

Sommario Rassegna Stampa

| Pagina Testata | Data | Titolo | Pag. |
|----------------------------------|-------------|---|-------------|
| Rubrica: Paolo Costa | | | |
| 1 Il Messaggero Marittimo | 28/09/2010 | <i>IL PORTO D'ALTURA DI VENEZIA</i> | 2 |
| Rubrica: Porto di Venezia | | | |
| 1 Informare | 23/09/2010 | <i>IL PORTO DI VENEZIA PRESENTA IL NUOVO TERMINAL OFF SHORE PER I CONTAINER E IL PETROLIO</i> | 4 |

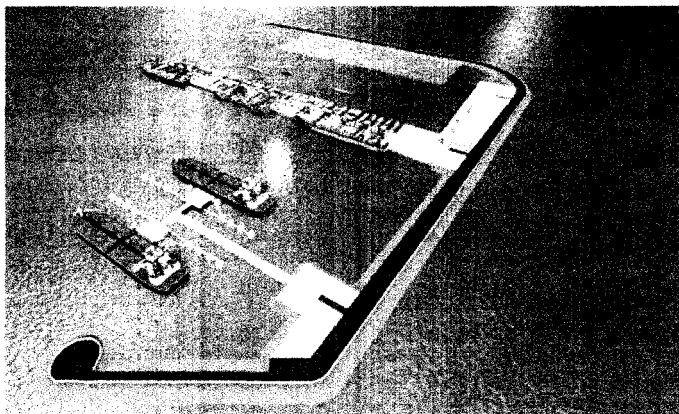
Costa e Cuccioletta hanno illustrato il progetto alla presenza del ministro Matteoli

Il porto d'altura di Venezia

Fondali a -20 per accogliere traffici intercontinentali

ROMA - 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.

Parliamo del progetto del terminal d'altura del porto di Venezia illustrato nei giorni scorsi 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 (continua a pagina 17)



Il disegno progettuale della nuova piattaforma d'altura

Porto d'altura di Venezia

portuale di Venezia, Paolo Costa

È un progetto molto ambizioso «non solo per la zona, ma per tutta Italia, perché per la prima volta si dà vita ad un multiporto che può rendere il nostro Paese concorrenziale in Europa» ha detto il ministro Matteoli. È un «progetto antesignano per tutta l'Europa», ha aggiunto Matteoli, sottolineando l'importanza di essere riusciti a «fare sistema» a livello territoriale. «Questo progetto aiuta a consolidare la vocazione di un territorio - ha aggiunto - Il Governo non può che essere vicino per far decollare il prima possibile questa iniziativa. Ci attrezzeremo per far sì che il desiderata di chi l'ha pensato diventi il desiderata di tutto il Governo e il Paese». In particolare, a proposito dei tempi, il ministro ha detto che «dovrebbe partire immediatamente. La volontà politica è quella di partire ieri».

Si tratta 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 - afferma l'Autorità portuale lagunare.

Il progetto, realizzato da una delle più importanti società di ingegneria al mondo, la Halcrow di Londra, prevede la realizzazione della 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 conforma-

zione geofisica del territorio lagunare.

La nuova piattaforma portuale d'altura risponde, inoltre, ad alcune importanti esigenze economiche e di sviluppo dell'area nord est 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, sottolinea l'Authority, fa parte del nuovo sistema multiporto Alto Adriatico Napa, e 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 privile-

giato 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 e su un risparmio energetico visto che per ogni container movimentato verso Monaco via Venezia anziché via Amburgo c'è una riduzione di 108 kg di anidride carbonica. Inoltre genera una riduzione del carico sulla rete stradale e ferroviaria europea.

Analizzando le caratteristiche tecniche vediamo che 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 trasferimen-

to diretto su chiatte con capacità di 112 teu o superiore. 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.

A tal proposito il ministro Matteoli ha precisato che il tutto sarà a carico di «privati e Autorità portuale. E' un'opera che merita questo tipo di investimento. In questi due anni da Ministro - ha aggiunto - ho verificato che i privati, quando hanno la possibilità di investire con prospettive, investono molto volentieri».

Le aree da attrezzare a terra a Marghera esigono inoltre 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.

