



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

**INAUGURAZIONE
ANNO PORTUALE 2013**

Venezia, 28 giugno 2013

**Relazione del Presidente
Paolo Costa**

The port industry is about strong nerves
(I porti esigono nervi saldi)

China's foreign ports. The new masters and commanders
The Economist, 8 giugno 2013

INDICE

INTRODUZIONE

Il potenziamento infrastrutturale del porto di Venezia a Marghera

- **Accessibilità nautica acquisita oggi**
- **Accessibilità nautica da acquisire domani**
- **Accessibilità ferroviaria, stradale e di navigazione interna**
- **I punti di forza “europei” per Venezia e per il suo porto**
- **Il nodo ferroviario di Mestre**
- **La tratta Mestre Cervignano**
- **Dalle infrastrutture ai servizi**
- **Accessibilità stradale**
- **Accessibilità fluviale : servizi attivati e da attivare**

Nuovi *asset* per un porto più competitivo

- **Nuovo centro controlli sanitari**
- **La riattivazione del Punto Franco**
- **Il terminal delle Autostrade del Mare di Fusina**

Porti lunghi e corridoi doganali

Il NAPA un valore europeo riconosciuto e da valorizzare

NAPA: un modello di eccellenza nella competition portuale

Scenari e proiezioni future per lo sviluppo della portualità veneziana

- **Da Marghera a Porto Marghera: linee per una strategia**
- **Per uno sviluppo sostenibile della crocieristica veneziana**

INTRODUZIONE

Nel 2012 l’Autorità Portuale di Venezia ha continuato a lavorare al processo di profonda trasformazione infrastrutturale, strutturale ed organizzativa avviata dal 2003 e necessaria per rimettere il porto su un sentiero di sviluppo compatibile con la difesa di Venezia dalle acque alte affidata al sistema di paratie mobili MoSE prossimo alla sua entrata in funzione.

Nell’anno passato si sono compiuti importanti passi in avanti, nonostante il difficile contesto recessivo che ha continuato a caratterizzare l’economia italiana ed europea e pur dovendo fare i conti con i temi locali della evoluzione della crisi del polo industriale di Porto Marghera e della applicazione del decreto Clini-Passera sulle limitazioni d’uso ai fini della navigazione del canale davanti San Marco e lungo la Giudecca.

Un panorama complesso, ma reso meno difficile dai sostegni strategici ottenuti in sede comunitaria e nazionale.

Il rango riconosciuto in sede europea al porto di Venezia, nel contesto di un ruolo ancor più ambizioso riservato a Venezia *tout court* come nodo della rete trans-europea di trasporto “essenziale”, e l’inserimento del progetto relativo all’hub portuale di Venezia (offshore-onshore) nel Programma delle Infrastrutture Strategiche nazionali (10° Allegato Infrastrutture), con il connesso primo finanziamento statale al progetto garantito dalla legge di stabilità 2013, sono atti che costituiscono un patrimonio che l’Autorità Portuale metterà tanto più a frutto quanto più potrà continuare a lavorare nel quadro di cooperazione con gli altri porti del NAPA (North Adriatic Port Association) e quanto più avrà il concorde sostegno, oltre che dell’Unione europea e dello Stato, della Regione del Veneto (ma per la sezione fluvio-marittima anche della Regione Lombardia), della Provincia di Venezia e dei Comuni di Venezia, Mira e Cavallino-Treporti sui quali si estende il suo ambito giuridico di competenza.

Il potenziamento infrastrutturale del porto di Venezia a Marghera

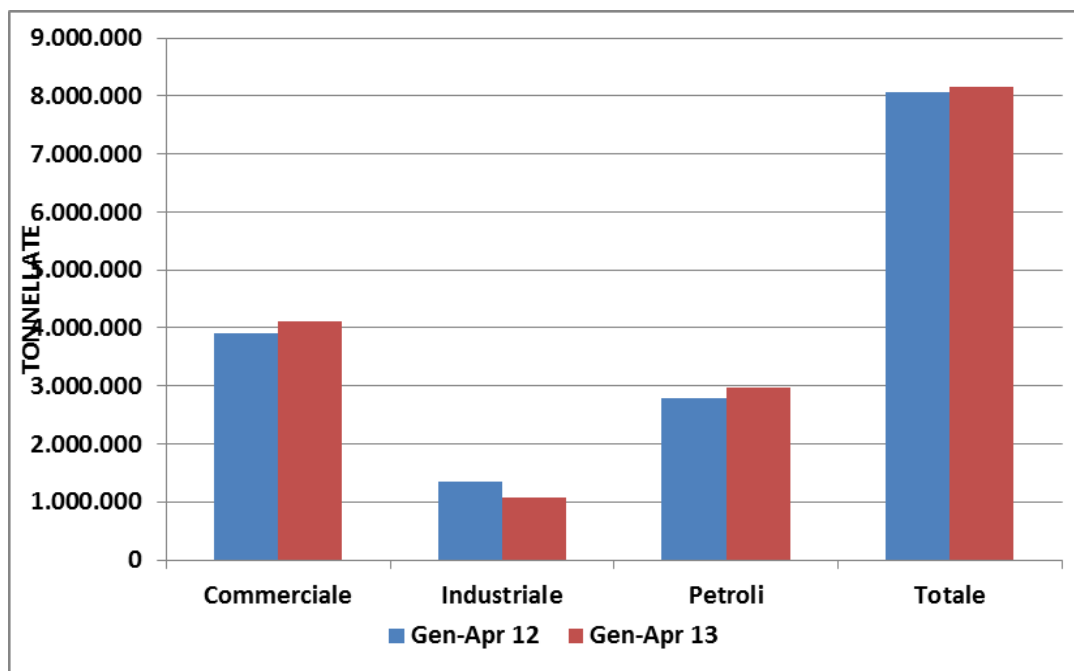
La riacquisita accessibilità nautica oggi

L'handicap, non tanto attuale quanto prospettico, che si è dovuto superare nel porto di Venezia risiede (o meglio, risiedeva) nella sua ridotta accessibilità nautica. Handicap che non costituiva in sé un vincolo assoluto, perché tecnicamente superabile portando ad una maggior profondità i canali lagunari che collegano le bocche di porto ai moli portuali, ma un vincolo di sostenibilità ambientale, che ha imposto la definizione di un punto di equilibrio nel *trade-off* tra sviluppo portuale (tradizionale) e conservazione degli equilibri idraulici e morfologici della laguna. Punto di equilibrio trovato nel consentire l'accesso ai canali portuali lagunari a navi con pescaggio massimo di 11,50 metri. Decisione resa operativa oggi, ma presa nel 2003 al momento della fissazione a -14.00 m. a Malamocco della soglia di posa delle basi delle paratie del sistema di barriere mobili MoSE che devono difendere Venezia e la laguna da mareggiate ed acque alte eccezionali e della definizione delle caratteristiche della conca di navigazione prevista alla bocca di Malamocco.

