

# il QUINDICINALE portuale

Anno 1, numero 10



*Newsletter dell'Autorità Portuale di Venezia*

Per iscriversi, cancellarsi o per qualsiasi info scrivi a [comunicazione@port.venice.it](mailto:comunicazione@port.venice.it)

– Seguici su Twitter



## OPEN FACTORY AL PORTO DI VENEZIA

Domenica 29 novembre il Porto di Venezia aprirà le porte ai visitatori aderendo all'iniziativa OPEN FACTORY ([scopri di più](#)), volta a far conoscere i motori dell'economia del Nord Est. Il porto è, infatti, una vera e propria "Factory" che può contare su oltre 16.000 addetti e 2.000 ettari di superficie, una delle più grandi aree portuali-industriali europee di sempre. Eccezionalmente i visitatori saranno accompagnati alla scoperta dei guinness dello scalo portuale veneziano e insieme ai rappresentanti della Capitaneria di Porto, dei Piloti, degli Ormeggiatori e dei Rimorchiatori e potranno conoscere come operano terminal commerciali e industriali e vedere da vicino infrastrutture, spazi e attrezzature tutti diversi a seconda delle merceologie trattate/movimentate. L'iscrizione al tour è obbligatoria. [Per iscriverti clicca qui](#).



## INSEGNIAMO LA LOGISTICA PORTUALE

È nato il 2 novembre a Venezia il primo Istituto Tecnico Superiore di Logistica Portuale in Italia. Il Consorzio che lo ha promosso - "Fondazione Marco Polo" - si pone l'obiettivo di formare i futuri esperti nel settore della mobilità sostenibile nel sistema portuale ed aeroportuale. Un'esperienza unica sul territorio italiano che si inserisce tra i nuovi percorsi previsti dal Ministero dell'Istruzione alternativi ai corsi di laurea e altamente professionalizzanti. [approfondisci](#)



## UN TRENO PER LA GERMANIA

È partito il 7 novembre dal terminal Autostrade del Mare di Fusina (Porto Marghera, Venezia) il primo treno per Francoforte per il trasporto di trailer (camion senza motrice) via Brennero fino ai mercati dell'Europa Centrale. Con questo nuovo servizio, i corridoi di trasporto trans-europei trovano, attraverso il "porto-corridoio Brennero-Venezia", la loro naturale prosecuzione nelle Autostrade del Mare e sfruttano il potenziale commerciale del Mediterraneo Orientale. Si tratta del più veloce, più "verde" e più efficiente servizio di collegamento tra l'Europa Centrale (Francoforte) e la Grecia, ed è l'unico interamente intermodale capace di coniugare il trasporto marittimo e ferroviario; a

tutti gli effetti, un ponte gettato a Venezia tra il Mediterraneo le economie mediterranee e i mercati europei. [\(approfondisci\)](#)

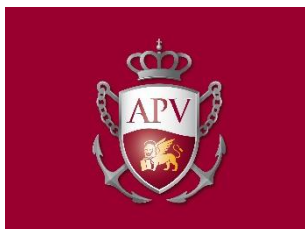


## **MOVIMENTARE PROJECT CARGO: OPPORTUNITA' E CRITICITA'**

Si è tenuto il 18 novembre presso Spazio Porto il workshop “La logistica dei Project cargo e dei colli eccezionali: opportunità e criticità”.

Un’iniziativa organizzata da Assosped, in collaborazione con l’Autorità Portuale di Venezia e Confetra Nordest per approfondire il tema sotto il profilo normativo, assicurativo e trasportistico attraverso un dibattito che ha coinvolto operatori e associazioni di categoria. [\(approfondisci\)](#)

## **ART. 68 – APERTI I RINNOVI**



Al via il rinnovo dell'iscrizione al registro delle società che svolgono attività riguardanti navi merci e passeggeri. In base all’art. 68 del codice della navigazione, l’Autorità Portuale di Venezia, svolgendo le attività di vigilanza che le sono proprie, ha infatti aperto per il 2016 il rinnovo [\(clicca qui per consultare la procedura e/o per rinnovare l'iscrizione\)](#) per consentire alle

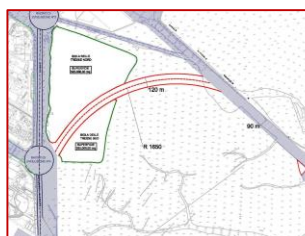
società già operanti nel Porto di poter proseguire la propria attività anche l’anno prossimo.



