



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

**PIANO OPERATIVO TRIENNALE
2013-2015
PRIMO AGGIORNAMENTO**



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

**PIANO OPERATIVO TRIENNALE
2013-2015
PRIMO AGGIORNAMENTO**

IL PRESENTE DOCUMENTO È STATO REDATTO AI SENSI DELLA LEGGE 84/94 ART.9, COMMA 3 ED E' DA CONSIDERARSI QUALE INTEGRAZIONE E AGGIORNAMENTO DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2013-2015 APPROVATO DAL COMITATO PORTUALE IL 16 GENNAIO 2013, CHE COSTITUISCE IL "PROGRAMMA DI MANDATO"

Documento approvato dal Comitato Portuale del 19 giugno 2014

a cura della Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo

Venezia, 18 Giugno 2014



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

COMITATO PORTUALE

Presidente dell'Autorità Portuale

Paolo Costa

Presidente

Comandante della Capitaneria di Porto

Tiberio Piattelli

Vice Presidente

Dirigente Ufficio delle Dogane di Venezia

Dirigente Ufficio Genio Civile Opere Marittime

Presidente Della Giunta Regionale

Delegato Presidente Provincia di Venezia

Sindaco di Venezia

Delegato del Sindaco di Mira

Sindaco di Cavallino Treporti

Presidente C.C.I.A.A. di Venezia

Rappresentante Armatori

Rappresentante Industriali

Rappresentante Imprenditori Artt. 16 e 18 L.84/1994

Rappresentante Aziende di Spedizione

Rappresentante Agenti e Raccomandatori Marittimi

Rappresentante Autotrasportatori

Rappresentante Imprese Ferroviarie

Rappresentanti dei Lavoratori

Nicola Altamura

Giovanni Assalone

Luca Zaia

Giovanni Anci

Giorgio Orsoni

Luciano Claut

Claudio Orazio

Giuseppe Fedalto

Massimo Comelato

Matteo Zoppas

Franco Corradi

Giovanni Sportillo

Paolo Parisatti

Gianluigi Satini

Domenico Miceli

Laura A. Bantourakis

Alberto Scarpa

Gaetano Antonello

Davide Tassan

Umberto Tronchin

Umberto Zerbini

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Gianluca Laganà

Presidente

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Alessandro Franchi

Caterina Santese



Sommario

| | |
|---|-----------|
| Premessa | 7 |
| 1. INTEGRAZIONI | 7 |
| 1.1 Snellimento procedure doganali | 7 |
| 1.2 Da Punto Franco a Punti Franchi | 8 |
| 1.3 Marghera a “banda ultralarga” | 9 |
| 1.4 Revisione impianto ferroviario e modello di esercizio | 11 |
| 1.5 Riqualficazione delle aree di Santa Marta e San Basilio | 12 |
| 1.6 Settore del project cargo..... | 14 |
| 1.7 Progetto LNG..... | 15 |
| 1.8 La Chimica Verde | 17 |
| Bio-raffineria..... | 17 |
| Green Chemistry | 19 |
| 1.9 Attività promozionale mirata per filiera | 20 |
| 2. SVILUPPI | 22 |
| 2.1 Nuovo Piano Regolatore Portuale | 22 |
| Studi propedeutici | 26 |
| TABELLE DEGLI INTERVENTI | 28 |
| TABELLA 1: OPERE INFRASTRUTTURALI | 29 |
| TABELLA 2: EDIFICI ED AREE | 31 |
| TABELLA 3: COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI | 32 |
| TABELLA 4: DRAGAGGI, BONIFICHE E SMALTIMENTO FANGHI | 33 |

Premessa

Confermando le indicazioni del POT approvato il 16 gennaio 2013, si provvede ad aggiornarlo sull'avanzamento degli interventi previsti e ad integrarlo con alcune variazioni del contesto che portano ad adattamenti della strategia.

1. INTEGRAZIONI

1.1 Snellimento procedure doganali

Dopo una prima fase di entrata in funzione del nuovo varco portuale di Via dell'Azoto, e dopo aver analizzato le principali problematiche derivanti, si studieranno le modalità operative da implementare per perseguire lo snellimento delle procedure doganali, per aumentare gli standard di security e per ottimizzare la viabilità del porto.

Per fare ciò e per raggiungere un sempre maggiore efficienza del sistema portuale, si proseguirà nell'obiettivo di potenziamento del ruolo di coordinamento degli enti e delle istituzioni operanti in ambito portuale verso gli operatori del porto: ad oggi i rapporti tra autorità portuale, autorità marittima, autorità doganale, autorità sanitarie, autorità di polizia ecc. continuano a rappresentare asset di competitività di ogni singolo scalo e lo scarso coordinamento degli stessi può portare a



perdere quote di traffico, nonché ad abbandonare la ricezione di intere categorie merceologiche, vanificando in tal modo gli sforzi di attrazione del traffico profusi dall'AP stessa. Ci si propone di migliorare i rapporti tra le istituzioni e il mondo dell'impresa, istituendo a tal fine tavoli di lavoro con le autorità doganali, sanitarie e di polizia.

Verranno a tal fine condotte apposite analisi sui tempi di attraversamento della merce in ambito portuale (che si traducono in aggravii di costi e perdite di efficienza) al fine di comprendere quali siano i colli di bottiglia più rilevanti e rimuoverli: in tale contesto saranno svolte analisi che prevedano un benchmark con ciò che avviene negli altri porti concorrenti.

Si cercherà inoltre di sensibilizzare l'Agenzia delle Dogane per la creazione di veri e propri corridoi merceologici doganali e sanitari per accelerare le procedure relative all'arrivo delle merci: ciò può essere perseguito sensibilizzando a riguardo le strutture dell'Agenzia delle Dogane e le istituzioni alle quali sono in capo i controlli sanitari, oltre a verificare, di caso in caso e comunque ove possibile, la possibilità di espletare i controlli dovuti direttamente nei paesi terzi di provenienza, attraverso convenzioni/accordi con gli stessi.