Paradossalmente è stata l'imposizione di questo limite agli escavi dei canali portuali lagunari —pesante ma finalmente certo e che il porto ha accettato in nome del comune superiore obiettivo di salvaguardia di Venezia e della sua laguna— che ha incoraggiato dal 2003 ad oggi l'Autorità Portuale ad affrontare il peso degli investimenti necessari a riportare al limite previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale i canali interni.

Traguardo tagliato per il canale Malamocco-Marghera e i canali interni più prossimi a fine marzo 2013, mese a partire dal quale il porto di Venezia può far entrare navi mercantili più grandi o con maggiori carichi fino ad un pescaggio di meno 11.50 metri, dando un nuovo impulso ai traffici da e per il nostro scalo. Per i rimanenti canali, si procederà all'escavo progressivamente mano a mano che si renderanno disponibili le risorse necessarie, che si stimano pari a 20 milioni di euro.

Non è un caso comunque se, già nei primi quattro mesi del 2013 si è registrato un incremento del +1.3% del traffico nel suo complesso rispetto allo stesso periodo del 2012, sostenuto principalmente dal buon risultato conseguito nel settore commerciale (+ 5.3%) che compensa il dato sensibilmente negativo del settore industriale (- 20.4%).



Traffici del porto di Venezia: confronto gennaio-aprile 2012/2013

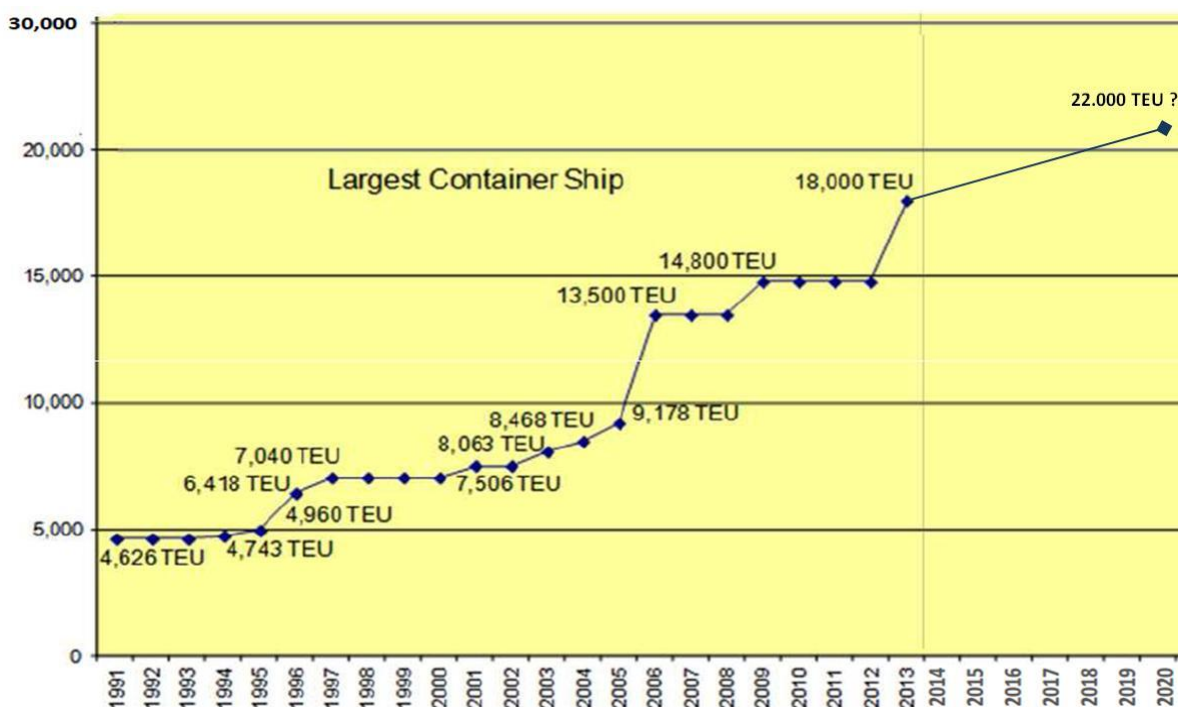
Un dato positivo quindi che riguarda quasi tutti i settori del traffico commerciale (al netto della leggera flessione delle rinfuse solide -1,5 %, più che compensata dall'ottima performance dei cereali che registrano un +61,5% e della crescita pari all' 1,3% del settore container). Considerazioni a parte vanno fatte per il traffico passeggeri (crocieristi), aumentati del +2,9% pur a fronte di una riduzione del 9,3% del numero delle navi.

Il miglioramento dell'accessibilità nautica, ha già consentito di ricevere carichi di rinfuse più consistenti (ad es. una nave di ghisa a febbraio di 42.500 ton., M/N STELLA ELTANIN e il prossimo 26 luglio una nave di farine e cereali di oltre 60.000 ton, la M/N TEN JIN MARU), e **promette di "far tornare" il**

servizio diretto container col Far East (il 24 luglio p.v. arriverà la portacontainer CMA CGM CORNEILLE da 7.000 Teu, la più grande mai arrivata a Porto Marghera) e di ricevere navi cargo più grandi.

L'accessibilità nautica da acquisire domani

Un ritorno gradito quello del servizio diretto Far East-Venezia cui, c'è da augurarsi, ne faranno seguito molti altri. Ma che non può farci dimenticare che l'accessibilità nautica lagunare ha limiti non superabili che viziano ogni possibile ipotesi di sviluppo della sua portualità in linea con le tendenze dello shipping mondiale.



Dimensione massima delle navi portacontainer 1991-2020

(Fonte : Alphaliner 2012)

In virtù dei suoi fondali a – 12 metri, infatti, il porto di Venezia si può attrezzare oggi per ospitare navi in grado di trasportare fino ad un massimo di 7000 TEU. Come è evidente nel grafico a fianco è una capacità ricettiva che sarebbe stata sufficiente nel 1997. Non più oggi e tanto meno domani quando i mari dei container verranno solcati da navi fino a 18.000 TEU, già

in esercizio, alle quali si affiancheranno presto navi da 22.000 TEU, in costruzione.

Una prospettiva che non mette fuori mercato solo Venezia, ma pressoché tutta la portualità italiana, se valutata sui tre parametri:

- a) dell'accessibilità nautica,
- b) degli spazi operativi in porto, e
- c) delle infrastrutture di collegamento con i mercati retro portuali da servire.

I tre parametri che fanno di un porto moderno il nodo efficiente di catene logistiche globali che animano i traffici marittimi mondiali

Paradossalmente la “necessità” di superare il vincolo di accessibilità nautica dei canali lagunari interni si sta trasformando nella “virtù” di garantire con una piattaforma portuale d'altura, l'offshore, l'accessibilità nautica necessaria, che si aggiunge a e valorizza gli abbondanti spazi a terra di Marghera, ma non solo, e la ricca dotazione di infrastrutture stradali, ferroviarie e di navigazione interna che l'area veneziana già offre.

