



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

TERMINAL OFFSHORE DI VENEZIA ROYAL HASKONING CONSEGNA IL LAYOUT DEFINITIVO E OTTIMIZZA COSTI E PERFORMANCE

Venezia 11 novembre 2014 - La società di ingegneria olandese, che ha vinto il bando di gara internazionale per l'ottimizzazione dell'intero progetto del porto offshore-onshore di Venezia, ha presentato oggi all'Autorità Portuale il risultato della propria analisi e delle simulazioni effettuate.

Dopo la riprogettazione dei layout di Royal Haskoning DHV si è ottenuta un'ottimizzazione delle performance dell'intero terminal (offshore e onshore), la creazione di un sistema altamente flessibile ed efficiente oltre che la riduzione del 25% dei costi di investimento e di quelli operativi relativamente all'equipment. La scelta di utilizzare **equipment standard** (gru e sistema di movimentazione dei container), già presenti sul mercato, ha consentito infatti di **ridurre notevolmente i costi**. La progettazione integrata del terminal offshore ed onshore e del sistema di trasferimento nautico hanno consentito di ottenere performance che sono pari a quelle dei migliori terminal container del mondo.

La chiave di volta dell'intero sistema sta proprio nell'aver creato una sorta di "nastro trasportatore continuo" – così lo definiscono gli esperti – tra il terminal in altura e quelli a terra (e viceversa) capace di eliminare i tempi morti nelle fasi di carico e scarico dei container e nel loro trasferimento a terra.



Il nastro trasportatore nasce dal lavoro sinergico di gru, carrelli di trasferimento dei container e dalle "mama vessel" le navi semi affondanti che, sfruttando il principio di Archimede e la tecnologia ad aria compressa dei sommergibili della Royal Navy inglese, **trasferiscono i container ai terminal di terra**.

Un mix perfetto in grado di ridurre fortemente i tempi di percorrenza offshore-onshore rispetto alle normali imbarcazioni oggi sul mercato e che, combinato con le chiatte ("cassette" che trasportano ognuna 384 container), consente una movimentazione a ciclo continuo ed un sistema che lavora sempre a pieno regime e senza doppie movimentazioni (double handling).

In questo modo è **possibile gestire con la massima flessibilità anche i picchi operativi** dando priorità ai container di pronta consegna e gestendo nei momenti di morbida la consegna dei container meno urgenti.

Il terminal sarà in grado di movimentare circa 1,04 milioni di container, dei 5 milioni di TEU, che gli esperti internazionali, stimano l'Alto Adriatico potrà movimentare entro il 2030.

Una dimostrazione che **Venezia può fare la sua parte per rendere l'intero Alto Adriatico capace di attrarre le grandi navi oceaniche coprendo i mercati ovest non serviti dai porti di Trieste, Koper e Rijeka che hanno come hinterland naturale i mercati ad est. E' dalla collaborazione fattiva di tutti gli scali nord-adriatici (che dovranno attrezzarsi secondo i programmi vicendevolmente sostenuti in sede NAPA) che si potranno offrire al mercato dello shipping quelle dotazioni infrastrutturali (banchine, piazzali, capacità di inoltro ecc) all'altezza delle esigenze delle grandi navi oceaniche e della capacità (o necessità) di import e, soprattutto, export dei mercati di riferimento.**

Il valore complessivo dell'opera, da realizzarsi in partenariato pubblico-privato, è stato ridotto di 750milioni di euro ed è oggi stimato in 2.1 miliardi di euro che comprendono i lavori civili, l'equipment e il terminal petrolifero del valore di 625 milioni di euro. Dell'investimento totale si ipotizza un contributo a carico dello Stato pari a circa 600 milioni di euro spalabili in 5 anni ed erogabili solo a fronte di un investimento privato di pari o superiore entità. Costruttore e gestore saranno da individuare solo ed esclusivamente con il meccanismo virtuoso e trasparente realizzato tramite gare internazionali e sostenuto dall'Unione Europea.

Alcuni dati di performance del terminal con 2 "mama vessel" e 20 "cassette" operative:

- **le navi oceaniche (fino a 18.000 TEU) saranno caricate/scaricate in meno di 24 ore,**
- **produttività massima gru di banchina offshore 34 movimenti/ora**
- tempo di transito di un container in import dall'ormeggio della nave oceanica sull'offshore al deposito del container a Porto Marghera: minimo 5 ore, massimo 25 ore, 15 ore (media)
- **trasferimento dei container dal porto in altura a terra tramite "Mama Vessel": 3 ore e 20 minuti**
- produttività per metro di banchina in linea con gli standard internazionali, al top a livello europeo: onshore 986 teu/metro; offshore 1.040 teu/metro

Informazioni per la stampa:

Community – Strategic Communications Advisers

Giovanna Benvenuti – M. 346 9702981

giovanna.benvenuti@communitygroup.it