1.2 Da Punto Franco a Punti Franchi

Sarà poi di grande importanza l'avvio della Zona Franca la quale, dopo essere stata data in concessione per la gestione operativa della stessa, sarà fondamentale per aumentare gli asset di competitività del porto: si valorizzeranno i punti di forza che deriveranno dall'entrata in funzione della Zona Franca.

Nella fattispecie nella Zona Franca si potranno eseguire manipolazioni usuali, perfezionamento attivo e trasformazione delle merci. In virtù del fatto che la Zona Franca è considerata al di fuori del territorio doganale comunitario, vi si potranno gestire attività di lavorazione e tra-

sformazione senza alcun impatto sulla fiscalità indiretta nazionale e comunitaria

La Zona Franca potrà dunque offrire agli utenti vantaggi di competitività, attraendo investimenti e commesse dall'estero: per esempio, un'impresa manifatturiera potrà importare materia prima e creare i propri prodotti senza pagare dazi o avere complicazioni burocratiche.

Il buon esito dell'esperimento potrà essere preludio alla richiesta di una sua estensione ad altre aree portuali.

1.3 Marghera a “banda ultralarga”

Gli investimenti in ICT, ed in particolare nelle reti a banda larga e ultralarga, sono considerati a livello europeo una condizione necessaria per una crescita economica intelligente, sostenibile e inclusiva in base alla strategia “Europa 2020” (EU2020) e all’Agenda Digitale Europea. La Direttiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri, impone di migliorare l’efficienza delle ship formalities e di ridurre le emissioni di CO2. In ambito portuale la maggiore disponibilità di connessioni a banda ultralarga ha effetti positivi su:

- La capacità di controllo dei flussi di traffico;
- La riduzione degli accodamenti;
- Il decrescere di consumo di carburante e del numero degli incidenti;
- Il miglioramento della viabilità *inland e marine*;
- Il miglioramento della qualità dei servizi offerti;



- Una maggior facilità nell'eseguire i controlli di *safety*, *security* ed ambientali.

Lo sviluppo di questa infrastruttura rappresenta inoltre per Porto Marghera un fattore localizzativo attrattivo di investimenti industriali che si affianca alla vicinanza al mare, alle infrastrutture e ai sottoservizi esistenti e che sostituisce fattori come il costo dell'energia e della manodopera, non più competitivi.

La realizzazione di una rete a banda larga e ultralarga che copra l'area portuale di Venezia rende necessari l'utilizzo e l'integrazione di diverse tecnologie che permettano di superare le differenti condizioni ambientali esistenti. La rete integrata in questione sarà affidabile e ad alto livello di interoperabilità e supporterà i seguenti servizi per la trasmissione digitale delle informazioni:

- *Data Safety* (telemetria per un attracco sicuro);
- *Data Security* (encryption e infrastruttura ridondante);
- *Alerting e warning* derivati da eventi di varia natura;
- Fornitura di servizi informativi e transazionali.

A seguito di una mappatura dell'infrastruttura esistente, per l'identificazione di eventuali criticità tecniche, gestionali e procedurali e la definizione dei vincoli tecnologici su cui dimensionare la realizzazione della futura infrastruttura, si propone una struttura di rete a maglia incompleta (*partial mesh*), per far sì che ci possano essere almeno due "centri-stella" in modo da assicurare ridondanza e protezione da eventi accidentali, come incendi, mancanza di energia, etc..

L'interconnessione tra i diversi siti, inoltre, dovrà partire da un'analisi del percorso delle fibre stesse per evitare fenomeni di isolamento dovuti a rotture delle fibre. Dovranno altresì essere garantite opportune linee di alimentazione UPS al fine di avere una corretta alimentazione

degli apparati e le necessarie ridondanze. Il livello di accesso dovrà essere sia *wired*, per garantire l'interconnessione con postazioni fisse, sia *wireless*, per garantire la mobilità degli utenti e dei dispositivi. I dispositivi di accesso alla rete saranno quindi *base station/access point* per la parte *wireless* e *switch* per la connettività *wired*.

La notevole estensione della zona da infrastrutturare ha reso necessaria la suddivisione dell'area portuale in macro-aree, con conseguente utilizzo di tecnologie differenti:

- 1 – Isola Portuale di Marghera
- 2 – Area Ex Montefibre
- 3 – Area Fusina
- 4 – Area Canale Industriale Sud
- 5 – Area Marittima – Bocca del Lido
- 6 – Area Porto Marghera – Bocca di Malamocco
- 7 – Area Porto San Leonardo

La definizione di dette macroaree consentirà uno sviluppo modulare, ovvero per stralci, dell'infrastrutturazione portuale complessiva del valore stimato in 20 milioni di Euro. Per il finanziamento della stessa si farà ricorso alla partecipazione a bandi di diversi programmi europei e nazionali recentemente attivati a sostegno del settore.

1.4 Revisione impianto ferroviario e modello di esercizio

Il sistema ferroviario in ambito portuale è in corso di implementazione dal punto di vista infrastrutturale e gestionale. Si prevede la progettazione (Via dell'Elettronica) e la realizzazione (Via dell'Elettricità) di



nuovi binari, tesi ad incrementare la capacità del sistema, con particolare riferimento alle aree portuali di previsto maggior incremento di traffico, tra cui il nuovo terminal Roro di Fusina: la realizzazione di tratti di linea a doppio binario consentirà infatti di gestire incroci e precedenza eliminando quindi l'obbligatoria sequenzialità attuale delle manovre. Sarà inoltre predisposto un nuovo modello di esercizio che, grazie al passaggio (da febbraio 2014) alla gestione unica (alla società ERF) della manovra primaria e secondaria, consentirà di utilizzare quasi esclusivamente Marghera Scalo (fascio arrivi e partenze e fasci presa e consegna) per la gestione di treni e tradotte. Di conseguenza i Parchi Breda e Parco Nuovo saranno riutilizzati per altri servizi forniti da ERF alla comunità portuale. Inoltre si sta già provvedendo alla progettazione per la successiva realizzazione di un applicativo informatico gestionale della manovra ferroviaria portuale, con previsione di interoperabilità con i sistemi della costituenda piattaforma nazionale PIL.