L'idea di coniugare lo sviluppo portuale veneziano su una accoppiata offshore-onshore, che fino a ieri poteva apparire come un progetto utopico, si presenta oggi come una delle strade che l'Italia può e deve seguire per dotarsi di “macchine portuali” fortemente innovative che sole possono consentire al nostro Paese di competere con il resto della portualità europea .

Un progetto che si esalta nel quadro di adeguamenti complementari in corso negli altri porti NAPA (Trieste, Koper e Rijeka) oltre che a Ravenna.

Venezia non ha alternative a un progetto proposto per dare concretezza a quanto previsto dalla legge speciale e originariamente declinato al principio della sola salvaguardia ambientale, laddove si immaginava di allontanare i traffici petroliferi e di allentare la pressione di navi sempre più grandi sul canale Malamocco-Marghera, ma diventato il cardine di una politica realistica di sviluppo portuale commerciale di Venezia e dell'alto Adriatico.

Un progetto che, come noto, si fonda sulla fusione di due procedimenti amministrativi (quello affidato al MAV per l'offshore necessario per

l'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna e quello di APV per la creazione di un molo container e di un porto rifugio in altura) che ha reso entrambi più credibili anche per le evidenti economie di scala.

È così che l'Autorità Portuale e il Magistrato alle Acque, hanno avviato nel 2010 l'iter congiunto di progettazione e realizzazione di una piattaforma portuale in altura, in acque profonde (-20 metri), da situare a circa 8 miglia nautiche (15 km) dalla bocca di porto di Malamocco per accogliervi sia i traffici petroliferi sia quelli container, oltre a creare un'area da porto rifugio.

Il Magistrato alle Acque di Venezia e l'Autorità Portuale hanno di conseguenza condotto – ciascuno per quanto di competenza – gli studi e la redazione del progetto preliminare del porto d'altura (diga perimetrale, terminal petrolifero e terminal container approvato a marzo 2012 dal Comitato Tecnico di Magistratura) e del primo terminale a terra ad esso connesso ed ubicato a Marghera in area Montesyndial, con i relativi studi di impatto ambientale.

Su questi progetti preliminari è in corso la Valutazione di Impatto Ambientale che ci si augura venga conclusa entro l'estate 2013.

Come è noto con la legge di stabilità 2013 (Legge 24 dicembre 2012 n. 228 - comma 186), lo Stato ha poi previsto l'assegnazione di 100 milioni di euro per l'avvio della realizzazione della piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia, di cui 5 verranno erogati ad APV entro il 2013, mentre i restanti 95 verranno resi disponibili nel 2015.

Si tratta di un primo contributo necessario per rendere credibile quel finanziamento misto Pubblico-Privato dello sviluppo portuale veneziano al quale l'APV sta lavorando (si sono appena concluse le gare per la scelta dell'advisor legale e di quello finanziario) con la collaborazione e il sostegno finanziario dell'Unione Europea.

Si tratta anche, è bene chiarirlo a chiusura di polemiche infondate che ne hanno accompagnato l'annuncio, di fondi che nulla hanno a che vedere con quelli –pochi–destinati alla portualità italiana dallo Stato e che, invece, nell'ambito del progetto MoSE mirano a mitigarne con successo l'effetto sul-

la portualità, altrimenti penalizzata ad ogni chiusura delle bocche a protezione di Venezia dalle acque alte.

Accessibilità ferroviaria, stradale e di navigazione interna

Chiarito quanto si sta facendo circa l'accessibilità nautica, occorre riferire sul come stiamo affrontando il tema dei raccordi infrastrutturali da "ultimo miglio" da e per il porto a Marghera e di quelli funzionali alla creazione di quel "porto lungo" (porto marittimo integrato con retro porti --non necessariamente esclusivi--) che costituisce la chiave di volta per rendere il porto di Venezia protagonista attivo di quel "porto largo" dell'Alto Adriatico - quello in parte riunito nel NAPA che va da Ravenna a Rijeka, passando per Venezia, Trieste e Koper-- che è implicito nelle decisioni UE di dare radice portuale ai 10 corridoi della rete TEN-T essenziale.

Tema sul quale chiediamo la piena attenzione del Governo, della Regione, del Comune di Venezia, del Comune di Chioggia, della provincia di Rovigo, della provincia di Mantova e della Regione Lombardia, ma anche di altri comuni interessati, oltre che degli interporti di Padova, Verona e Rovigo, delle FS e dell'Agenzia delle Dogane, etc.

Il momento è decisivo.

Partiamo da un indubbio punto di forza che possiamo mettere a frutto a beneficio almeno dell'intero Nord Est. Una occasione che dobbiamo saper cogliere con l'ambizione richiesta dall'altezza del compito, sfuggendo -- è la peste che affligge l'Italia in questa fase di indubbia difficoltà non solo economica-- a tentazioni tanto minimaliste da diventare masochiste.

I punti di forza "europei" per Venezia e per il suo porto

Nel regolamento europeo di definizione delle linee guida per la revisione delle reti TEN-T (regolamento europeo: norme non derogabili da legislazioni e provvedimenti amministrativi degli stati membri) si prescrive (non solo

prevede!) di realizzare una rete multimodale di trasporto "essenziale" che connette pochi nodi di rango europeo.

Venezia è uno di questi perché riconosciuto come:

--nodo essenziale urbano (anche perché interpretato come luogo esponenziale dell'agglomerato metropolitano che da Padova a Treviso le sta attorno)

--nodo essenziale aeroportuale

--nodo essenziale portuale marittimo

--nodo essenziale portuale di navigazione interna

--crocevia, stradale e ferroviario, di due dei dieci corridoi essenziali: il "Mediterraneo" e l'"Adriatico Baltico".

Da Milano a Lubiana e da Bologna a Monaco di Baviera, a nessun altro luogo viene riconosciuta altrettanta potenzialità di ordinamento gerarchico territoriale e di motore di sviluppo.

Potenzialità da esprimere **obbligatoriamente** entro il 2030 per rispondere alle esigenze che sono al contempo italiane ed europee.

Nel "nodo" Venezia della rete transeuropea di trasporto essenziale il porto di Venezia a Marghera è destinato a giocare un ruolo importante perché già identificato come:

--**nodo del corridoio D ERTMS** (*Mappa. 1*), cioè di una delle poche linee ferroviarie convenzionali italiane di interesse europeo che verranno potenziate con il più avanzato sistema di segnalamento e controllo automatico (che aumenta la sicurezza e sfrutta al meglio capacità dell'infrastruttura) e che l'Italia si è impegnata a Bruxelles ad installare collegando l'interporto di Padova entro il 2015 e il porto di Venezia-Marghera **entro il 2020** (ma su quale infrastruttura?)



