trasporto terrestre, rimasta indietro rispetto al graduale spostamento verso est del baricentro produttivo europeo.

Nodo critico in tal senso è costituito dai valichi ferroviari italo-sloveni: un vero e proprio collo di bottiglia che frena lo sviluppo dei transiti soprattutto in termini di efficienza e sostenibilità, e che emerge nella sua criticità al confronto con il dato analogo nei traffici italo-svizzeri (70,5%) e italo-austriaci (27,2%).

A fronte di queste carenze strutturali, tuttavia, il potenziale strategico dell'Alto Adriatico emerge con evidenza anche alla luce degli eventi geopolitici in atto, che stanno stravolgendo le rotte consolidate sul Mediterraneo, a partire da quelle per Suez e che impongono di trovare delle alternative. Come osservato da Paolo Costa, Presidente del Comitato Scientifico di VSF, sui tre corridoi sostitutivi studiati per l'attraversamento del Levante mediorientale, il percorso più efficace passa per i porti dell'Alto Adriatico, con un vantaggio di costo del 7-10% rispetto a Genova e del 12-16% rispetto a Marsiglia.

Dalla discussione e dagli interventi alla conferenza veneziana è risultato che l'Alto Adriatico – angolo più remoto a nord del Mediterraneo ma arco portuale più vicino al baricentro dell'Europa economica – potrebbe recuperare la propria vocazione internazionale e dirigere il proprio sviluppo futuro attraverso l'integrazione dei sistemi portuali di Ravenna, Venezia e Trieste – e possibilmente Capodistria e Fiume – intesi come componenti complementari di un unico disegno logistico, parte integrante del Sistema Italia. Un sistema multi-portuale unitario tra tutti i cinque scali come soluzione per portare i grandi carrier a risalire l'Adriatico.

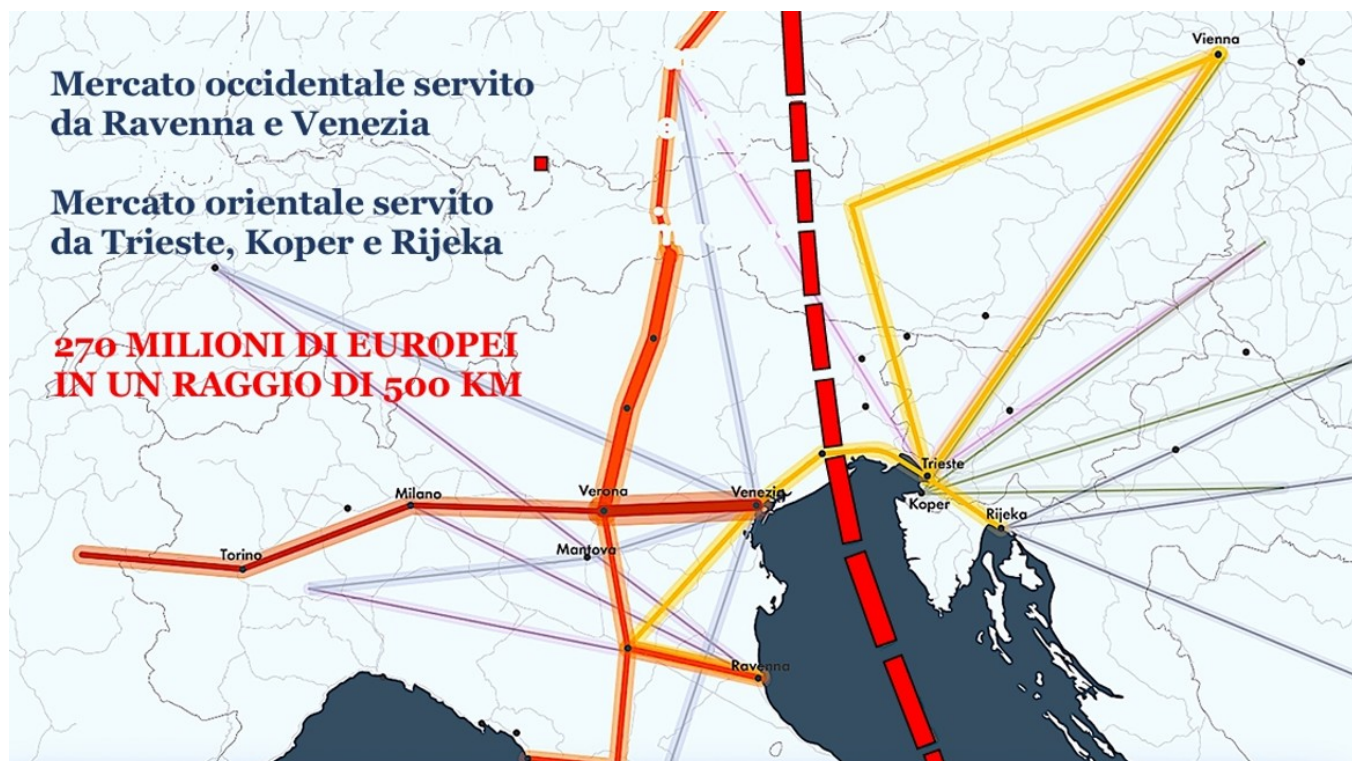


Diagramma del traffico gestito dai porti dell'Alto Adriatico tratto dal discorso di Paolo Costa. (VSF, 2026).

Ne risulterebbe la scala operativa necessaria ad accogliere le grandi portacontainer del futuro e completando il ventaglio di gateway che l'Italia già offre attraverso Genova e gli altri scali tirrenici: un sistema portuale nazionale a doppio affaccio, capace di servire in modo organico l'Europa continentale e di dialogare alla pari con i grandi hub del Northern Range, da Rotterdam ad Anversa.

Un hub integrato con una propria governance da accompagnare a uno sviluppo dei porti quali hub energetici per le energie rinnovabili e per l'idrogeno verde, a partire da quello di Porto Marghera.

Una rinnovata capacità di sistema dell'arco nord-adriatico sarebbe poi la chiave per orientare anche gli interporti del Nord Est verso questa direttrice, senza trascurare il rafforzamento della dorsale ferroviaria orientale verso Slovenia, Croazia, Europa dell'Est e Balcani, con sullo sfondo l'Ucraina, oggi compressa sul confine italo-

sloveno.

Venice Sustainability Foundation - VSF

Costituita il 14 marzo 2022, sotto il patrocinio del Governo italiano, la Fondazione opera per la realizzazione di un nuovo modello di sostenibilità per Venezia e il suo territorio metropolitano che consenta di ricreare in forma stabile quell'esperienza di fruizione (residenziale, lavorativa, turistica) che per secoli hanno reso questi luoghi senza eguali. Presieduta da Renato Brunetta, con Alberto Stefani – Presidente della Giunta Regionale del Veneto, e Simone Venturini – Sindaco di Venezia, in qualità di vicepresidenti, la Fondazione, è composta da un partenariato articolato, formato dagli enti territoriali regionali e locali, dalle principali istituzioni culturali e accademiche veneziane e da un gruppo di grandi imprese interessate allo sviluppo sostenibile del territorio veneziano.

Maggiori informazioni

<https://vsf.foundation>

IMMAGINE INIZIALE | *Il convegno “Porti, interporti e corridoi. Venezia e l’Alto Adriatico come porta dei traffici verso l’Est”, Sala degli Squadratori, Arsenale di Venezia. (VSF, 2026).*