1.5 Riqualificazione delle aree di Santa Marta e San Basilio

Con la sottoscrizione della proposta di Accordo di Programma del 31/01/2014 tra Autorità Portuale, Comune di Venezia e Provincia di Venezia per la connessione del sistema tranviario a S. Basilio, si intende perseguire l'obiettivo di migliorare la mobilità del centro storico, offrendo un collegamento rapido anche alla sezione crociere del porto di Venezia, e di attuare la riqualificazione sia della parte urbana della Città Antica di Venezia sia della zona in cui oggi si sviluppa uno degli otto terminal passeggeri, quello che accoglie le navi da crociera di media grandezza, i mega yacht e le navi veloci, e uffici ad uso degli operatori portuali.

L'Accordo di Programma prevede:

1. collegamento tranviario;

2. ristrutturazione e adeguamento funzionale del fabbricati 1-21-22 a S. Basilio per la realizzazione di un Terminal Intermodale in corrispondenza di una nuova fermata delle linee urbane di navigazione; all'interno dell'edificio potranno essere realizzati spazi commerciali e servizi;
3. introduzione di un approdo per il trasporto pubblico di linea lagunare che consenta l'accosto anche di motobattelli foranei;
4. realizzazione di un nuovo terminal passeggeri a S. Marta occupando indicativamente il sedime dell'ex fabbricato 14 nonché realizzazione di un parcheggio, il dimensionamento dell'edificio sarà di 2.400 mq di superficie lorda di pavimento;
5. recupero dei fabbricati 4 e 9 a S. Basilio;
6. recupero o eventuale demolizione del fabbricato 3 a S. Basilio;
7. realizzazione di un ponte pedonale mobile di collegamento del molo di Levante con la banchina Ghiaia, che garantisca gli attuali transiti lungo il canale della Scomezera;
8. realizzazione di un parcheggio al molo di Levante;
9. adeguamento di almeno uno dei due ponti di San Basilio in direzione Zattere affinché sia garantita l'accessibilità a persone con ridotte capacità motorie;
10. adeguamento delle destinazioni urbanistiche dell'area attualmente soggetta al Piano Urbanistico denominato PP5.

Gli interventi potranno essere realizzati anche per stralci funzionali. L'APV renderà disponibili le aree per l'esecuzione del sistema tramviario, secondo il progetto definitivo depositato dal Comune e per la realizzazione di un accosto a servizio del trasporto pubblico di navigazione in banchina Di Ciò a S. Basilio. La durata della concessione per le aree dovrà venire indicata in apposito atto, non potrà essere inferiore ai 40



anni e sarà soggetta a parere vincolante del Ministero Infrastrutture e Trasporti prima che venga dato avvio alla progettazione definitiva.

1.6 Settore del project cargo

Per accessibilità, dotazione infrastrutturale, capacità operative e localizzazione strategica il Porto di Venezia è il nodo di riferimento per la movimentazione dei colli eccezionali di un'ampia area produttiva che abbraccia tutta l'Italia settentrionale, ove sono presenti distretti che vantano eccellenze nel settore dell'impiantistica industriale.

Considerato il valore di questa industria per l'intero Paese e la posizione di leadership acquisita dal porto nel settore, l'Autorità Portuale di Venezia, nei prossimi anni, intende condurre azioni che abbiano come obiettivo specifico la tutela del primato ottenuto e la promozione dello stesso a favore di un ulteriore ampliamento del suo mercato a livello internazionale.

A partire da un'analisi condotta nel 2013 sui fattori che possono condizionare in positivo o in negativo questo tipo di traffico e da un seminario tecnico di confronto con tutti gli stakeholder pubblici e privati coinvolti, organizzato all'inizio del 2014, è emerso che la conditio sine qua non per la sussistenza e lo sviluppo del settore dipende da alcuni elementi fondamentali come:

- la diffusione – presso Enti gestori di strade - della conoscenza di alcuni percorsi preferenziali in termini di dimensioni e pesi dei carichi eccezionali in transito, prodotti nel Nordest e movimentati dal porto di Venezia;
- la sensibilizzazione degli Enti competenti sulla necessità di poter contare su determinate condizioni logistico/infrastrutturali, per permettere al carico eccezionale di arrivare rapidamente ed a

basso costo al porto di Venezia, come punto di connessione con i mercati esteri,

- l'attivazione di una procedura di consultazione delle parti coinvolte (Regione Veneto/Province, Autorità Portuale, Industriali, Trasportatori) ogni qual volta si debba intervenire sui percorsi suddetti creando limitazioni al transito dei carichi eccezionali,
- la velocizzazione e uniformazione delle procedure autorizzative.

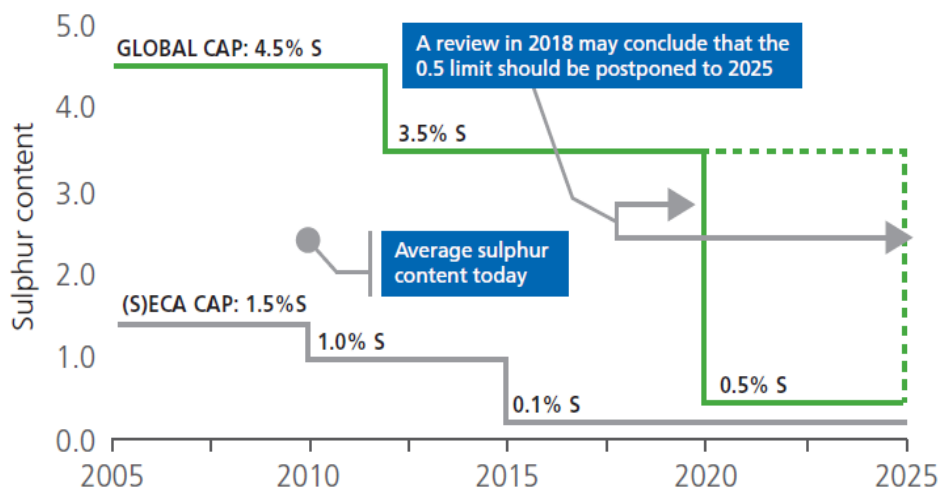
Per poter intervenire su tali elementi con un approccio di sistema, condiviso dagli enti gestori delle strade, ma anche dai fruitori pubblici e privati delle stesse, si è lanciata l'idea di un "tavolo di lavoro" promosso dall'Autorità Portuale e da Confindustria Veneto, sotto il coordinamento della Regione Veneto.