Mappa 1 - Il corridoio ERMTS D

--nodo dei due corridoi merci ferroviari europei 5 e 6 (Mappa 2a e 2b), già approvati con regolamento europeo nel 2010 e che dovranno essere resi operativi **entro il 2015** (un corridoio che ripercorre l'itinerario dell'ex PP6, oggi Mediterraneo, e uno che anticipa l'itinerario del nuovo Adriatico-Baltico)



Mapa 2a - il Corridoio Ferroviario Merci n.5



Mapa 2b - il Corridoio Ferroviario Merci n.6

-nodo due corridoi della rete essenziale Ten-T “Mediterraneo” e “Adriatico-Baltico” (Mapa 3a e 3b) da realizzare entro il 2030 pensati in una logica di porti-corridoi che si giustificano vicendevolmente.



Mapa 3a - il Corridoio della Rete essenziale Mediterraneo



Mapa 3b - il Corridoio della Rete essenziale Adriatico-Baltico

Nel nostro caso, se l'UE si è convinta di far passare per Venezia i corridoi essenziali Mediterraneo e Adriatico-Baltico, i corridoi europei ferroviari merci 5 e 6, e di collegare il porto di Venezia al corridoio ERTMS D è evidentemente per dare anche da Venezia radice portuale alla sua rete essen-

ziale e, per contro, per sostenere con la sua rete essenziale lo sviluppo del porto "europeo" di Venezia.

Ma perché tutto questo succeda occorre **rispettare rigorosamente le cronologie degli impegni assunti** (corridoi merci entro il 2015, installazione ERTMS entro il 2020, corridoi essenziali Ten-T entro il 2030: una cronologia che non pare ancora fatta propria dalle Istituzioni ed operatori nazionali –MIT, Commissario governativo, RFI etc--, regionali e locali interessati) e ancor prima occorre **identificare, d'intesa tra Stato e Regione, gli itinerari.**

Il nodo ferroviario di Mestre

Il che significa prima di tutto risolvere alcune delle **questioni che si attorcigliano attorno al nodo ferroviario di Mestre** -- da dove e su quali binari passeranno e in quali stazioni si fermeranno i treni ad alta velocità, i treni tradizionali, il sistema ferroviario metropolitano regionale e gli altri treni a servizio dei pendolari, ma anche i treni merci passanti e quelli da e per il porto di Venezia? quali infrastrutture --binari e stazioni-- verranno dedicati ai corridoi europei Mediterraneo e Adriatico-Baltico che a Venezia-Mestre si incrociano? l'aeroporto di Venezia verrà collegato all'Alta velocità in modo passante evitando gli errori commessi a Malpensa e Fiumicino? quali infrastrutture verranno dedicate ai corridoi europei merci ferroviari n. 5 e n.6, che secondo il regolamento europeo 913 del 2010 devono diventare operativi per il 2015 e che a Mestre potrebbero intersecarsi? quali infrastrutture verranno potenziate con il sistema di segnalamento e controllo automatico ERTMS che deve essere installato da e per l'interporto di Padova e da e per il porto di Venezia-Marghera entro il 2020?

E' dalle risposte che verranno date a queste domande che dipenderà l'accessibilità ferroviaria del porto di Venezia ai corridoi europei.

Tema centrale per lo sviluppo portuale veneziano in conseguenza del ruolo cruciale giocato ovunque dall'offerta ferroviaria per lo sviluppo portuale: **non ci sarà mai alcun sviluppo portuale italiano competitivo su scala europea senza un contemporaneo (contemporaneo, non successivo!) adeguamento**

a standard europei dei corridoi ferroviari merci ai quali i porti sono connessi. E' questo il principio cardine di tutta la politica europea TEN-T incentrata sulla logica dei porti-corridoio.

La tratta Mestre-Cervignano

Tema cruciale quello del nodo di Mestre che si completa con la necessità di sciogliere, a Bruxelles e a Roma, il nodo sulla possibilità di considerare la tratta Mestre- Cervignano oltre che come tratta del corridoio essenziale Ten-T Mediterraneo anche come tratta del corridoio essenziale Ten-T Adriatico Baltico (per collegare Udine a Venezia per questa via e non via Sacile- Conegliano-Treviso di più difficile realizzazione - *Mappa 3c*).



Mappa 3c – Sovrapposizione tratte corridoi Adriatico-Baltico e Mediterraneo, tratte dei corridoi ferroviari merci 5 e 6, tratte rete ERTMS

E' evidente che se la Mestre-Cervignano deve –come auspichiamo-- funzionare come tratta sia del Mediterraneo sia dell'Adriatico -Baltico questa diventa super prioritaria, da realizzare al più presto e comunque entro il 2030. Il che impedisce di accontentarsi per quindici anni di qualche adeguamento di qua e di là come minimalisticamente proposto in questi giorni.

Le capacità competitive di un porto, dunque, non si esauriscono nella capacità di accogliere navi di grandi dimensioni. Rendere competitivo un porto, metterlo nelle condizioni di contendere ad altri scali e/o sistemi multi portuali quote di mercato significa in primis consentire al porto di raggiungere – via ferrovia, via strada e, fortunatamente per il porto di Venezia, anche via canali e fiume – i mercati stessi.

Venezia oggi può contare su un patrimonio infrastrutturale interno a Porto Marghera assolutamente rilevante (205 km di rete ferroviaria interna), che l'Autorità Portuale ha cercato di valorizzare ulteriormente.

Fra il 2012 ed il 2013 infatti è stato ampliato il Parco Ferroviario a servizio dell'Isola portuale – 7 nuovi binari, 3 dei quali elettrificati, più un ulteriore ottavo binario a servizio dell'isola portuale. A regime, lo scalo di Marghera potrà garantire complessivamente un traffico di 50 treni al giorno per una lunghezza dei convogli fino a 700 metri.

