

Sommario Rassegna Stampa

Pagina Testata	Data	Titolo	Pag.	
Rubrica: Paolo Costa				
1	Corriere dei Trasporti	27/09/2010	<i>VENEZIA AL LAVORO SUL TERMINAL OFFSHORE</i>	2
3	Ore12	25/09/2010	<i>VENEZIA SOGNA IL PORTO OFF SHORE PER LA LEADERSHIP NEL MEDITERRANEO</i>	4

Venezia al lavoro sul terminal offshore

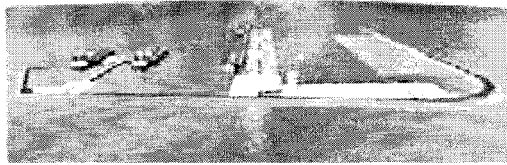
P. G.
ROMA

“Oggi, nel porto di Venezia il traffico container annuo si aggira sui 340/380 mila teu. In particolare, 379 mila nel 2008. Ed è il dato più elevato fra i porti dell'alto Adriatico che compongo-

no l'associazione Napa, e cioè, oltre la stessa Venezia, quelli di Trieste, Ravenna, Koper e Rijeka. Siamo quindi molto lontani dal coprire le potenzialità che invece hanno tutti questi scali, specialmente dal momento che operano in stretta collaborazione. Il Napa può divenire una

porta importante del traffico destinato all'Europa in provenienza dall'Asia e che transita attraverso il canale di Suez. Bisogna lavorare e darsi infrastrutture e organizzazione logistica in grado di poter arrivare complessivamente a gestire in un prossimo futuro, ...

segue a pagina 5



Venezia vola alto: punta a tre milioni di teu

Presentato a Roma l'innovativo progetto del "Terminal d'altura"

P. G.
ROMA

“Oggi, nel porto di Venezia il traffico container annuo si aggira sui 340/380 mila teu. In particolare, 379 mila nel 2008. Ed è il dato più elevato fra i porti dell'alto Adriatico che compongono l'associazione Napa, e cioè, oltre la stessa Venezia, quelli di Trieste, Ravenna, Koper e Rijeka. Siamo quindi molto lontani dal coprire le potenzialità che invece hanno tutti questi scali, specialmente dal momento che operano in stretta collaborazione. Il Napa può divenire una

porta importante del traffico destinato all'Europa in provenienza dall'Asia e che transita attraverso il canale di Suez. Bisogna lavorare e darsi infrastrutture e organizzazione logistica in grado di poter arrivare complessivamente a gestire in un prossimo futuro, orizzonte otto/dieci anni, un traffico annuo di 10 milioni di teu. Certo è un traguardo molto ambizioso, ma è possibile raggiungerlo”, ha detto il presidente dell'Autorità portuale veneziana **Paolo Costa**, presentando a Roma, presso la sede del ministero delle Infrastrutture, presente il ministro Altero Matteoli, il nuovo progetto del “terminal d'altura”.

A testimonianza della validità delle parole, e degli obiettivi, del **presidente Costa** c'è un dato oggettivo: il notevole successo che sta registrando il primo servizio settimanale, in andata e ritorno, inaugurato a fine maggio scorso tra i porti del Napa e il porto di Pusan

nella Corea del Sud, passando per Shanghai, Hong Kong, Singapore, Colombo, Porto Said. Le compagnie che lo gestiscono sono la United Arab Shipping insieme alla Hanjin Shipping, alla Hyundai Merchant Marine e alla Yang Ming. Un'iniziativa che va estesa, allargata, potenziata. Per farlo occorrono nuove infrastrutture, nuovi spazi, nuove opportunità logistiche. In questa direzione va il progetto del “terminal d'altura” presentato a Roma. Un progetto che ha una forte valenza innovativa, che mira a garantire allo scalo veneziano la possibilità di movimentare fino a tre milioni di teu all'anno e che si articola su diversi fronti: la realizzazione di una piattaforma portuale container in mare aperto insieme a un terminal pe-

trolifero dimensionato su sette milioni di tonnellate di petrolio, la creazione di un altro terminal di 90 ettari a **Porto Marghera**, dove i container arriveranno dalla piattaforma offshore a bordo di grandi chiatte, altri ampi spazi, sempre a **Porto Marghera**, recuperati

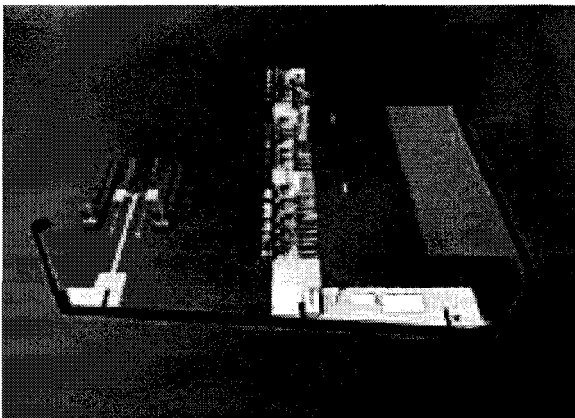
dall'abbandono delle attività industriali, dedicati ad aree logistiche e distripark. L'investimento previsto è di 1,38 miliardi di euro, mentre per le aree a terra saranno destinati altri 310 milioni di euro. I tempi previsti per rendere tutte queste strutture operative sono

di cinque anni. Sullo Stato peserà soltanto la costruzione della diga foranea, mentre gli altri investimenti saranno a cura dell'Autorità portuale in partenariato pubblico-privato definito tramite gare di concessione per la costruzione e la gestione delle infrastrutture.



La piattaforma offshore sorgerà a 14,8 chilometri al largo del Lido, ad est della bocca del porto di Malamocco, dove i fondali raggiungono i 20 metri. Oltre al terminal petrolifero e a quello container, sono previsti spazi per future espansioni, ad esempio rinfuse solide e merci varie. Sono previsti anche approdi "rifugio" per ospitare le navi durante i periodi di chiusura del sistema Mose. La banchina container sarà lunga 1.500 metri, mentre la diga foranea si estenderà per 3,5 chilometri.

Nella foto, **Paolo Costa** presidente dell'Autorità portuale di Venezia



Corriere dei TRASPORTI

Fermate il PrestiSistri, l'arma letale dei rifiuti pericolosi

Non ci sono "le condizioni operative per far partire il sistema". In dieci anni la Confindustria. Le loro preoccupazioni si sono dimostrate

La...
L'...
L'...

Venezia al lavoro sul terminal offshore

ATTUALITÀ | 5

Venezia vola alto: punta a tre milioni di teu

Prossimo a Roma l'annuncio, previsto dal "Terminal d'Europa"

A Moretti dico: meno giardinieri, più ferrovieri

L'entusiasta Anseri interviene sul trasporto dei pendolari

Il progetto del terminale d'altura è stato presentato dal ministro Matteoli

Venezia 'sogna' il porto offshore per la leadership nel Mediterraneo

Venezia sogna di tornare ai fasti del passato e si candida nuovamente a diventare, insieme ad altri porti dell'Alto Adriatico, il crocevia dei traffici marittimi verso l'Oriente. Il progetto del terminal d'altura del **Porto di Venezia** illustrato alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, del Presidente del Magistrato alle Acque di Venezia, Patrizio Cuccioletta e del Presidente dell'**Autorità Portuale di Venezia**, **Paolo Costa**, è non solo una grande soluzione tecnologica innovativa ma un'opportunità per ridare a Venezia e all'Alto Adriatico

lui stesso sta preparando: "Punto cardine sarà la sostenibilità che non sarà più esogena ma endogena al sistema. Il sistema cioè dovrà essere in grado di produrre e redistribuire le risorse". Il progetto del porto, realizzato da una delle più importanti società di ingegneria al mondo, la Halcrow di Londra, è di fatto la prima struttura portuale offshore mai realizzata nel Mediterraneo. Le sue caratteristiche tengono conto dell'esigenza di fornire adeguata capacità ricettiva ai traffici marittimi generati dal commercio globalizzato ma anche della necessità di salvaguarda-

può essere raggiunto solo con uno sviluppo analogo con i porti di Ravenna, Trieste, Capodistria e Fiume". Il progetto è complementare inoltre al Mose, come recita l'accordo di programma stipulato il 4 agosto tra autorità portuale e Mav e consente "di estromettere il traffico petrolifero dalla Laguna e una maggiore rivitalizzazione socioeconomica di Venezia. Inoltre il recupero delle aree ex Montefibre ed ex

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**

"l'Alto Adriatico nella globalizzazione" risolvendo i problemi storici della Laguna come i fondali e le bocche di porto. Poi ha annunciato che molto presto arriverà la nuova legge speciale per Venezia che



di marghera (50 ettari) per la loro riconversione a fini portuali. "L'obiettivo è quello di raggiungere una movimentazione di 10 Milioni di Teu l'anno rispetto all'uno attuale - ha spiegato Costa -. E l'obiettivo

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, che fa parte del nuovo sistema multiporto

zione e un risparmio energetico: per ogni container movimentato verso Monaco via Venezia anziché via Amburgo è stimata una riduzione di 108 kg di CO2 e una riduzione del carico sulla rete stradale e ferroviaria europea.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.