Al tavolo corrisponderà un gruppo di lavoro con il compito sia di monitorare sistematicamente il comparto e sia di risolvere eventuali criticità legate a nuove strutture e infrastrutture.

1.7 Progetto LNG

L'utilizzo del LNG sia nello stazionamento che nella propulsione navale non è più oggetto di discussione: gli obiettivi ECA (Emission Control area) per le aree più industrializzata (EU, USA, Giappone, ecc) prevedono entro il 2020 un livello di zolfo nei combustibili navali minore dello 0,5%, contro un valore attuale del 4,5%.

La regolamentazione delle ECA è stata definita dalla MARPOL Annex VI nella situazione schematizzata dalla figura seguente:



Per le altre aree portuali mondiali, il limite dello 0,5% potrà essere posticipato dal 2020 al 2025, a seguito di una review nel 2018 sulla base della reale disponibilità di combustibili con ridotto livello di zolfo.

E' da evidenziare come le performance ambientali di questo combustibile lo rendono inoltre particolarmente indicato anche per la produzione di servizi nave durante lo stazionamento in porto: infatti, rispetto ai combustibili tradizionali, il livello di CO₂ si riduce del 20-25%, quello di NO_x del 80-90 % mentre sono nulle sia le emissioni di polveri sottili (PM₁₀, ecc) che di SO_x (bisossidi di zolfo).

La recente Direttiva, approvata dal Parlamento Europeo il 15 aprile del 2014, individua il 2025 come data ultima per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei porti TEN-T. La Direttiva prevede anche che all'interno del Piani di Programmazione Economica di ogni stato membro saranno individuati proprio quali porti TEN-T dovranno dotarsi delle infrastrutture per stoccaggio e bunkeraggio LNG.

La domanda di mercato per l'adozione delle tecnologie per l'uso dell'LNG come carburante navale è invece ben più pressante degli sviluppi normativi, anche in considerazione del prezzo concorrenziale di

questo prodotto e le green policies adottate a livello mondiale di diverse compagnie di navigazione.

Della prospettiva di incremento del mercato per l'uso dell'LNG si terrà conto anche nel passaggio dal progetto preliminare a quello definitivo relativo al terminal petrolifero d'altura che potrebbe così arricchirsi anche dei servizi legati alla distribuzione di questo prodotto energetico.

Il Porto di Venezia, inoltre, in considerazione della consolidata esperienza dei nuovi siti industriali nel trattare sostanze criogeniche, svilupperà congiuntamente ad operatori del settore un piano per dotarsi di impianti idonei a soddisfare tale domanda. È prevista a tal fine la partecipazione ad appositi bandi TEN-T per il co-finanziamento.

1.8 La Chimica Verde

Bio-raffineria

La raffineria di Venezia riceveva petrolio greggio per poi distillarlo e rettificarlo nei vari combustibili commerciali (benzine, gasolio, ecc).

Con il progetto della *Green Refinery*, la divisione R&M di ENI ha modificato in modo drastico l'assetto impiantistico della raffineria con le seguenti modifiche:

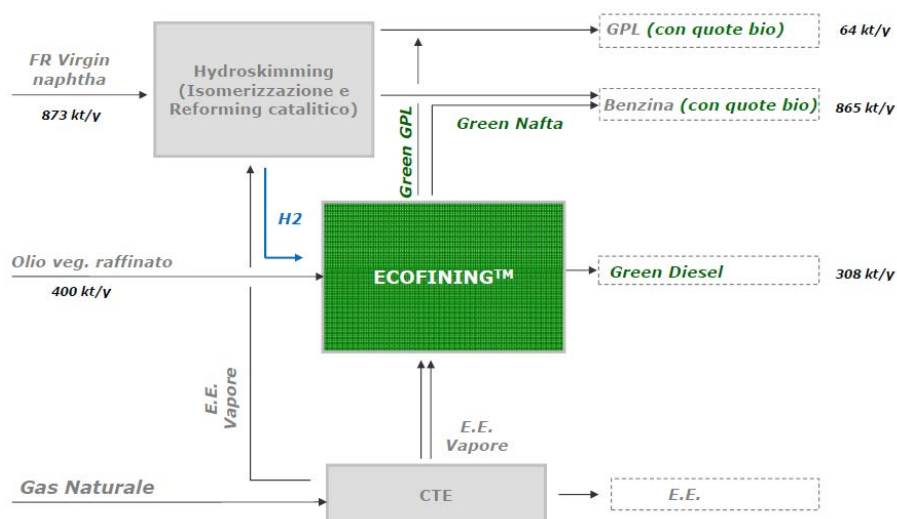
- Fermata della distillazione primaria del greggio (il *topping*) e dei relativi servizi;
- Modifica degli impianti a valle (isomerizzazione e reforming catalitico) per processare *virgin nafta* al fine di produrre idrogeno;
- Costruzione della nuova sezione (chiamata ECOFINING) che fa reagire l'idrogeno con oli vegetali raffinati: in particolare, ini-



zialmente sarà usato olio di palma proveniente da piantagioni certificate ecosostenibili, poi potranno essere utilizzate anche altri olii vegetali (anche da riuso).