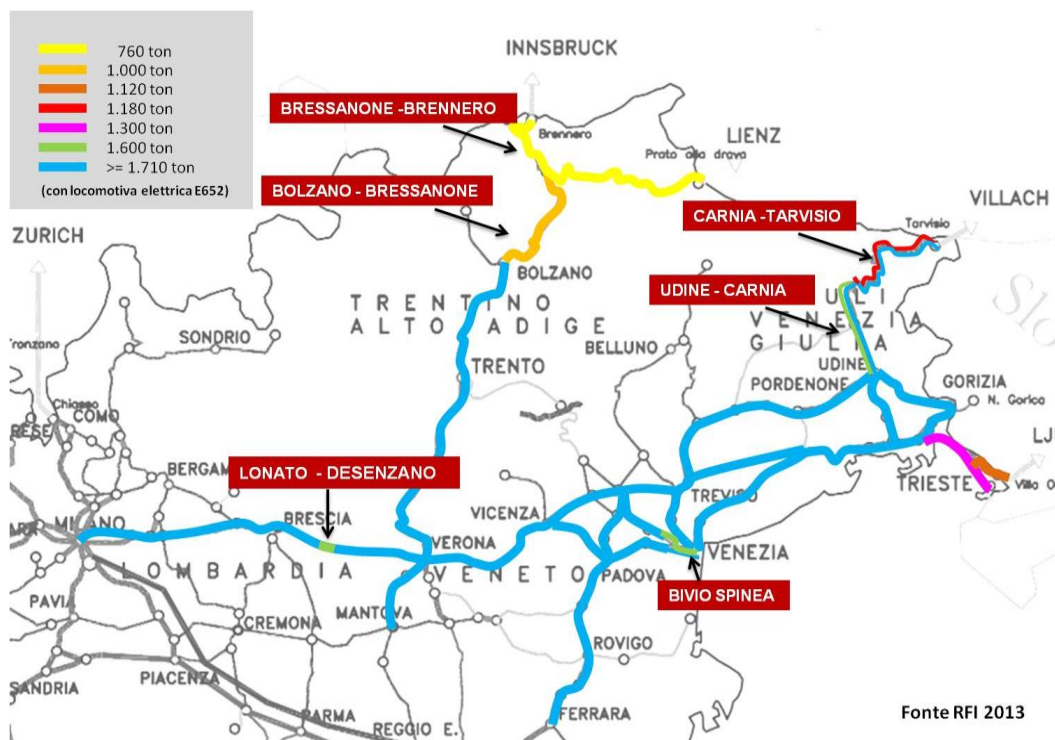
A preoccupare è, come abbiamo visto, ciò che accade fuori dal porto.

Attualmente l'intero traffico ferroviario portuale viene inserito in rete tramite la stazione di Marghera scalo, per poi essere instradato, nelle ore notturne, tramite il nodo di Mestre.

Per ottimizzare tale soluzione, che continuerà a sussistere nel breve-medio periodo, è stato appunto ampliato lo scalo ferroviario che lavora come buffer per accogliere i treni formati nei terminal in attesa della messa in rete. Ma questo assetto degli instradamenti ferroviari attraverso la stazione di Mestre porrà comunque nel tempo dei limiti allo sviluppo del traffico ferroviario portuale, aumentandone i costi, i tempi di attesa e limitandone pertanto la competitività. Soprattutto nell'ottica dell'entrata in funzione di altri servizi e

infrastrutture ferroviarie – SFMR, AV/AC – che creeranno conflitti crescenti fra traffico merci e traffico passeggeri.

Ma altri vincoli da rimuovere vengono dallo stato attuale della rete che mostra la necessità di superare in particolare i vincoli connessi alla massima massa rimorchiabile (*Mappa 4*) e alla lunghezza dei treni, ovvero della lunghezza dei binari delle stazioni dove i treni devono fare scalo (*Mappa 5*).



Mappa 4 – Vincoli attuali connessi alla massima massa rimorchiabile della rete ferroviaria del Nord-Est



Mapa 5 – Vincoli attuali connessi ai moduli di linea (massima lunghezza dei treni) della rete ferroviaria del Nord-Est

Per collegarsi alla rete ferroviaria merci in modo efficiente l’Autorità Portuale ha individuato con RFI una ipotesi di nuovo collegamento che consenta di bypassare il nodo di Mestre, immettendosi direttamente nella rete primaria all’altezza della c.d. linea dei Bivi e che potrà servire meglio anche tutte quelle ditte insediate e che si andranno ad insediare nell’area ex-Petrolchimico.



Mapa 6 - Il Porto, l'ultimo miglio e il Nodo di Mestre

Dalle infrastrutture ai servizi

Sforzo infrastrutturale di grandi dimensioni, ma ormai inquadrato nella sua prospettiva. Uno sforzo però che ha bisogno di essere accompagnato, anzi preceduto, da un altro investimento strategico: quello dell'irrobustimento e/o dell'avvio di vecchi e nuovi servizi ferroviari.

E' quanto con intelligenza si sta facendo per il porto di Trieste, con l'aiuto della Regione Friuli Venezia Giulia, e per il porto di Ravenna, con l'aiuto della Regione Emilia-Romagna. Per non parlare di Koper e del sostegno statale che gli viene dalla Slovenia.

Occorre che qui si faccia altrettanto con l'aiuto della Regione del Veneto, delle compagnie ferroviarie e degli operatori: supportare entro i limiti delle regole sugli aiuti di stato, e quindi temporaneamente, lo *start-up* di servizi ferroviari lungo le direttrici di Milano, del Brennero e di Tarvisio, per rompere il

circolo vizioso per il quale, fino a ieri, “le linee marittime snobbano Venezia perché non vi trovano servizi ferroviari adeguati e i servizi ferroviari non si organizzano perché non alimentati dalle linee marittime”

E' un circolo vizioso che si può rompere con poco: contiamo sull'aiuto di tutti, Regione del Veneto in primis, per ottenere presto buoni risultati che vadano al di là di quelli che l'Autorità Portuale sta cercando, con le sole proprie forze, di promuovere (ad esempio, con il treno-blocco container Venezia-Milano (--Capacità di trasporto: 75 TEUs/train - Frequenza: 2 treni/settimana - Distanza: 250 km - Consegna: entro 12h)

Una esperienza avviata positivamente anche nella speranza che risulti uno stimolo al completamento delle tratte AV/AC che interessano il Porto di Venezia –in questo caso la tratta Brescia-Padova-- ed al maggiore coinvolgimento di operatori e istituzioni regionali.

Accessibilità stradale

L'accessibilità stradale è quella sulla quale hanno prevalentemente contato le attività portuali di Venezia per il loro sviluppo negli scorsi dieci anni.

Per questa l'Autorità Portuale continua a seguire una strategia che mira a mantenere l'accessibilità al porto a diversi orizzonti temporali, verificando la capacità di assorbimento delle reti e l'eventuale sussistenza di punti critici, e provvedendo –ove necessario-- a realizzare le infrastrutture atte a separare adeguatamente i flussi commerciali ed industriali da quelli urbani.

