



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA



Magistrato alle Acque di Venezia

Fondali naturali a meno 20 metri per accogliere i traffici intercontinentali a beneficio dell'economia italiana ed europea

CON IL PORTO D'ALTURA DI VENEZIA, L'ALTO ADRIATICO TORNA CROCEVIA PER L'ORIENTE

Una soluzione innovativa che coniuga, insieme al Mose, lo sviluppo portuale con la salvaguardia fisica ed ambientale di Venezia e della sua laguna

Roma 23 settembre 2010 - Un progetto ambizioso che assieme al recente acquisto delle aree ex industriali dismesse di Marghera (90 ettari) e alla loro riconversione a fini portuali, rappresenta il contributo del Porto di Venezia alla realizzazione di una innovazione logistica, ambientale ed economica di interesse europeo e mondiale.

Il progetto del terminal d'altura del Porto di Venezia illustrato oggi alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, On. **Altero Matteoli**, del Presidente del Magistrato alle Acque di Venezia, Prof. Ing. **Patrizio Cuccioletta** e del Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Prof. **Paolo Costa**, è quindi non solo una grande soluzione tecnologica innovativa ma un'opportunità per ridare a Venezia e all'Alto Adriatico quel ruolo centrale negli scambi marittimi intercontinentali.

Il progetto, realizzato da una delle più importanti società di ingegneria al mondo, la **Halcrow di Londra**, presenta la prima struttura portuale off shore mai realizzata nel Mediterraneo. Le sue caratteristiche tengono conto di **fornire adeguata capacità ricettiva ai traffici marittimi generati dal commercio globalizzato** ma anche della **necessità di salvaguardare la particolare conformazione geofisica del territorio lagunare**.

La nuova piattaforma portuale d'altura risponde, inoltre, ad alcune importanti esigenze economiche e di sviluppo dell'area Nordestina e alle richieste dell'Unione Europea che ha identificato **l'Alto Adriatico come una delle più importanti porte di accesso e uscita delle merci europee da collegare alla rete transeuropea principale TEN-T**.

Lo scalo veneziano infatti, fa parte del nuovo sistema multiporto Alto Adriatico NAPA mira ad ottenere, nell'arco dei prossimi 10 anni, un maggior ruolo nell'intermediazione dei flussi Europa-Asia ed Europa-Mediterraneo. La dotazione infrastrutturale necessaria ai porti del Napa (North Adriatic Ports Association) prevede infatti progetti di sviluppo per un controvalore di 3.4 miliardi di euro (2.2 miliardi da fondi privati e 1.2 miliardi di euro da fondi pubblici) che mirano a fornire all'Europa una base portuale consolidata nel Mediterraneo e rivolta ai traffici provenienti dal Canale di Suez.

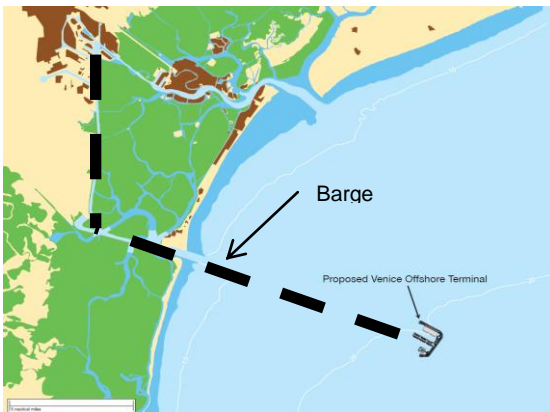
Il posizionamento del Porto di Venezia (e degli altri porti nord adriatici) risulta quindi molto favorevole per le merci in import/export sia dai mercati del Far East sia dal bacino del basso Mediterraneo; mercati che nei prossimi anni non saranno più solo il luogo della manifattura a basso costo ma rappresenteranno il principale sbocco per tutti i prodotti mondiali.

Lo sviluppo del porto di Venezia consentirà anche di valorizzare ulteriormente le eccellenze interportuali di Verona, Padova e Bologna.