Il risultato di tali modifiche, è la produzione di bio diesel, da mescolare con gasolio raffinato proveniente da altri impianti e, in misura minore, GPL e benzine (già blendati con quote bio): la costruzione dell'impianto è completata e sono in corso prove industriali di funzionamento: è stato confermato che **l'inizio della produzione a regime avverrà a partire dal prossimo Luglio.**

Lo schema della raffineria si può quindi rappresentare come segue:



La fermata dei flussi del greggio, assieme ad altre eventuali riduzioni del carico del cracking di Versalis in area Petrochimico, potrebbe essere compensato solo **dalla trasformazione della green refinery di Venezia come hub logistico di ENI R&M:** infatti, ipotizzando una produzione di 300.000 t/a di bio diesel che viene dosato al 5% nel gasolio raffinato proveniente da altre raffinerie, ENI R&M potrebbe concentrare a Venezia l'intera attività di blending sia per il Nord Est che per l'area

di Mantova , con un flusso logistico di gasolio valutabile in $300.000/0,05 = 6 \text{ ML ton/a}$.

ENI R&M ha confermato informalmente questa strategia anche se, per ora, con flussi logistici inferiori, presumibilmente a causa dei tempi di adeguamento degli impianti.

Green Chemistry

L'annuncio della costruzione del accordo tra Elevance e Versalis nello sviluppo di un progetto di *green chemistry* sta proponendo nuovi scenari a Porto Marghera.

Secondo quanto comunicato da Versalis, tale accordo utilizzerà il know-how della società USA Elevance, che ha sviluppato un brevetto proprietario (vincitore del Nobel Winning Prize Technology) per processi chimici di metatesi nel campo delle materie prime rinnovabili.

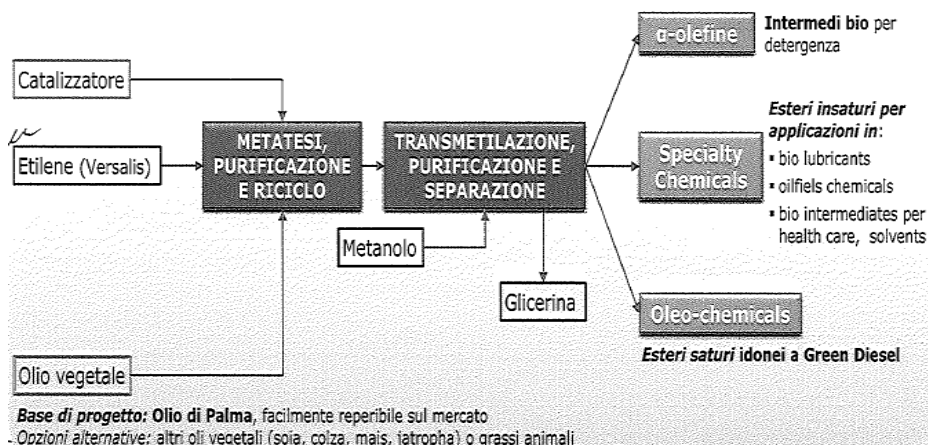
Tale progetto si articolerà come segue:

- Realizzazione dell'impianto pilota per la produzione del nuovo catalizzatore
- Lo sviluppo e l'ingegnerizzazione del nuovo processo industriale
- La costituzione di una Joint venture finalizzata alla realizzazione dell'impianto industriale da circa 100.000 ton/a (costo ipotizzato dell'opera: 100-120 ML€), che utilizzerà etilene prodotto dal cracking di Marghera, già attualmente disponibile per sovracapacità produttiva dell'impianto.

I prodotti di tale lavorazione saranno gli intermedi, ossia *le basi* per alimentare la successiva produzione di detersivi , lubrificanti, prodotti per la cura personale, solventi, ecc.



Uno schema semplificato dell'impianto è rappresentato nella figura seguente:



1.9 Attività promozionale mirata per filiera

Rispetto agli obiettivi promozionali definiti nel Piano Operativo Triennale 2013-2015 e volti, in linea generale, ad un riposizionamento del porto di Venezia rispetto ai clienti del bacino di influenza costituito dal Nordest d'Italia e del Centro-Sud Europa (Baviera/Austria), da un lato, e dai mercati più dinamici del Mediterraneo/Medio Oriente e Far East, dall'altro, si procederà ad affinare ulteriormente le azioni da porre in essere, delineando programmi promozionali per filiera.

Tali programmi, a partire da una serie di analisi di mercato condotte sulle diverse filiere rispetto alle quali il porto di Venezia vanta degli asset competitivi, saranno sviluppati attraverso una fitta collaborazione con i partner istituzionali (come ad esempio le camere di commercio all'estero) e le associazioni di categoria (come ad esempio gli industriali) al fine di creare occasioni di business a beneficio degli operatori.

Tale lavoro sarà funzionale non solo alla promozione del traffico del porto commerciale, dando priorità ai comparti dove Venezia può essere più

competitiva (come ad esempio: break bulk e in particolare project cargo, comparto agroalimentare, Ro Ro), ma anche di un rilancio del traffico industriale legato in particolare alla logistica della nuova chimica laddove il porto di Venezia, diversamente da altri competitor, può offrire aree, expertise e servizi logistici a supporto dell'interscambio di prodotti chimici tra il suo bacino di influenza e i paesi del Mediterraneo.

Infine, tenuto conto del ruolo cruciale dell'attivazione di servizi ferroviari per lo sviluppo del porto, parte del lavoro promozionale sarà a supporto di tale obiettivo.



2. SVILUPPI

2.1 Nuovo Piano Regolatore Portuale

Le profonde rivoluzioni nei traffici unitizzati (container e ro-ro), nei traffici legati alla trasformazione industriale (passaggio da industrie legate all'energia, alla metallurgia e alla chimica di base a industrie di seconda e terza trasformazione oltre che ad altre attività logistiche che ne aumentino il valore aggiunto, ecc.), la trasformazione del modello portuale legata anche all'evoluzione del naviglio (con le conseguenti ricadute sulle dimensioni degli impianti, sull'organizzazione spaziale, sull'organizzazione dei processi e dei flussi, ecc.), processi storici come la realizzazione di un mercato unico in un'Europa allargata a 27 Stati e lo spostamento del baricentro dei traffici verso l'Asia con la conseguente nuova centralità del Canale di Suez come rotta principale rendono urgente da parte dell'Autorità Portuale di Venezia, l'avvio della revisione del Piano Regolatore Portuale vigente datato 1965.