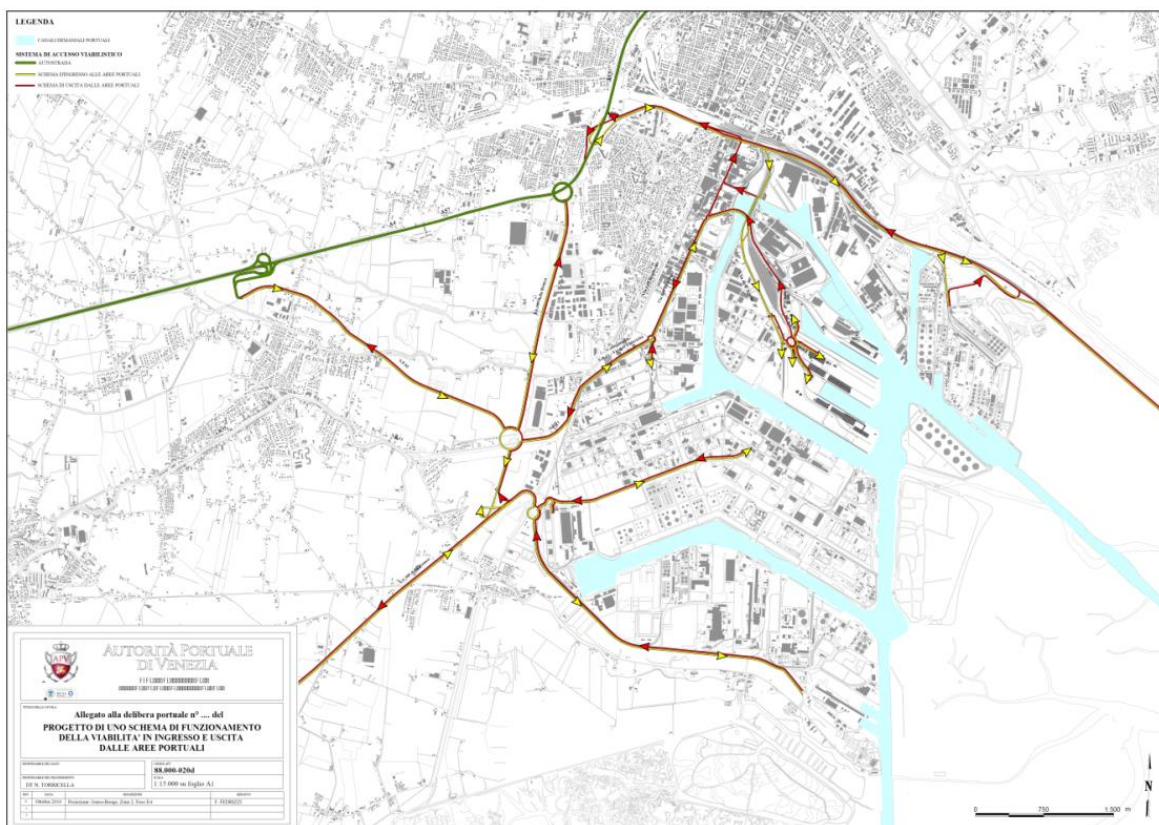
Da qui gli interventi condotti anche nel 2012 e 2013 sulla rete viaria di accesso e/o di instradamento delle merci da e per il porto. Interventi eseguiti tanto sui nodi – ad esempio via dell'Elettronica, 8 milioni di euro, già finanziato e in corso di progettazione, ed il Nodo Viabilistico “Malcontenta”, 12 milioni di euro, già finanziato, un appalto già aggiudicato, ma in attesa che il TAR si esprima prima di darne esecuzione – quanto sugli archi della rete viaria esistente quali, ad esempio, la riprogettazione della viabilità interna al Porto con l'ampliamento di via dell'Azoto.



Planimetria dell'intervento "Nodo Malcontenta"



Lavori in via dell'Azoto



Planimetria di accesso/uscita al porto di Venezia

Speriamo di poter presto trovare con il Comune di Venezia il modo di intervenire su strade di competenza comunale, ma utili ai terminal portuali – industriali (ad es. via dell’Elettricità), che necessiterebbero di adeguamenti sostanziali.

Accessibilità fluviale, servizi attivati e da attivare

Il porto di Venezia è uno dei pochi che in Italia ha il privilegio di poter contare su una accessibilità per navigazione interna perché può usufruire anche del sistema fluviale Fissero-Tartaro-Canal Bianco per arrivare 365 giorni all’anno fino al porto interno di Mantova e, attraverso il Po (quando è in condizioni di navigabilità) fino Cremona.

Un *asset* fondamentale per lo sviluppo della portualità riconosciuto non a caso anche a livello europeo.

Il Nord Est italiano è l’unico territorio del sud Europa che può avvalersi di un sistema integrato di vie navigabili in grado di giungere al cuore della Pianura

padana, il tessuto economico più produttivo a livello nazionale. Un asset che, in prospettiva, una volta connesso alla piattaforma d'altura, fornirà ulteriore stimolo allo sviluppo dei traffici facendo del porto di Venezia la "destinazione" (o l'"origine") principale (gli altri terminali fluvio-marittimi di rango europeo sono Ravenna e Trieste] per le merci imbarcate lungo l'asta idroviaria del Po, elevando di rango la stessa a collegamento primario, in analogia al sistema idroviario delle Fiandre che vede nel porto di Anversa, l'anello di congiunzione fra l'hinterland e i servizi marittimi oceanici.

Per valorizzare questo asset straordinario, l'Autorità Portuale di Venezia nel 2007 ha costituito la società Fluviomar srl con lo scopo di sviluppare i traffici fluviali, dimostrando la fattibilità del trasporto idroviario anche dei container tra Venezia, Mantova e Cremona, con una capacità di 14.000 TEU /anno, su cui primari operatori mondiali hanno investito (come MSC e SUMITOMO Chemicals) e che vede l'interesse di numerosi operatori logistici insediati lungo l'asta fluviale padano-veneta.

Oggi Fluviomar srl è una start-up matura, pronta per il mercato, ma come tutte le start-up, per crescere, ha bisogno dell'interesse e del sostegno attivo di tutti.

Un sostegno che non può più esaurirsi nella predisposizione delle necessarie infrastrutture e che deve spostarsi sulla creazione delle condizioni che ne rendono economica la gestione, attuando quello spostamento modale da strada a ferrovia per le merci pesanti e pericolose che tutti auspicano ma che pochi aiutano. Per diventare finalmente un servizio competitivo con altri analoghi operanti in Europa (si veda ad esempio il caso delle Fiandre, dove però le Regioni e lo Stato erogano contributi e certificati verdi /bianchi per le imprese per incentivare le imprese a spedire le loro merci via fiume) occorrono interventi di sburocrazia, semplificazione e, temporaneamente, sostegni finanziari rispettosi delle regole sugli aiuti di stato.

Per questo è necessario dare seguito (siamo in attesa da quasi un anno) alla determinazione delle zone di navigazione promiscua tra Venezia, Chioggia e Rovigo al fine di definire i requisiti minimi necessari per la navigazione delle

imbarcazioni iscritte alla navigazione interna e promiscua fino a tre miglia dalla costa. Ciò consentirebbe di evitare di caricare sul servizio fluviale oneri derivanti da una impropria equiparazione fra navigazione in mare aperto e navigazione in acque interne, purtroppo tutt'oggi esistenti in Italia, diversamente da quanto accade in altri Paesi europei.