Venezia quindi può **candidarsi a diventare l'accesso privilegiato ai mercati dell'Europa Centrale e Orientale delle merci provenienti dall'Estremo Oriente**, sottraendo quote di mercato al cosiddetto "Northern Range" (Amburgo, Rotterdam, Anversa, Bremerhaven) potendo contare su:

- un **risparmio di 5 giorni di navigazione**,
- un **risparmio energetico**: per ogni container movimentato verso Monaco via Venezia anziché via Amburgo (riduzione di 108 kg di CO₂),
- una **riduzione del carico sulla rete stradale e ferroviaria europea**.

IL TERMINAL IN CIFRE



La piattaforma si posiziona a **8 miglia nautiche**, circa 14 chilometri, dalla costa (dove la legge 798 dd. 29/11/84 aveva già previsto la nascita del terminal petrolifero) e ha fondali con una profondità naturale di meno 20 metri adatti ad ospitare le grandi navi oceaniche. Una diga foranea avvolgente protegge il terminal e le imbarcazioni dai venti e dalle onde, garantendo la piena operatività con tutte le condizioni atmosferiche. Il terminal infatti avrà anche il compito di fungere da "**porto rifugio**" per le navi in attesa di entrare in porto, in caso di chiusura delle barriere del sistema Mose.

All'interno della diga si posizionano i terminal per le navi petroliere e per le portacontainer. Le banchine di ormeggio e le strutture operative di carico e scarico dei containers, grazie ad una **completa automazione**, saranno in grado di **ridurre al minimo i tempi del trasbordo da nave a chiatta e viceversa** (tempo stimato: **2 minuti per container**).



Una volta che la gru avrà scaricato il container dalla nave madre, si procederà infatti al **trasferimento diretto su chiatte con capacità di 112 Teu o superiore** (1 Teu equivale a un container da 20 piedi). La soluzione scelta, particolarmente innovativa ed ecologica, **consente di effettuare un collegamento continuo che integra operativamente la piattaforma off shore e il nuovo terminal container di 90 ettari a Porto Marghera**, dove i container verranno riordinati per essere rispediti alle destinazioni dell'entroterra.

Inoltre, attraverso il recupero delle ampie superfici di Porto Marghera, quindi senza ulteriore "consumo" di territorio, si consentirà la realizzazione di piazzali, **aree logistiche e distripark dove i container potranno essere aperti e "lavorati"**, collegati via ferrovia e via strada alle principali arterie di comunicazione da/per il Nord Est fino alla Lombardia Orientale, e da/per i mercati dell'Europa Centrale e Orientale.

La nuova struttura sarà quindi in grado di gestire sia lo sbarco dei petroli che il trasbordo dei container, ed è stata pensata per poter essere **ampliata in futuro all'approdo di navi dedicate ad altre categorie merceologiche** (rinfuse solide, con navi "capesize").



L'area dedicata al terminal petroli è dimensionata per gestire una **capacità massima di 7 milioni di tonnellate di petrolio grezzo** e per **accogliere navi di oltre 150 mila tonnellate di portata**, che scaricano direttamente su un oleodotto sottomarino, collegato alle raffinerie di Porto Marghera e di Mantova.

L'area dedicata all'imbarco/sbarco dei container sarà in grado di **movimentare da 1.5 a 3 milioni di Teu** e potrà quindi ospitare **navi oceaniche di capacità compresa tra i 6 mila e i 14 mila Teu**.

A questo si aggiungono una serie di servizi accessori a supporto dell'operatività del terminal (impianto di de-salinizzazione, eliporto per le emergenze, centro medico, strutture per il personale, mense, alloggi, uffici) il tutto alimentato con energia elettrica derivata anche da fonti rinnovabili.

L'investimento richiesto per la realizzazione dell'infrastruttura della nuova piattaforma a mare è pari a **1 382 milioni di euro, dei quali 315 milioni di euro per la realizzazione del terminal container**. Le aree da attrezzare a terra a Marghera esigono investimenti per 310 milioni di euro. Il Terminale d'altura con le connesse strutture a Marghera potrà essere operativo entro 5 anni dall'avvio della progettazione.

Per informazioni:

Autorità Portuale di Venezia
apv.ufficiostampa@port.venice.it
Tel: +39 0415334111
www.port.venice.it

Community – Consulenza nella comunicazione
Auro Palomba - 0422 416111
auro.palomba@communitygroup.it
Giovanna Benvenuti – 346 9702981
giovanna.benvenuti@communitygroup.it