## **LOGISTICA DELLA CHIMICA: QUALI PROSPETTIVE?**

Il 12 novembre l’Autorità Portuale di Venezia ha promosso, con la presenza di Confindustria Venezia e dell’Ente Zona, un incontro per discutere sulle “prospettive della logistica della chimica” per riprendere un mercato che, dato il know how ed i servizi esistenti, è proprio di Marghera. Il focus sul comparto ha coinvolto tutti gli

attori della catena logistica per conoscerne il punto di vista, quale possibile driver di nuovi traffici per il Porto di Venezia. Come base analitica di riferimento per la discussione, è stato utilizzato uno “studio di mercato” condotto in collaborazione con Federchimica. [\(approfondisci\)](#)



## **CHI VUOLE TOGLIERE LE NAVI DA S. MARCO? NOI SI!**

Una sfida che possiamo vincere! Il 3 novembre infatti è stata presentata [\(scarica la presentazione\)](#) presso la sede del Comune di Venezia a Ca’ Farsetti dal Sindaco Luigi Brugnaro e dal Presidente dell’Autorità Portuale Paolo Costa la nuova “via d’acqua alternativa” che toglierà le navi da S. Marco. Il progetto,

denominato “Tresse nuovo”, consentirà alle grandi navi da crociera, grazie ad un raccordo tra il canale Malamocco-Marghera e il Canale Vittorio Emanuele, di raggiungere il terminal di Marittima oviando il passaggio davanti S. Marco e il canale della Giudecca. [\(approfondisci\)](#)



## LONDON CALLING...VENICE

Il 2 novembre scorso l'Autorità Portuale ha incontrato una delegazione di 15 studenti stranieri dell'International Architecture School of London, prestigiosa Università di architettura che ha svolto una visita presso varie attività produttive della laguna di Venezia.

La visita si inquadra all'interno di un viaggio studio per gli studenti di un corso di ricerca e progettazione dedicato interamente temi della portualità e modernità veneziana.

[\(approfondisci\)](#)



## TRASPORTI E LOGISTICA? QUESTIONE DI PREZZO

Il 16 novembre il Porto di Venezia ha preso parte al 2° FORUM SHIPPING INTERMODAL TRANSPORT tenutosi a Genova per discutere su "Scenari e mercati del futuro". Il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa ha partecipato parte alla tavola rotonda di apertura focalizzata sul settore container e

volta ad individuare soluzioni per migliorare la catena logistica, ridurre costi e impatto ambientale.

Secondo Venezia, "il vero contributo di trasporti e logistica alla crescita stabile dell'economia passa attraverso i prezzi: il segreto per rendere il sistema italiano dei trasporti e della logistica competitivo è riuscire ad abbattere al suo minimo il differenziale da trasporto e logistica tra i prezzi alla produzione (o all'importazione) e i prezzi di mercato interni o internazionali". [\(approfondisci\)](#)



## LA SFIDA DEI MEGA-CARICHI

Nel corso della conferenza "THE IMPACT OF INTERCONTINENTAL TRADE ON EU COMPETITIVENESS AND CORE NETWORK CORRIDORS (2015-2030)" tenutasi a Bruxelles lo scorso 12 novembre si è preso atto che il volume di merce scambiata fra Europa e Far East è almeno 3 volte superiore rispetto allo stesso

volume intermediato fra Europa e America.

A fronte di tale scenario il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa, prendendo parte alla conferenza, ha rilevato come il dato sia destinato ad incrementarsi ulteriormente anche in virtù del raddoppio del Canale di Suez che sta già portando la Cina ad immaginare di servirsi dei porti del Mediterraneo quale porte di alimentazione del commercio Europa-Fa East. Non a caso proprio la Cina individua a Venezia il terminale della nuova Via della Seta; dal canto suo Venezia si doterà del Sistema Offshore-Onshore, modello internazionalmente riconosciuto come unico capace – in assenza di sistemi portuali mastodontici quali quelli realizzati nel Far East – di deconsolidare efficientemente mega-carichi. [\(scarica la presentazione\)](#)

## PHOTOGALLERY

### L'evoluzione storica dell'intermodalità

Alla fine degli anni '50, la ripresa economica e il successivo aumento del traffico commerciale su scala internazionale, determinarono la ricerca di soluzioni di trasporto intermodale sempre più standardizzate. I porti commerciali iniziarono presto ad adeguarsi. Per rispondere a queste esigenze il governo italiano emanò nel 1978 la legge n.843 (disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato). Il Provveditorato al Porto di Venezia colse subito le opportunità che tale legge offriva e mise a punto un piano di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali delle zone portuali del centro storico di Venezia al traffico intermodale che prevedeva lo spostamento dei ponti ferroviario e stradale che portavano al Tronchetto sul canale di Scomenzera (tra Santa Marta e la stazione Marittima) e la costruzione di una bretella di collegamento con la strada statale 11 (ovvero la strada che corre sul Ponte della Libertà) per far defluire più velocemente il traffico tra il Porto di Marittima e il Tronchetto (al tempo porto commerciale di Venezia). ([vai alla gallery](#))

*(nell'immagine progetto per la sistemazione del Molo di Levante in Marittima per traffici ferry-ship, treni bloccati e ro-ro -17 novembre 1978)*