Nuovi asset per un porto più competitivo

Alla necessità di por mano all'accessibilità del Porto di Venezia, l'Autorità Portuale ha affiancato una strategia di implementazione organizzativa dei servizi per le merci ed un aumento degli spazi a disposizione della portualità conseguendo, nel 2012 e nel 2013, risultati assolutamente rilevanti.

Vale la pena ricordare due interventi specifici che mirano a ridurre al minimo i tempi di attesa delle merci in porto ed a stimolare il traffico portuale intra-mediterraneo:

1. **il Nuovo centro controlli sanitari** – inaugurato nel marzo 2013 – posizionato nell'area adiacente ai controlli doganali.



Nuovo Centro Controlli Sanitari

La struttura consentirà di svolgere nello stesso stabile tutti i controlli di natura sanitaria sulla merce proveniente da paesi terzi. L'investimento sostenuto dall'Autorità Portuale di Venezia per la realizzazione del Centro è complessivamente di 1.3 milioni di euro. Tale intervento, unitamente ai magazzini a temperatura controllata già presenti a Porto Marghera è da intendersi quale ulteriore impulso ai traffici di prodotti freschi e freddi, principalmente intra mediterranei. Crescita di traffici che dipende anche dall'efficienza del servizio offerto che può essere incrementata con accordi doganali con i Paesi di riferimento. **Dal mese di luglio 2013 partirà nel porto di Venezia - e di questo va ringraziata l'Autorità Doganale - la sperimentazione dello sportello unico tra Dogane e Sanità Marittima.**

2. il Punto Franco riattivato

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dello scorso 6 aprile del decreto interministeriale che ne autorizza lo spostamento e l'ingrandimento all'interno dell'ambito portuale a Marghera il punto franco del porto di Venezia torna a nuova vita. Un'area di 8000 metri quadri posizionata all'ingresso del porto, tra il varco di via del Commercio e via dell'Azoto. Area che può (e deve!) aumentare di superficie nei prossimi anni e che lo sarà sulla base dei progressivi utilizzi che si stanno già promuovendo soprattutto per traffici con i paesi extracomunitari del Mediterraneo.



Collocazione del punto franco all'interno del porto commerciale

Agli interventi sul “software” del porto vanno aggiunti quelli condotti o in fase di conclusione sulla struttura infrastrutturale e sull’impianto portuale.

Il terminal “autostrade del mare” di Fusina

In tal senso occorre ricordare come, **a partire dall’inizio del 2014 diverrà operativo il terminal Ro-Ro “Autostrade del mare” di Fusina** un intervento paradigmatico tanto nella prospettiva di sviluppo dei traffici con i Paesi mediterranei, europei e non, quanto per l’esempio di valorizzazione di aree industriali dismesse o abbandonate a Marghera che esso comporta.

Il terminal Ro-Ro “Autostrade del mare” di Fusina Stato di avanzamento lavori (giugno 2013)

Investimento totale 225 milioni di Euro, di cui 200 milioni di fondi privati, 25 milioni di fondi nazionali e 11 milioni di contributi europei (TEN-T)

I lavori di realizzazione della Darsena Nord sono stati avviati da APV nel 2012. Nel 2013, Venice Ro-Port Mos ha avviato i lavori di competenza, funzionali a rendere operativa la Darsena Nord e i lavori preliminari per la Darsena Sud.

Le bonifiche sono in corso; le demolizioni dei fabbricati esistenti sono concluse e la realizzazione delle opere di banchina sono in fase avanzata. Le banchine della darsena Nord agibili dalla primavera 2014

La durata della concessione è di 40 anni



Terminal Ro-Ro Autostrade del Mare di Fusina (operativo dal 2014)

Paradigma di riconversione tuttavia che, rimanendo al bilancio del 2012 e 2013, si rinviene anche negli interventi di bonifica relativi a **3 aree del sito ex Montefibre e Syndial, una delle quali – 36 ha su 60 - potrà già entro quest’anno essere affidata a operatori privati per riconvertirla a usi portuali e logistici.**

Interventi meno imponenti - ma non meno importanti – riguardano poi la progettazione e realizzazione di due nuove banchine lungo la sponda di ponente del canale Industriale Ovest a servizio degli insediamenti produttivi retrostanti.

Porti lunghi e corridoi doganali

Accessibilità stradale, ferroviaria e fluviale, nuovi servizi ed aree per lo sviluppo portuale sono precondizioni necessarie, ma non sufficienti per il rilancio dello scalo di Venezia, come ogni altro porto di rango europeo.

A questi temi si aggiunge infatti quello **dell'organizzazione competitiva dei sistemi logistici radicati su nodi portuali**. Una necessità italiana prima ancora che nordestina, non a caso fatta propria dalla legislazione nazionale come espressamente previsto dal Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201 - il così detto Decreto "Salva Italia" – in cui viene dedicata specifica attenzione - dall'articolo 41 all'articolo 50 - alle misure infrastrutturali per lo sviluppo e la crescita.

Fra questi l'articolo 46 riconosce alla portualità una funzione primaria nello scambio commerciale fra il Paese e il resto del mondo stimolando la costituzione di sistemi logistici integrati che, grazie all'intesa tra più soggetti, realizzino infrastrutture e mettano in esercizio servizi di collegamento tra i porti e le aree retro portuali implementando l'efficienza della catena logistica e riducendo i costi del trasporto.

Nel caso di Venezia, una logistica finalmente a sistema offre l'occasione per integrare le eccellenze portuali (di Venezia certo, ma anche di Chioggia e Porto Levante) con quelle interportuali di Padova e Verona ed anche Rovigo.

Un sistema che prende forza dallo sviluppo di due corridoi doganali in partenza dal Porto di Venezia – l'asse ferroviario Venezia-Padova-Verona e l'asse fluviale Venezia-Rovigo-Mantova.

È anche così, costituendo "porti lunghi" e "corridoi doganali", che Venezia, il Nordest e l'Italia potrà liberarsi di quella tassa logistica impropria che oggi

grava sulla sua produzione manifatturiera; una tassa “dovuta” all’instradamento su lunghe percorrenze terrestri delle merci verso porti geograficamente molto lontani; una “tassa” gravosa per i costi diretti ed indiretti; una “tassa” tanto più odiosa perché comporta anche un implicito, progressivo ridursi della capacità, possibilità e propensione dei terminalisti, spedizionieri ed agenti marittimi veneti e nordestini di dotarsi di una autonoma strategia logistico-commerciale. Per la realizzazione di questi “porti lunghi” o “corridoi doganali” L’Autorità Portuale sta lavorando alacremente con l’Agenzia delle Dogane per la realizzazione del “corridoio doganale fluviale” Venezia-Mantova ed attende le regia della Regione del Veneto per massimizzare le interazioni con gli interporti di Padova, Verona e Rovigo

Il NAPA: un valore europeo riconosciuto e da valorizzare

Qualunque cosa il porto di Venezia intenda e possa fare trova un moltiplicatore eccezionale entro l’accordo di **coopetition (cooperazione e competizione)** NAPA che lega i porti dell’Alto Adriatico di Venezia, Trieste, Koper e Rijeka.