Tale revisione si rende inoltre opportuna per effetto dei cambiamenti di scenario intervenuti, quali:

- l'inversione del rapporto di forza tra i volumi movimentati dal settore industriale e quello commerciale, con il passaggio del primo dal 40% al 10 % del traffico complessivo, influenzato oltremodo dal processo di riconversione della c.d. industria pesante;
- i mutamenti registrati nel settore petrolifero e del comparto energetico più in generale, un tempo rappresentante il 55% del volumi di traffico complessivo, segnati dal graduale passaggio dal petrolio ai suoi derivati, dagli impianti di raffinazione a quelli di distribuzione, nonché al sempre crescente ricorso al gas naturale liquefatto



- (LNG) ed al carbone (a tal riguardo è stato condotto uno studio dall’Autorità Portuale all’interno della call TEN-T 2013 per approfondire la disponibilità di LNG in Nord Adriatico, la domanda dei potenziali clienti interessati - navi, trasporto pubblico, navigazione in acque interne - , la distribuzione logistica, ecc.);
- i cambiamenti significativi avvenuti nei comparti chimico ed agroalimentare, con il passaggio nel primo caso dall’industria chimica tradizionale alla chimica “verde” (ad es. Versalis), e nel secondo caso attraverso il riassetto organizzativo di imprese quali Cereal Docks Marghera e Grandi Molini Italiani, improntato ad una tendenza porto-centrica delle moderne attività manifatturiere assieme ad una generale trasformazione di vecchie linee di produzione in linee di distribuzione ad elevata efficienza;
 - non deve essere inoltre trascurato il primato nazionale detenuto dal porto di Venezia nel settore del project cargo, frutto non soltanto di una posizione geografica favorevole che ne fa lo sbocco naturale dell’intera area industriale padana, ma anche dell’acquisita professionalità di maestranze altamente specializzate, ipotizzando per il futuro anche il rilascio di concessioni temporanee su aree di retrobanchina, idonee all’assemblaggio dei manufatti e dei colli eccezionali destinati al successivo imbarco;
 - infine l’intervento di una mutata sensibilità ambientale nei confronti di Venezia e della Laguna, con l’affermarsi di una nuova attenzione verso la difesa dell’ambiente e della salute umana, verso la sostenibilità e la tutela del paesaggio.

La prospettiva di sviluppo per la realtà portuale di Venezia è legata alla concentrazione delle attività e all’affermarsi di una economia della logistica - il concetto di *portcentrismo* - che, organizzandosi a servizio del porto offshore, garantirà un valore aggiunto grazie alla trasformazione e alla distribuzione delle merci. La vicinanza di tali attività alla banchina, tipica del portcentrismo, assicura inoltre una maggiore sostenibilità ambientale grazie all’efficientamento dei processi distributivi.



Tenuto quindi conto di queste considerazioni preliminari, elaborate sulla scorta del riassetto industriale e dell'evoluzione della composizione dei filoni merceologici ad esso conseguente, il nuovo piano regolatore portuale non potrà non considerare che lo scalo che si è chiamati a disegnare per il futuro sarà necessariamente un porto:

- 1) post Mose, costituendo il primo caso di porto nazionale ad accessibilità nautica condizionata per effetto della temporanea interdizione del transito alle bocche di porto principali dovuta all'entrata in funzione delle paratoie mobili del sistema Mose. Di qui la necessità di definire a priori una cabina di regia ed una procedura per la fase di esercizio del sistema che contempererà gli interessi di salvaguardia della città storica con le esigenze delle attività portuali, ma pure la necessità di completare quanto prima la realizzazione della piattaforma portuale d'altura, già inserita tra le opere strategiche di rilevanza nazionale, in grado di fornire una valida alternativa per tutte quelle navi che non possono transitare lungo la conca di navigazione e di garantire comunque il trasferimento delle merci ai terminal on-shore;
- 2) post L. 798/1984, che ha sancito l'estromissione del traffico petrolifero dalle acque interne lagunari e che vedrà il proprio compimento nella realizzazione della prima fase della piattaforma off-shore e la possibile, conseguente riconversione della sezione portuale di San Leonardo per operazioni di allibio ed altre attività;
- 3) post Fusina, con l'avvio della piena operatività del nuovo terminal dedicato alle c.d. "autostrade del mare", lo spostamento di tutto il traffico ro-ro e ro-pax sulle due darsene di nuova realizzazione a Fusina ed il completamento dei conseguenti collegamenti stradale e ferroviario con le principali direttrici di traffico esistenti;
- 4) post Marghera, alla luce dell'avviata riconversione delle aree un tempo occupate dall'industria petrolchimica o metallurgica di base, degli interventi di bonifica condotti sul sito di interesse nazionale, nonché dell'insediamento di attività di manifattura leggera, logistica integrata,

chimica “verde” ed agroalimentare di qualità in una visione porto-centrica che cerca nei porti la vicinanza al mercato;

- 5) post reti TEN-T, conseguente al riconoscimento del ruolo cruciale di Venezia quale Core Port, Core Inland Port, Core Airport e Core Urban Node; appare quindi evidente la necessità di sciogliere i nodi stradale, ferroviario, portuale ed aereoportuale di Mestre portando all’attenzione l’esigenza del collegamento ferroviario (già progettato) tra le aree di via della Chimica e il parco di Chirignago ed il ripristino del collegamento ferroviario lungo la linea dei Bivi, ma pure il rafforzamento dei collegamenti fluviali attraverso l’asse idroviario Fissero-Tartaro-Canalbianco che con l’adeguamento della Conca di Brondolo, oggi può supportare pienamente lo standard di Classe V fluviale garantendo il collegamento con i terminal di Mantova e Cremona;
- 6) post Decreto “Clini Passera”, in quanto il nuovo strumento pianificatorio dovrà in primo luogo tenere conto della via d’accesso alternativa alla Marittima nel frattempo individuata e, secondariamente anche se necessariamente in un’ottica di medio-lungo periodo, verificare la possibilità di destinare funzionalmente alla crocieristica delle aree complementari alle attuali già pienamente operative;
- 7) post città metropolitana, dal momento che il redigendo piano regolatore andrà disegnato nell’ottica del nuovo soggetto territoriale trans-comunale e trans-provinciale oggi in via di costituzione;
- 8) post NAPA, in quanto dovrà necessariamente tenere conto dell’operatività dello scalo inserito in un rapporto di coesistenza, coniugando cioè strategie di competizione e collaborazione con gli altri porti aderenti all’Associazione del Nord Adriatico;
- 9) post riforma legge portuale, considerando che l’orientamento prevalente emerso in sede di revisione e modifica della L. 84/94 è rivolto all’accorpamento di più scali vicini in un’unica Autorità Portuale di sistema, con poteri ed autonomia maggiori rispetto agli attuali;



