

il QUINDICINALE portuale

Anno 1, numero 7



Newsletter dell'Autorità Portuale di Venezia

Per iscriversi, cancellarsi o per qualsiasi informazione scrivi a comunicazione@port.venice.it



UN BANDO DI GARA INTERNAZIONALE PER COSTRUIRE IL PORTO DI DOMANI

Il 3 settembre scorso l'Autorità Portuale di Venezia ha pubblicato il bando di gara aperto ed internazionale per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Si tratta dello strumento che porrà le basi per consentire al porto di Venezia di essere competitivo nel 2020 e nel 2050, ossia i 2 orizzonti temporali presi a riferimento dalla pianificazione infrastrutturale europea. Obiettivi principali del piano sono: incrementare la sostenibilità fra porto e laguna, attrarre iniziative e investimenti privati coerenti con i piani di sviluppo del territorio, potenziare l'insediamento di industrie a Porto Marghera, razionalizzare il layout complessivo del porto e dei singoli terminal, implementare i collegamenti ferroviari e valutare sinergie con altri Comuni come Chioggia, Mantova o altri per la realizzazione di un sistema logistico portuale integrato. [\(approfondisci\)](#)



PIU' CONTAINER, MENO CO2

Il Porto di Venezia si attrezza per stimolare la ripresa dei traffici. I buoni risultati nel settore container registrati nel 2015 - e le previsioni incoraggianti di medio periodo - hanno spinto i terminal a investire nelle infrastrutture operative. TIV potrà contare su una nuova gru e più moderni trattori portuali mentre VECON spinge l'acceleratore sul "green" grazie alla nuova gru semovente elettrica E-RTG (zero emission Rubber-Tyred Gantry), unica in Italia. L'obiettivo è quello di incrementare i traffici e, al contempo, migliorare le performance ambientali. [\(approfondisci\)](#)



LUCE "VERDE" PER IL SENTIERO LUMINOSO MALAMOCCO-MARGHERA

Da agosto 2015 è finalmente attivo il nuovo sistema di illuminazione del canale Malamocco-Marghera. I 15 chilometri che, dalla bocca di porto portano le navi fino all'area industriale e

portuale di Marghera erano già illuminati; tuttavia, la tecnologia usata (lampade a vapori di sodio alimentate dalla rete) comportava la dipendenza dell'erogazione di energia. Così l'Autorità Portuale di Venezia, nell'ambito degli interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza energetica e all'impiego di energie rinnovabili, ha sostituito il sistema precedente con uno alimentato a pannelli solari, mantenendo elevati standard di funzionalità ed efficienza. [\(approfondisci\)](#)



FACCIAMO IL "PUNTO" SUI VANTAGGI DELLA ZONA FRANCA

È online sul sito del Porto di Venezia la nuova sezione dedicata alla "Venice Free Zone". Dopo lo spostamento del punto franco da Marittima al porto commerciale di Marghera, la sua riattivazione e un (necessario) periodo di rodaggio, il nuovo asset (riconosciuto solo a 3 porti in Italia ovvero Venezia, Trieste e Gioia Tauro) è pronto a esprimere il suo potenziale. Grazie all'utilizzo del punto franco è possibile infatti conseguire vantaggi concreti in termini economici, amministrativo-burocratici e di sicurezza. [\(approfondisci\)](#)



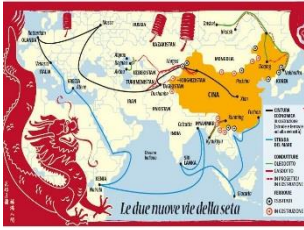
LA RETE TEN-T: OLTRE IL MERCATO INTERNO di Paolo Costa

La rete Transeuropea di Trasporto è stata considerata, fin dalla sua apparizione nel Trattato di Maastricht, come uno strumento per la realizzazione del mercato interno. Tuttavia, a partire dal 2004 si sono verificati profondi mutamenti nello scenario globale; la Cina è stata ammessa nell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO); si è assistito all'apertura dei mercati globali; è aumentato il ruolo di guida dei Paesi BRICS nella crescita economica globale. La crescita dei Paesi europei dovrà affidarsi alle esportazioni. E dato che esportazioni globali significano trasporto marittimo e aereo, i porti e gli aeroporti (europei) saranno sottoposti ad un'enorme pressione. Attrezzare i porti e gli aeroporti europei a questo nuovo livello di attività è un'assoluta priorità. [\(approfondisci\)](#)



