



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE LEGGE OBIETTIVO

*Attività ai sensi della L. 21 dicembre 2001 n. 443
E del D.Lgs 20 agosto 2002 n. 190
Del. CIPE 121/2001*

VENEZIA PORTO D'ALTURA

RELAZIONE MAV

settembre 2010

PREMESSA

Alla luce dell'importantissima proposta rappresentata dallo "Studio sulla piattaforma d'altura in acque profonde" che coniuga, come il Mose, lo sviluppo portuale con la salvaguardia fisica e ambientale di Venezia e della sua laguna, si ritiene utile riepilogare le fasi salienti dell'iter istruttorio seguito per la realizzazione degli adempimenti di Legge speciale per risolvere definitivamente il problema dell'estromissione del traffico petroli dalla laguna.

Il legislatore, nello scrivere le leggi speciali per Venezia, ha impartito infatti direttive per studiare la fattibilità di opere necessarie ad evitare il trasporto nella Laguna di petroli e derivati (cfr. L. 798/1984, art. 3, lettera l) con l'evidente intenzione di eliminare i rischi derivanti da sversamenti accidentali di prodotti in transito.

Ordinati dal Comitato ex art. 4 L. 798/1984 nelle varie adunanze sono stati eseguiti dal Magistrato alle Acque più studi:

- quello denominato "Progetto Operativo" che prevedeva di trasferire gradualmente i traffici petroliferi di Venezia verso Trieste e verso Ravenna.
- soluzioni "intermedie" (per esempio: traffici tutti concentrati su San Leonardo; ed un oleodotto, in parte esistente, da Genova a Mantova via Cremona anziché da Venezia).

Nell'adunanza del 6.12.2001 il Comitato (ex art.4 L.798/84) ha approvato una scheda tecnica progettuale, presentata dal Magistrato alle Acque, relativa alla realizzazione di una piattaforma d'altura al largo dei lidi veneziani. La predetta soluzione venne sviluppata ed il relativo progetto preliminare fu esaminato favorevolmente dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque nell'adunanza del 20.12.2002.

Il predetto progetto preliminare è stato quindi presentato nell'adunanza del Comitato del 4 febbraio 2003 che lo ha approvato.

Il progetto preliminare, così approvato, è stato sottoposto alla procedura di VIA che si è temporaneamente conclusa con il Decreto interlocutorio negativo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 19 ottobre 2007 con il quale la Commissione VIA invitava il Magistrato alle Acque di Venezia a riconsiderare la soluzione tecnica presentata.

PRESENTAZIONE

L'Autorità Portuale di Venezia (APV) ritiene che esista una domanda sufficiente a rendere necessario un ulteriore sviluppo delle capacità del Porto di Venezia per fornire un più facile accesso non solo al nord-est Italia ma soprattutto all'Europa centrale e ai mercati in via di sviluppo dei Balcani, potenziando contemporaneamente tutti i porti dell'alto Adriatico.

Per lo sviluppo del porto, al fine di accogliere navi mercantili (e in particolare navi container) di dimensioni sempre crescenti, sarebbe necessario un approfondimento ed allargamento dei canali lagunari ed un'ampia ricostruzione di banchine e moli con una inevitabile ripercussione sugli equilibri morfologici ripristinati, in questi venti anni, dal Magistrato alle Acque in ottemperanza alle disposizioni contenute nella Legge Speciale (798/1984) per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

Pertanto, al fine di salvaguardare l'ambiente lagunare e di sfruttare le opportunità commerciali, APV, unitamente al MAV, hanno ritenuto opportuno proporre un porto d'altura, situato a circa 8 miglia nautiche (15 km) dalla bocca di porto di Malamocco, che consenta contemporaneamente l'estromissione definitiva del traffico petrolifero e l'allibito delle grandi navi porta container e sfusi.

La nuova soluzione progettuale che oggi viene presentata nasce dunque con l'intento di coniugare tre esigenze, tutte espresse dalla Legge speciale per Venezia:

- la prevista estromissione del traffico petrolifero dalla laguna;
- la necessità di garantire l'ulteriore sviluppo socio-economico del porto;
- la salvaguardia della morfologia lagunare.

La presente proposta progettuale è risultata in linea anche con la volontà del Legislatore che fin dall'anno 1973, con la sua prima legge, ritenne necessario coniugare lo sviluppo socio-economico dell'area lagunare con la salvaguardia fisica e ambientale di Venezia e della sua laguna.

Per una migliore comprensione dei contenuti della Legge Speciale 798/1984 è bene riportare lo spirito del Legislatore confrontando le movimentazioni, le tipologie di stazza e di pescaggio dei natanti caratterizzanti le attività portuali negli anni 1973-84 con quelle non solo dell'anno 2010 ma anche e soprattutto con quelle del futuro.

L' ITER ISTRUTTORIO

L'Autorità Portuale di Venezia ha trasmesso al Magistrato alle Acque di Venezia, nel mese di febbraio 2010, un'evoluzione della piattaforma portuale d'altura, che era già stato presentato nel 2005 dal Consorzio Venezia Nuova per l'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia, come previsto dall'art.3 sub I della L.798/84.

Con nota n. 62/GAB del 25 febbraio 2010, il Magistrato alle Acque di Venezia ha trasmesso alla Regione Veneto la proposta formulata dall'Autorità Portuale e ha richiesto nel merito un incontro tra le parti.

In data 15.03.2010 si è tenuto tra le parti l'incontro richiesto, nel corso del quale sono stati condivisi gli indirizzi progettuali nel rispetto degli scenari di sviluppo dell'attività portuale; in particolare è stato concordato che:

- la nuova piattaforma portuale d'altura nella nuova configurazione proposta, l'assetto dei canali Malamocco – San Leonardo e San Leonardo – Marghera e la sistemazione dell'area San Leonardo costituiscono gli interventi attraverso i quali viene pienamente conseguito il potenziamento delle funzioni portuali nel rispetto della delibera del Comitato ex art. 4 L. 798/84 del 3 aprile 2003;
- il complesso degli interventi, piattaforma portuale d'altura e conca di navigazione alla bocca di Malamocco realizza quell'accessibilità permanente richiesta nella delibera del Comitato ex art. 4 L.798/84 del 3 aprile 2003 al porto veneziano anche da parte dei flussi containers di nuova generazione;
- la conca e la piattaforma portuale d'altura creano le condizioni per un uso del porto di San Leonardo per traffici portuali diversi e sostitutivi di quelli petroliferi (così come richiesto dall'art. 3 lettera I) della legge speciale per Venezia, n. 798 del 20.11.1984);
- la piattaforma portuale d'altura, nella soluzione presentata dall'Autorità Portuale di Venezia, diventa dunque parte integrante dell'area portuale veneziana ed è pertanto strettamente connessa al sistema di barriere mobili.

In data 4.08.2010 è stato sottoscritto, previa autorizzazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, un Accordo di Programma tra il Magistrato alle Acque di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia per la realizzazione del terminal d'altura.

STIMA DEI COSTI

La stima dei costi, riportata nella seguente tabella, è puramente indicativa e non include le seguenti voci:

- attrezzature meccaniche di movimentazione delle merci di qualsiasi genere, quali gru per container, carrelli e tutte le altre attrezzature del terminal;
- chiatte da carico, altri mezzi e impianti galleggianti;
- serbatoi di stoccaggio, silos e simili;
- tutti gli edifici e le strutture per gli operatori, l'amministrazione, le officine di manutenzione, il deposito, i servizi di emergenza, ecc;
- servizi di utilità (ad esempio fognature, scarichi di acqua, energia, illuminazione, comunicazioni);
- alimentazione elettrica da terra (cavo sottomarino);
- attrezzature ed allestimenti sui pontili petroli;
- oleodotto del greggio (inclusa qualsiasi stazione di pompaggio);
- parabordi ed attrezzature di banchina;
- supporti alla navigazione;
- opere di mitigazione ambientale;
- studi di progettazione ed indagini, permessi, licenze, ecc;
- opere civili per la zona di futura espansione (rinfuse secche);

Opere Civili	Costo (Euro)
Diga foranea	420.500.000
Terminal container + Area Servizi	513.000.000
Pontili petroli	33.000.000
A) Sub-totale	966.500.000
B) Oneri Tecnici e Spese generali (30% di A)	289.950.000
Imprevisti (10% di A + B)	125.645.000
Costo dei lavori di costruzione	1.382.095.000

Stima dei lavori di costruzione (voci principali)

CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma dell'intervento suddiviso per stralci e soggetto attuatore. Dall'avvio della progettazione si prevedono 5 anni per il completamento dell'opera.

Cronoprogramma piattaforma portuale in acque profonde

Soggetto attuatore	Intervento	Semestre										
		1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	
Stato	Progettazione di tutto l'intervento											
Stato	Iter autorizzativo											
Stato	1° stralcio Realizzazione diga foranea											
Stato	2° stralcio Realizzazione terminal petroli											
Stato	3° stralcio Realizzazione pipe line											
Soggetto privato o altro	2° stralcio Realizzazione terminal container											
Soggetto privato o altro	3° stralcio Realizzazione terminal rinfuse											

Cronoprogramma Montefibre e Syndial

Soggetto attuatore	Intervento	Semestre										
		1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	
Autorità Portuale	Progettazione e iter autorizzativo											
Autorità Portuale	Bonifiche e demolizioni											
Autorità Portuale	Costruzioni											