- 10) post Chioggia, nell'ottica di una sempre maggiore integrazione con lo scalo di Val da Rio;
- 11) post riattivazione punto franco, all'indomani del rilascio della concessione al soggetto gestore di un'area di 8 mila metri quadrati posizionata all'ingresso del porto tra il varco di via del Commercio e via dell'Azoto.

Studi propedeutici

Con l'avvio del processo di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Porto Marghera, l'Autorità Portuale ha intenzione di dare inizio ad una serie di approfondimenti tesi a individuare, analizzare ed elaborare, anche in termini comparativi con l'evoluzione delle realtà portuali nel mondo, le debolezze e i punti di forza dell'impianto portuale veneziano attuale, sia in riferimento alle prospettive di mercato, sia in riferimento alla struttura spaziale e delle proprietà.

Le analisi saranno indirizzate verso i diversi settori, per i quali verranno individuate le tendenze generali e le necessità localizzative in modo da poter verificare il possibile insediamento di attività in una realtà quale quella di Porto Marghera pensata e disegnata agli inizi del XX secolo in funzione di una situazione e un modello economico-produttivo di oltre un secolo fa. Le analisi andranno quindi a identificare quali sono le prospettive e quali attività Porto Marghera è adatta ad ospitare (sia dal punto di vista dell'impianto portuale, sia dal punto di vista della convenienza economico-localizzativa).

L'obiettivo è capire in che misura Porto Marghera può trovare un ruolo legato alla trasformazione e alla distribuzione/logistica delle merci basato su uno sviluppo port-centricò incentrato sul nuovo porto off-shore.

Un'altra domanda a cui si cercherà di dare risposta è se l'impianto portuale di Marghera oggi sia in grado di soddisfare le nuove esigenze economico-localizzative anche da un punto di vista dimensionale e se, confrontandosi con l'evoluzione di altre realtà portuali, alcune aree possano essere destinate ad una dismissione delle funzioni portuali a favore di una trasformazione urbana, mentre nuove aree, oggi esterne, possano essere destinate alla funzione portuale.

Una ulteriore analisi propedeutica al Piano Regolatore Portuale, sarà quella della percezione di Porto Marghera nel tessuto sociale veneziano. Il rapporto con il contesto urbano diventa centrale nel momento in cui si inizia a disegnare il futuro della portualità veneziana, non solo perché il PRP (ai sensi della L.84/94) è approvato previa intesa con il Comune, ma perché indagare sul rapporto tra Venezia, Mestre e Porto Marghera è il primo passo per rendere tutta la città partecipe del futuro del suo porto.

In sintesi degli studi propedeutici al Piano Regolatore Portuale possono essere così definiti:

- Analisi della realtà fisico-strutturale, delle proprietà e del dimensionamento di Porto Marghera con confronto con l'evoluzione di altre aree portuali;
- Analisi del valore economico attuale e futuro delle aree di Porto Marghera. Spendibilità economica delle aree, fattori favorevoli e ostativi alla trasformazione;
- Studio economico delle condizioni di mercato per la localizzazione dei vari settori a Porto Marghera;
- Appetibilità, idoneità, capacità di Porto Marghera ad attrarre i vari settori;
- Focus sulla filiera della chimica-chimica verde e prospettive di sviluppo;
- Analisi della percezione sociale di Porto Marghera sul territorio veneziano.



TABELLE DEGLI INTERVENTI

TAB.1 Opere infrastrutturali

TAB.2 Edifici e aree

TAB.3 Collegamenti ferroviari e stradali

TAB.4 Dragaggi, bonifiche e smaltimento fanghi



| TABELLA 1: OPERE INFRASTRUTTURALI | | | | |
|--|--|----------------------|------------------|--------------------------------|
| POT | Descrizione | Valori POT (€) | Stato attuazione | finanziamento |
| 4 | Riconfigurazione testata Molo Sali con eliminazione strettoia lato canale Nord compresi sbancamenti, banchinamenti ed escavi | 10.300.000 | p.d. | |
| 6 | Marginamento con rettifica Molo Sali lato Canale Nord compreso consolidamento dell'area - incluso contributo AdP Moranzani | 25.000.000 | p.d. | |
| 10 | Manutenzione straordinaria della banchina Palazzo a Marittima | 2.500.000 | p.e. | |
| 11 | Infrastrutture per nuovi terminal cabotaggio Fusina (1^ fase) | 30.500.000 | in corso | 25.000.000 MIT 4.300.000 UE |
| 18 | Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Marghera | 2.500.000 | p.d. | |
| | | 150.000 | in corso | |
| | | 150.000 | in corso | |
| 28 | Interventi di ristrutturazione degli impianti elettrici, idrici, di illuminazione nei settori comuni. Da realizzarsi per stralci funzionali. | 1.000.000 | in corso | APV |
| | | 100.000 | in corso | |
| | | 1.000.000 | s.f. | |
| 61 | Manutenzione straordinaria per adeguamento e ripristino banchina Emilia-Molo B | 12.400.000 | p.d. | |
| 66 | Rete di trattamento acque piovane a Marittima | 2.000.000 | s.f. | |
| 76 | Manutenzione straordinaria per adeguamento strutturale delle banchine portuali della zona di Marittima. Da realizzarsi per stralci funzionali (ban. S.Marta) | 6.500.000 | p.e. | |
| 95 | Consolidamento banchina Aosta | 4.500.000 | p.d. | |
| 114 | Demolizione "scassa" Ro-Ro e ricostruzione tratto banchina Isonzo | 16.000.000 | p.d. | |
| 131 | Porto d'Altura (diga, terminal petrolifero, pipeline, molo container) | 1.574.000.000 | p.p. | 100.000.000 MIT |
| 132 | Bonifica ed infrastrutturazione a terminal area ex Montefibre ex Syndial AS | 162.000.000 | p.p. | |
| 140 | Realizzazione nuovi approdi per la nautica da diporto | 5.000.000 | p.e. | 5.000.000 PRIVATI |
| 142 | ICT e tecnologie per l'accessibilità nautica | 1.000.000 | s.f. | UE |