OFFSHORE, L'UE CI CREDE, 10 MILIONI DI VOLTE

Sono 10 i milioni di euro che l'Unione Europea ha concesso al Porto di Venezia (e a Rimorchiatori Riuniti Panfido) per la realizzazione del primo prototipo delle Mama Vessel, le innovative navi semi-affondanti ideate da BMT Titron (Inghilterra) che collegheranno il porto offshore ai terminal di terra (Marghera, Chioggia, Porto Levante e Mantova). È grazie a questo co-finanziamento che potrà proseguire la progettazione esecutiva e la realizzazione del prototipo dell'imbarcazione che presenta aspetti fortemente innovativi, in primis sotto il profilo dell'operatività e dell'eco-compatibilità. La progettazione esecutiva è prevista per settembre 2016 e la costruzione della prima nave per luglio 2017. [\(approfondisci\)](#)



TERRA, MARE E FIUME SI INCONTRANO LUNGO LA VIA DELLA SETA

Conoscersi per riconoscersi; a questo è servito l'incontro fra il Porto di Venezia e il porto di Duisburg tenutosi lo scorso 27 agosto nella città lagunare. La città renana è infatti, insieme a Venezia, una delle 6 "stazioni" europee individuate dalla Cina nell'elaborazione della "One Belt One Road" strategy (le altre sono Istanbul, Atene, Mosca e Rotterdam), ovvero i 2 percorsi, l'uno terrestre, l'altro marittimo, che il governo cinese ha indentificato nella "Silk road economic belt and 21st century Maritime silk road". Già il 23 luglio scorso il Porto di Venezia, individuato dalla Cina come terminale occidentale della via della seta Marittima, aveva firmato un accordo con il porto di Ningbo, terminale orientale di tale rotta e, dopo un mese, ha avviato una collaborazione con il grande nodo logistico tedesco che la Cina considera terminale europeo della Via della Seta terrestre. Ed è anche attraverso lo sviluppo di azioni di cooperazione con nodi logistici che giocheranno un ruolo strategico nelle relazioni Asia-UE nei prossimi anni, che Venezia aggiunge altri preziosi tasselli al nuovo mosaico che la vede tronare ad un ruolo centrale negli scambi con il Far East. [\(approfondisci\)](#)

PHOTOGALLERY

SBARCO, IMBARCO, MOVIMENTAZIONE – COM'ERA UNA VOLTA

Immagini dei documenti conservati presso l'Archivio storico dell'Autorità Portuale di Venezia

Continuiamo il viaggio alla scoperta del lavoro portuale seguendo nell'arco di poco più di venti anni (dal 1958 al 1980) tre registri di sbarco o "Giornali di Magazzino" che descrivevano in ogni sua fase, dall'arrivo alla partenza, lo sbarco della merce trasportata, la consegna al destinatario e il mezzo di trasporto utilizzato per trasportare la merce. I registri presi in esame presentano alcune differenze nel modo di compilazione; quelli del 1958 e del 1980 sono simili e forniscono solo le informazioni necessarie al lavoro, invece il "giornale" del 1968/1969 fornisce un numero di informazioni maggiori. [\(guarda la gallery\)](#)

(nell'immagine una lettera del 17 settembre 1958, del l'ufficio tecnico di Adriatica Navigazione che chiede al titolare del magazzino 107 si voler consegnare "n. 156 sacchi di fichi" alla Ditta Salvadori.)

Adriatica, Soc. per Az. di Navigazione

SEDE LEGALE IN VENEZIA - CAPITALE SOCIALE L. 150.000.000

DIREZIONE GENERALE

UFFICIO Traffico

Venezia, 17 settembre 1958
Zattere, 1411 - Casella Postale, 495

N. la
da citare nella risposta

Al Titolare del Mag. Portuale n. 107
MARITTIMA - VENEZIA

T/n "CHIOGGIA" - Vg. 24/56 - arriv. a Venezia il 9/9/1958

Vi preghiamo di consegnare alla Spett. Ditta Salvadori
n. 156 sacchi di fichi marcati "MCM" sbarcati dalla nave a margine
il 9 corr. e giacenti presso codesto magazzino.

Distinti saluti.

Rago