IL MESSAGGERO MARITTIMO
Notti, rafforzare il ruolo e il potere delle Autorità
Assopori, una squadra compatta per dare un contributo alla ripresa
Pini fonda il gruppo di garanzia per acquisto di velivoli
A Genova in arrivo i containeristi cinesi
Il porto d'altura di Venezia
COMBI LINE

della prima pagina
17
«Non sussistono presupposti per un commissariamento»
Rivoluzione fiduciosa a Nord
A Genova in arrivo i containeristi cinesi

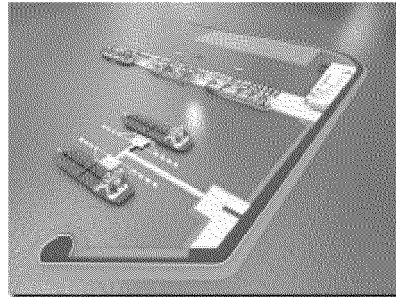
Il porto di Venezia presenta il nuovo terminal offshore per i container e il petrolio

È realizzabile in cinque anni con un investimento di 1,38 miliardi di euro

inforMARE - Oggi a Roma, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, e del presidente del Magistrato alle Acque di Venezia, Patrizio Cuccioletta, il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa, ha presentato il progetto elaborato dalla londinese Halcrow per la realizzazione di un terminal d'altura per lo scalo lagunare, che costituirebbe la prima struttura portuale offshore mai realizzata nel Mediterraneo.

Costa ha sottolineato come il progetto, ideato per fornire adeguata capacità ricettiva ai traffici marittimi generati dal commercio globalizzato e nel contempo salvaguardare la particolare conformazione geofisica del territorio lagunare, risponda ad alcune importanti esigenze economiche e di sviluppo dell'area del Nord-Est italiano e alle richieste dell'Unione Europea che ha identificato l'Alto Adriatico quale una delle più importanti porte di accesso e uscita delle merci europee da collegare alla rete transeuropea principale TEN-T.

Il progetto prevede il posizionamento della nuova piattaforma portuale a otto miglia nautiche (circa 14 chilometri) dalla costa, dove la legge 798 del 29 novembre 1984 ("Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia") aveva già previsto la nascita di un terminal petrolifero, su fondali con una profondità naturale di -20 metri adatti al traffico delle 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. L'impianto offshore 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 e la diga proteggerà i terminal per le petroliere e le portacontainer.



Le banchine per i container del terminal offshore saranno completamente automatizzate e in grado di ridurre al minimo i tempi del trasbordo da nave a chiatta e viceversa, con tempo stimato di due 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, soluzione che consentirà di effettuare un collegamento continuo che integrerà operativamente la piattaforma offshore con il nuovo container terminal di 90 ettari a **Porto Marghera**, dal quale i container verranno inoltrati alle destinazioni dell'entroterra.

Il progetto prevede che, attraverso il recupero delle ampie superfici di **Porto Marghera** si possano realizzare 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.

L'area del terminal offshore dedicata ai container sarà in grado di movimentare da 1,5 a tre milioni di teu all'anno e potrà accogliere navi di capacità compresa tra i 6.000 e i 14.000 teu.

L'area dedicata al terminal petroli è dimensionata per gestire una capacità massima di sette milioni di tonnellate di petrolio grezzo e per accogliere navi di oltre 150.000 tonnellate di portata lorda che scaricano direttamente su un oleodotto sottomarino collegato alle raffinerie di **Porto Marghera** e di Mantova.

Inoltre il progetto prevede che successivamente il terminal offshore possa essere ampliato per accogliere altre categorie merceologiche, come le rinfuse solide.

Per la realizzazione della nuova piattaforma a mare è stimato un investimento pari a 1.382 milioni di euro, dei quali 315 milioni di euro per la realizzazione del terminal container. Per le aree da attrezzare a terra a Marghera sono previsti investimenti per 310 milioni di euro.

Secondo le previsioni, il terminal d'altura con le connesse strutture a Marghera potrà essere operativo entro cinque anni dall'avvio della progettazione. (iM)



**Introduzione al progetto
di **Paolo Costa**
Presidente **dell'Autorità Portuale di Venezia****



La piattaforma portuale in acque profonde (- 20,00 metri) al largo dei lidi veneziani, unitamente alle ampie aree ex industriali di Marghera di recente acquisizione, rappresenta il contributo di Venezia alla realizzazione di un'innovazione logistica, ambientale, economica, tecnica e gestionale di interesse non solo veneziano ma anche europeo e mondiale.

1) Il Terminal d'altura come innovazione logistica europea di interesse internazionale

"Banchina" in altura e "piazzali" a Marghera consentono al **porto di Venezia** di dare il suo contributo al raggiungimento dell'obiettivo di intermediazione di una frazione significativa (almeno 10 milioni di TEU all'anno) dei traffici tra l'Europa e l'Estremo Oriente, ma anche tra l'Europa e il Mediterraneo orientale.

Obiettivo ambizioso che potrà essere raggiunto solo assieme a sviluppi di analoga dimensione e intensità da realizzarsi nei porti di Ravenna, Trieste, Koper (Capodistria) e Rijeka (Fiume), che - con Venezia - costituiscono quello che ormai a livello europeo è riconosciuto come il **Multiporto NAPA** (North Adriatic Port Association).

Nei prossimi anni (più realisticamente decenni) il centro dell'economia mondiale si sposterà ancor di più verso l'Asia (Cina, India e non solo), destinata ad evolvere da luogo della manifattura a basso prezzo nel mondo a principale mercato per tutti i prodotti del pianeta.

Considerando che buona parte dei traffici marittimi tra Europa ed Asia provenienti da Suez proseguono oggi oltre Gibilterra per arrivare sui mercati europei attraverso i porti del Mare del Nord e del Baltico, è **verosimile pensare ad una progressiva evoluzione della situazione a favore dei porti del Mediterraneo, purché questi si attrezzino per intermediare la domanda che si potrebbe rivolgere loro.** Domanda costituita dai traffici che - in transhipment o sempre più con servizi diretti--da/per Suez interessano l'Europa attraverso i porti del Mar Nero, quelli dell'Alto Adriatico, quelli dell'Alto Tirreno e attraverso i porti francesi e spagnoli.

Un'occasione irripetibile. **Nel caso dell'alto Adriatico si tratta di uno sforzo ambizioso dovendo immaginare di passare dal milione e mezzo di TEU oggi intermediati dai cinque porti del NAPA ad almeno 10 milioni di TEU**, che renderebbero significativa questa via (il 6% del mercato europeo e l'11% del mercato Mediterraneo previsti per il 2015) e conveniente la risalita dell'intero Adriatico di servizi diretti Asia - Adriatico come l'AAX avviato da luglio scorso.

In tal senso i progetti in corso a Trieste, con le sue estensioni possibili su Monfalcone, quelle in corso a Koper (Capodistria) così come a Ravenna e Rijeka (Fiume), sono tutte tessere di uno stesso mosaico che si completa con la tessera veneziana.

L'innovazione logistica del Multiporto NAPA dell' Alto Adriatico è riconosciuta a livello europeo e internazionale. Lo testimoniano gli studi in corso a livello OECD, quelli in corso a livello europeo in preparazione della revisione della rete TEN-T, quelli prodotti dall'ESPO, l'associazione portuale europea di categoria, ma anche le attenzioni tedesche e scandinave, da un lato, che ipotizzano - attraverso un prolungamento del Progetto Prioritario 1 delle TEN-T da Berlino a Rostock - di collegare la Scandinavia all'Adriatico (Progetto SCANDRIA), così come quelle

dell'Austria, della Repubblica Ceca e della Polonia che puntano a collegare il Baltico all' Adriatico - tramite un prolungamento del Progetto Prioritario 23 delle TEN-T da Vienna a Bologna (Progetto SONORA).

La predetta innovazione sulla catena logistica si completerà sul lato terra attraverso l'integrazione della piattaforma portuale d'altura con i suoi "piazzali" a Marghera con le eccellenze interportuali di Verona, Padova e Bologna per la più ampia distribuzione delle merci in Italia e all'estero

2) Il Terminal d'altura come innovazione di salvaguardia ambientale

La piattaforma portuale consente anche di innovare nella strategia di salvaguardia, rendendo definitivamente compatibile lo sviluppo portuale con la tutela e conservazione ambientale della laguna veneziana.

La piattaforma portuale d'altura è, a tutti gli effetti, opera complementare al MoSE (come recita l'Accordo di Programma **APV-MAV** del 4 agosto scorso):

- perché **consente di estromettere il traffico petrolifero dalla laguna** di Venezia secondo il dettato della legge speciale 798/94
- perché, grazie al fondale naturale a meno 20 metri, **consente di fondare la rivitalizzazione socioeconomica di Venezia** (altro obiettivo che la legge speciale per Venezia definisce di interesse nazionale) **sull'attività portuale e marittima**, costitutiva della storia di Venezia repubblica marinara.

L'"accesso permanente al porto", una delle condizioni poste al progetto MoSE, viene garantito - senza dover approfondire i canali lagunari oltre i limiti previsti dal Piano Regolatore Portuale vigente - dalla combinazione degli accosti in acque profonde (-20 metri) e della conca di navigazione alla bocca di Malamocco in via di completamento, che garantisce il pescaggio di -12 metri previsto per i canali interni.

3) Il Terminal d'altura come innovazione per il rilancio di Marghera

Il progetto che oggi si presenta consente altresì di dare un contributo portuale al rilancio produttivo e occupazionale di Marghera, interrompendone il declino e ritornando alla vocazione originaria di **Porto Marghera**.

La piattaforma d'altura non è che la "banchina" di un nuovo porto che avrà i suoi "piazzali" anche nelle aree ex-Montefibre e ex-Syndial AS (per un totale di oltre 90 ha) acquisite dal **APV e in via di bonifica.**

Si tratta al momento del più concreto progetto di recupero e riconversione di attività economiche nel polo di **Porto Marghera** che sta soffrendo la crisi dell'industria petrolchimica italiana.

Il recupero a fini portuali e logistici di queste aree consente di mettere a frutto un ricco patrimonio infrastrutturale esistente (strade, ferrovie, utilities, etc.) e di

ipotizzare una occupazione a regime di almeno 1000 occupati.

Con la riconversione portuale di dette aree, le materie prime, i semilavorati e i prodotti finiti importati (o esportati) via mare vengono ricondizionati in porto (attività logistica) o inoltrati per la loro lavorazione o il loro consumo sui mercati regionali, nazionali e internazionali che il **porto di Venezia - Marghera** può servire, sfruttando la rete stradale, ferroviaria nazionale e internazionale alle quali l'area ex-industriale è già collegata.

Infine, il Terminal d'altura non servirà solo il **porto di Venezia**, ma l'intera portualità veneta, permettendo di servire anche i porti di Chioggia e di Porto Viro- Porto Levante ed il sistema fluviale del Po (Fissero, Tartaro, Canal Bianco) fino a Mantova e Cremona.

4) Il Terminal d'altura come innovazione tecnologica - gestionale

Ma tutto questo non sarebbe stato possibile senza l'innovazione tecnologica e gestionale implicita nel progetto di piattaforma portuale che qui si presenta.

Non siamo di fronte a una piattaforma tradizionale. Siamo di fronte a un piazzale mobile fatto di chiatte che consente il trasbordo dei container direttamente dalle grandi portacontainer alle chiatte, che li trasferiranno immediatamente a Marghera senza nessuno stoccaggio in mare, eliminando una rottura di carico che consente di guardare con ottimismo a una rapida implementazione del progetto.

5) Tempi e costi

Il progetto si svilupperà in un quadro di realismo finanziario. Oggi pretendere che opere come la piattaforma d'altura o la bonifica e la riconversione di aree ex - industriali a Marghera avvenga a carico del bilancio dello Stato sarebbe del tutto velleitario e ingannevole.

Per la realizzazione delle opere si prevede un costo di 1 382 milioni di Euro per la piattaforma d'altura - dei quali 315 milioni di euro per la realizzazione del terminal container e dell'area servizi, e di 310 milioni di Euro per i terminal portuali e terrestri a Marghera (aree ex Sindyal ed ex Montefibre). Il terminal d'altura potrà essere pienamente operativo in 5 anni, mentre per l'entrata in servizio del terminal logistico di Marghera saranno necessari 4 anni.

Al di là dell'intervento per l'estromissione del traffico petrolifero, tutto ciò che si richiede allo Stato è il finanziamento della costruzione della diga frangiflutti della piattaforma d'altura. Al finanziamento della realizzazione del terminal container d'altura e della riconversione delle aree a Marghera provvederà l'Autorità Portuale in partenariato pubblico privato definito tramite gara di concessione di costruzione e gestione.

CRONOPROGRAMMA

Cronoprogramma piattaforma portuale in acque profonde

| Soggetto attuatore | Intervento | Semestre | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| | | 1° | 2° | 3° | 4° | 5° | 6° | 7° | 8° | 9° | 10° |
| Stato | Progettazione di tutto l'intervento | | | | | | | | | | |
| Stato | Iter autorizzativo | | | | | | | | | | |
| Stato | 1° stralcio Realizzazione diga foranea | | | | | | | | | | |
| Stato | 2° stralcio Realizzazione terminal petroli | | | | | | | | | | |
| Stato | 3° stralcio Realizzazione pipe line | | | | | | | | | | |
| Soggetto privato o altro | 2° stralcio Realizzazione terminal container | | | | | | | | | | |
| Soggetto privato o altro | 3° stralcio Realizzazione terminal rinfuse | | | | | | | | | | |

Cronoprogramma piazzali e spazi logistici a **Porto Marghera**

| Soggetto attuatore | Intervento | Semestre | | | | | | | | | |
|--------------------|------------------------------------|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| | | 1° | 2° | 3° | 4° | 5° | 6° | 7° | 8° | 9° | 10° |
| Autorità Portuale | Progettazione e iter autorizzativo | | | | | | | | | | |
| Autorità Portuale | Bonifiche e demolizioni | | | | | | | | | | |
| Autorità Portuale | Costruzioni | | | | | | | | | | |