| | | | | |
|-----|--|----------------------|------|--|
| 144 | Garage multipiano a Marittima | 85.000.000 | p.d. | |
| 147 | Interventi sviluppo Banda Larga – stralci 1,2,3 (Isola Portuale di Marghera, Montefibre, Fusina) | 6.400.000 | | |
| | TOTALE | 1.948.000.000 | | |

s.f. = studio di fattibilità;

p.p. = progettazione preliminare

p.d. = progetto definitivo;

p.e. progetto esecutivo;

in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso



| TABELLA 2: EDIFICI ED AREE | | | | |
|-----------------------------------|---|-----------------------|-------------------------|----------------------|
| POT | Descrizione | Valori POT (€) | Stato attuazione | finanziamento |
| 70 | Sistemazione aree e fabbricati demaniali nella zona portuale del centro storico - fase 2 (fab. 11) | 2.000.000 | s.f. | |
| | | 500.000 | p.e. | |
| 83 | Sistemazione aree e fabbricati demaniali nella zona portuale del centro storico - fase 3 (fabb.3,4,9) | 10.000.000 | s.f. | |
| 84 | Potenziamento dei piazzali al Molo A | 5.000.000 | s.f. | |
| 85 | Potenziamento dei piazzali al Molo B | 10.000.000 | s.f. | |
| 86 | Potenziamento dei piazzali al Molo Sali | 5.000.000 | s.f. | |
| 99 | Ampliamento area portuale in area ex Monopoli | 5.000.000 | p.p. | |
| 137 | Collegamento del porto Crociere con la rete tramviaria e opere connesse | 20.000.000 | p.p. | |
| | TOTALE | 57.500.000 | | |

s.f. = studio di fattibilità;

p.p. = progettazione preliminare

p.d. = progetto definitivo;

p.e. progetto esecutivo;

in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso



| TABELLA 3: COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI | | | | |
|--|--|--------------------|------------------|---------------|
| POT | Descrizione | Valori POT (€) | Stato attuazione | finanziamento |
| 77 | Adeguamento tratto viabilità tra Via Volta e Via Galvani | 2.000.000 | p.d. | |
| 101 | Contributo per viabilità per AdP "Moranzani" | 12.000.000 | in corso | APV |
| 115 | Adeguamento e ampliamento di via dell'Elettronica (ultimo stralcio – via della Geologia) | 4.200.000 | in corso | 5.500.000 UE |
| 123 | Progettazione nuove soluzioni di collegamento ferroviario tra porto ed il PP6 | 5.000.000 | p.d. | 1.200.000 UE |
| 124 | 2° binario elettrificato in uscita da P. Marghera | 1.000.000 | s.f. | |
| 138 | Collegamento SR11 – via dell'Elettricità | 2.400.000 | p.d. | APV |
| 139 | Nuovo collegamento stradale/autostradale al Porto di Venezia-Sezione di Marghera | 30.000.000 | s.f. | |
| 141 | Realizzazione autoparchi a servizio del porto commerciale | 1.500.000 | s.f. | |
| 143 | Collegamento ferroviario bivi/penisola del Petrochimico e scalo (vedi int. 123) | 300.000.000 | s.f. | |
| 145 | Adeguamento via dell'Elettricità, incluso linea ferroviaria (vedi int. 77) | 6.000.000 | s.f. | |
| 146 | Adeguamenti rete ferroviaria | 500.000 | | |
| 148 | Potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria su via Elettricità per fasi | 4.000.000 | p.d. | |
| | TOTALE | 368.600.000 | | |

s.f. = studio di fattibilità;

p.p. = progettazione preliminare;

p.d. = progetto definitivo;

p.e. progetto esecutivo;

in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

| TABELLA 4: DRAGAGGI, BONIFICHE E SMALTIMENTO FANGHI | | | | |
|--|--|-----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| POT | Descrizione | Valori POT (€) | Stato attuazione | finanziamento |
| 7 | Bacino Molo A - Intervento rafforzamento Banchine Veneto, Friuli e Cadore con escavo a -12 m (secondo stralcio) | 20.000.000 | p.p. | 14.000.000 MIT |
| 68 | Spostamento sottoservizi Marghera | 6.310.000 | s.f. | |
| 74 | Escavo canali navigabili e accosti, inclusi conferimenti per smaltimento. Da realizzarsi per stralci funzionali | 15.800.000 | in corso | 2.000.000 COMMISSARIO DELEGATO |
| 82 | Interventi di manutenzione, integrazione, ampliamento e ammodernamento degli ausili luminosi per la navigazione nel canale Malamocco - Marghera e presso la stazione Marittima | 4.000.000 | p.p. | UE E FONDI PRIVATI |
| 120 | Contributo per opere di caratterizzazione e stabilizzazione fanghi - AdP Moranzani | 14.000.000 | s.f. | |
| 133 | Protezione del canale Malamocco-Marghera connesso all'escavo manutentorio | 70.000.000 | p.p. | |
| | TOTALE | 130.110.000 | | |

s.f. = studio di fattibilità;

p.p. = progettazione preliminare

p.d. = progetto definitivo;

p.e. progetto esecutivo;

in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE