



AUTORITÀ PORTUALE  
DI VENEZIA

**Conferenza Stampa  
23 settembre 2010**

**Introduzione  
di Paolo Costa  
Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia**



**PORTO DI VENEZIA**  
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

La piattaforma portuale<sup>1</sup> in acque profonde (- 20,00 metri) al largo dei lidi veneziani, unitamente alle ampie aree ex industriali di Marghera di recente acquisizione, rappresenta il contributo di Venezia alla realizzazione di un'innovazione logistica, ambientale, economica, tecnica e gestionale di interesse non solo veneziano ma anche europeo e mondiale.

### **1) Il Terminal d'altura come innovazione logistica europea di interesse internazionale**

“Banchina” in altura e “piazzali” a Marghera consentono al porto di Venezia di dare il suo contributo al raggiungimento dell'obiettivo di intermediazione di una frazione significativa (almeno 10 milioni di TEU all'anno) dei traffici tra l'Europa e l'Estremo Oriente, ma anche tra l'Europa e il Mediterraneo orientale.

Obiettivo ambizioso che potrà essere raggiunto solo assieme a sviluppi di analoga dimensione e intensità da realizzarsi nei porti di Ravenna, Trieste, Koper (Capodistria) e Rijeka (Fiume), che - con Venezia - costituiscono quello che ormai a livello europeo è riconosciuto come il **Multiporto NAPA** (North Adriatic Port Association).

Nei prossimi anni (più realisticamente decenni) il centro dell'economia mondiale si sposterà ancor di più verso l'Asia (Cina, India e non solo), destinata ad evolvere da luogo della manifattura a basso prezzo nel mondo a principale mercato per tutti i prodotti del pianeta<sup>2</sup>.

Considerando che buona parte dei traffici marittimi tra Europa ed Asia provenienti da Suez proseguono oggi oltre Gibilterra per arrivare sui mercati europei attraverso i porti del Mare del Nord e del Baltico, è **verosimile pensare ad una progressiva evoluzione della situazione a favore dei porti del Mediterraneo, purché questi si attrezzino per intermediare la domanda che si potrebbe rivolgere loro**. Domanda costituita dai traffici che –in transhipment o sempre più con servizi diretti--da/per Suez interessano l'Europa attraverso i porti del Mar Nero, quelli dell'Alto Adriatico, quelli dell'Alto Tirreno e attraverso i porti francesi

---

<sup>1</sup> Si veda lo studio di fattibilità realizzato con la collaborazione della società di ingegneria Halcrow di Londra (Venice Offshore Terminal Study, Final Report, Venice London, August 2010).

<sup>2</sup> Basta citare le cifre dei traffici marittimi oceanici del 2009 per convincersene (5,2 milioni o TEU scambiati nel 2009 tra gli Stati Uniti e l'Europa, 16 milioni di TEU quelli scambiati tra l'Europa e l'Asia, ma 56 milioni i TEU scambiati dai paesi asiatici tra di loro).

e spagnoli.

Un'occasione irripetibile. **Nel caso dell'alto Adriatico si tratta di uno sforzo ambizioso dovendo immaginare di passare dal milione e mezzo di TEU oggi intermediati dai cinque porti del NAPA ad almeno 10 milioni di TEU**, che renderebbero significativa questa via (il 6% del mercato europeo e l'11% del mercato Mediterraneo previsti per il 2015<sup>3</sup>) e conveniente la risalita dell'intero Adriatico di servizi diretti Asia - Adriatico come l'AAX avviato da luglio scorso<sup>4</sup>.

In tal senso i progetti in corso a Trieste, con le sue estensioni possibili su Monfalcone, quelle in corso a Koper (Capodistria) così come a Ravenna e Rijeka (Fiume), sono tutte tessere di uno stesso mosaico che si completa con la tessera veneziana.

**L'innovazione logistica del Multiporto NAPA dell' Alto Adriatico è riconosciuta a livello europeo e internazionale.** Lo testimoniano gli studi in corso a livello OECD<sup>5</sup>, quelli in corso a livello europeo in preparazione della revisione della rete TEN-T<sup>6</sup>, quelli prodotti dall'ESPO, l'associazione portuale europea di categoria<sup>7</sup>, ma anche le attenzioni tedesche e scandinave, da un lato, che ipotizzano - attraverso un prolungamento del Progetto Prioritario 1 delle TEN-T da Berlino a Rostock - di collegare la Scandinavia all'Adriatico (Progetto SCANDRIA<sup>8</sup>), così come quelle dell'Austria, della Repubblica Ceca e della Polonia che puntano a collegare il Baltico all' Adriatico - tramite un prolungamento del Progetto Prioritario 23 delle TEN-T da Vienna a Bologna (Progetto SONORA<sup>9</sup>).

La predetta innovazione sulla catena logistica si completerà sul lato terra attraverso l'integrazione della piattaforma portuale d'altura con i suoi "piazzi" a Marghera con le eccellenze interportuali di Verona, Padova e Bologna per la più ampia distribuzione delle merci in Italia e all'estero

---

<sup>3</sup> Ocean Shipping Consultants, 2010

<sup>4</sup> Il 31 Maggio 2010 è stato inaugurato il primo servizio settimanale tra l'Alto Adriatico (Trieste, Koper, Rijeka e Venezia) e l'Estremo Oriente (Hong Kong Pusan) gestito da quattro compagnie asiatiche UASC, Hanjin, Yang Ming, Hyundai.

<sup>5</sup> OECD (2010), *Transcontinental Transport Infrastructure Project, A shift towards the Mediterranean Ports ?* Paris, (in corso di pubblicazione)

<sup>6</sup> NEA (2010) Ports and their connections within the TEN-T, studio preparato per la Commissione Europea

<sup>7</sup> ESPO(2008) The Economic Analysis of European Port sea system, Brussels

<sup>8</sup> SCANDRIA, "The Scandinavian-Adriatic Corridor for Innovation and Growth" <http://www.sonoraproject.eu/>

<sup>9</sup> SONORA, "The SOuth NOrth Axis " <http://www.sonoraproject.eu.>

## **2) Il Terminal d'altura come innovazione di salvaguardia ambientale**

La piattaforma portuale consente anche di innovare nella strategia di salvaguardia, rendendo definitivamente compatibile lo sviluppo portuale con la tutela e conservazione ambientale della laguna veneziana.

La piattaforma portuale d'altura è, a tutti gli effetti, opera complementare al MoSE (come recita l'Accordo di Programma APV-MAV del 4 agosto scorso):

- perché **consente di estromettere il traffico petrolifero dalla laguna** di Venezia secondo il dettato della legge speciale 798/94
- perché, grazie al fondale naturale a meno 20 metri, **consente di fondare la rivitalizzazione socioeconomica di Venezia** (altro obiettivo che la legge speciale per Venezia definisce di interesse nazionale) **sull'attività portuale e marittima**, costitutiva della storia di Venezia repubblica marinara.

**L'accesso permanente al porto", una delle condizioni poste al progetto MoSE, viene garantito – senza dover approfondire i canali lagunari oltre i limiti previsti dal Piano Regolatore Portuale vigente** - dalla combinazione degli accosti in acque profonde (-20 metri) e della conca di navigazione alla bocca di Malamocco in via di completamento, che garantisce il pescaggio di -12 metri previsto per i canali interni.

## **3) Il Terminal d'altura come innovazione per il rilancio di Marghera**

Il progetto che oggi si presenta consente altresì di dare un contributo portuale al rilancio produttivo e occupazionale di Marghera, interrompendone il declino e ritornando alla vocazione originaria di Porto Marghera.

**La piattaforma d'altura non è che la "banchina" di un nuovo porto che avrà i suoi "piazzi" anche nelle aree ex-Montefibre e ex-Syndial AS (per un totale di oltre 90 ha) acquisite dall'APV e in via di bonifica.**

Si tratta al momento del più concreto progetto di recupero e riconversione di attività economiche nel polo di Porto Marghera che sta soffrendo la crisi dell'industria petrolchimica italiana.

**Il recupero a fini portuali e logistici di queste aree consente di mettere a frutto un ricco patrimonio infrastrutturale esistente (strade, ferrovie, utilities, etc.) e di ipotizzare una occupazione a regime di almeno 1000 occupati.**

Con la riconversione portuale di dette aree, le materie prime, i semilavorati e i prodotti finiti importati (o esportati) via mare vengono ricondizionati in porto (attività logistica) o inoltrati per la loro lavorazione o il loro consumo sui mercati regionali, nazionali e internazionali che il porto di Venezia - Marghera può servire, sfruttando la rete stradale, ferroviaria nazionale e internazionale alle quali l'area ex-industriale è già collegata.

Infine, il Terminal d'altura non servirà solo il porto di Venezia, ma l'intera portualità veneta, permettendo di servire anche i porti di Chioggia e di Porto Viro-Porto Levante ed il sistema fluviale del Po (Fissero, Tartaro, Canal Bianco) fino a Mantova e Cremona.

#### **4) Il Terminal d'altura come innovazione tecnologica - gestionale**

Ma tutto questo non sarebbe stato possibile senza l'innovazione tecnologica e gestionale implicita nel progetto di piattaforma portuale che qui si presenta.

**Non siamo di fronte a una piattaforma tradizionale.** Siamo di fronte a un piazzale mobile fatto di chiatte che consente il trasbordo dei container direttamente dalle grandi portacontainer alle chiatte, che li trasferiranno immediatamente a Marghera senza nessuno stoccaggio in mare, eliminando una rottura di carico che consente di guardare con ottimismo a una rapida implementazione del progetto.

#### **5) Tempi e costi**

**Il progetto si svilupperà in un quadro di realismo finanziario.** Oggi pretendere che opere come la piattaforma d'altura o la bonifica e la riconversione di aree ex - industriali a Marghera avvenga a carico del bilancio dello Stato sarebbe del tutto velleitario e ingannevole.

Per la realizzazione delle opere si prevede un costo di 1 382 milioni di Euro per la piattaforma d'altura – dei quali 315 milioni di euro per la realizzazione del terminal container e dell'area servizi, e di 310 milioni di Euro per i terminal portuali e terrestri a Marghera (aree ex Sindyal ed ex Montefibre). Il terminal d'altura potrà essere pienamente operativo in 5 anni, mentre per l'entrata in servizio del terminal logistico di Marghera saranno necessari 4 anni.

Al di là dell'intervento per l'estromissione del traffico petrolifero, tutto ciò che si richiede allo Stato è il finanziamento della costruzione della diga frangiflutti della piattaforma d'altura. Al finanziamento della realizzazione del terminal container d'altura e della riconversione delle aree a Marghera provvederà l'Autorità Portuale in partenariato pubblico privato definito tramite gara di concessione di costruzione e gestione.

#### CRONOPROGRAMMA

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<br>Realizzazione diga foranea       |          |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
| Stato                    | 2° stralcio<br>Realizzazione terminal petroli   |          |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
| Stato                    | 3° stralcio<br>Realizzazione pipe line          |          |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
| Soggetto privato o altro | 2° stralcio<br>Realizzazione terminal container |          |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
| Soggetto privato o altro | 3° stralcio<br>Realizzazione terminal rinfuse   |          |    |    |    |    |    |    |    |    |     |

Cronoprogramma piazzali e spazi logistici a Porto Marghera

| 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                        |          |    |    |    |    |    |    |    |    |     |  |