Il valore del NAPA sta tutto nei fatti.

L’inclusione tra i corridoi della rete essenziale Ten-T del corridoio Adriatico-Baltico è il maggior successo che non solo Venezia ma tutto l’Alto Adriatico, potesse conseguire in sede europea.

Un traguardo che non sarebbe stato possibile conseguire se ciascun porto avesse intrapreso da solo questo cammino. Un riconoscimento di importanza strategica perché testimonia la consapevolezza europea, ormai maturata, dello spostamento ad est del baricentro economico dell’Europa e della centralità adriatica sulla relazione Europa- Estremo Oriente.

Un riconoscimento che apre la strada all’alimentazione marittima da sud dei mercati europei centro-orientali, risorsa fondamentale per lo sviluppo economico europeo. Un riconoscimento che consente di dare dall’Alto Adriatico

una risposta positiva alle forti pressioni prevedibili sugli scali marittimi europei per l'aumentare dei volumi di traffico con il resto del mondo che non può essere affrontato dallo sviluppo di portualità tradizionali e deve passare inevitabilmente da una maggior collaborazione tra cluster di porti legati da rapporti di **coopetition**.

Vista dal lato della politica europea questo significa tradurre nel caso italiano la relazione tra corridoi essenziali (core Ten-T corridors) e porti che ne costituiscono i terminali – i punti di contatto con la rete di trasporto trans globale – in una relazione tra sistemi multiportuali e logistici e corridoio (corridoi) essenziali, contribuendo a definire dei multiporti-corridoio.

La sfida in Alto Adriatico sta tutta nel fatto che il multiporto-corridoio che meglio soddisfa le esigenze funzionali deve necessariamente comprendere porti appartenenti a tre Stati Membri: Italia, Slovenia e, da fra qualche giorno, Croazia.

L'accordo volontario NAPA rappresenta il primo esperimento europeo di coordinamento della governance di un multiporto. Un esperimento che è seguito con attenzione anche in altre parti d'Europa. Come è diventato evidente nel corso della conferenza annuale ESPO (European Sea Port Organisation), momento di incontro e confronto per i rappresentanti delle istituzioni e degli operatori del mondo marittimo portuale, tenutasi a Varna (Bulgaria) il 30 e 31 maggio, dove si è sottolineato come, negli ultimi 3 anni, i porti NAPA siano quelli che hanno registrato le migliori prestazioni, evidenziando delle dinamiche di crescita superiori a tutti gli altri porti e sistemi portuali europei anche grazie alla loro capacità di presentarsi "come un porto solo ricco di più scali" sul mercato marittimo mondiale.

NAPA un modello di eccellenza nella *coopetition* portuale

È dunque a fronte di tali risultati conseguiti negli ultimi 3 anni e delle prospettive future dei porti dell'Alto Adriatiche che il sistema NAPA è stato considerato un modello di eccellenza nella cooperazione tra porti da seguire, ad esempio, per la creazione di un'associazione tra i porti del Mar Nero (:

Varna e Burgas in Bulgaria, Galati e Constanza in Romania e il porto extra-UE di Odessa).

Per il prossimo futuro il modello di cooperazione NAPA si rafforzerà con diverse nuove iniziative.

A titolo di esempio, la prima prevede analisi e confronto delle regole e delle caratteristiche di funzionamento di ciascuno dei sistemi portuali nazionali (Italiano, Sloveno e Croato), da confrontare con le indicazioni fornite dalla Commissione Europea e contenute nella nuova proposta di Regolamento Comunitario sui temi dell'accesso al mercato dei servizi portuali e della trasparenza finanziaria dei porti. A questa seguirà una fase finalizzata a cercare di determinare un sistema di regole comuni e condivise tra tutti i porti NAPA per raggiungere, all'insegna della massima collaborazione, un *common level playfield* nel quale operare e competere.

La seconda prevede il sostegno da parte dei porti Napa al Master PEM (*Port economics and management*) organizzato, per l'anno accademico 2013/2014, dall'Università Ca' Foscari di Venezia in collaborazione con lo IUAV (Istituto Universitario Architettura Venezia) e l'Autorità Portuale di Venezia.

SCENARI E PROIEZIONI FUTURE PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ VENEZIANA E NAZIONALE

Due sono i temi che maggiormente esigono un approccio strategico “da nervi saldi”.

Il rilancio finalmente maturo di Porto Marghera e –tema del giorno– il mantenimento dello sviluppo della crocieristica su un sentiero di sostenibilità.

Da Marghera a Porto Marghera

E' arrivato il momento di avviare lo sviluppo di Porto Marghera in "discontinuità" rispetto a chimica e metallurgia pesante, ma in piena "continuità" con il modello originale di Marghera - industria sul mare - da reinterpretare (con il contributo di Europa, Italia, Regione, Provincia e Comune) e sfruttando le nuove tendenze di sviluppo dei porti e dei sistemi economici che li utilizzano.

Le nuove tendenze porto-centriche dell' economia mondiale

L'evoluzione complessiva dell'economia mondiale sta avendo precisi impatti sul settore marittimo portuale, che si sta modificando, adattandovisi. Per quasi tutto il secolo scorso le economie mondiali si sono sviluppate dietro barriere (fisiche o ideologiche) che hanno fatto sì che i sistemi di produzione dei vari paesi tendessero a localizzarsi al centro del loro territorio, molto lontano da confini e da contatti con altre economie (Colonia in Germania, Detroit negli USA, Birmingham in UK). Il venir meno di questi muri e l'apertura verso un'economia globale ha eliminato la necessità di tale protezione, favorendo gli scambi commerciali e, di conseguenza, la necessità di avere centri di produzione più vicini ai confini, ai punti di contatto con gli altri paesi. Se a questo si aggiungono il crescente costo dei carburanti (a causa della loro relativa minor disponibilità –si pensi che oltre il 50% del petrolio mondiale è utilizzato per spostare persone e merci), la sempre maggiore attenzione alle problematiche ambientali e i costi legati alla movimentazione terrestre delle merci, si ha un quadro delle **cause che stanno spingendo per modificare l'intero sistema produttivo e logistico che, in alcuni sistemi eco-**

nomici e portuali, ha portato all'implementazione di un sistema definito "porto-centrico".

Si tratta di un sistema in cui all'interno dei porti, o nelle aree ad essi prossime, si concentrano le attività manifatturiere e di trasformazione delle merci che arrivano o partono dai porti stessi, garantendo una maggior efficienza logistica complessiva, con enormi economie di scala e ridotti sprechi, economici e ambientali.

E' un modello che pone al centro il binomio produzione-logistica, l'una compenetrata all'altra nell'ottica di fornire il sistema più efficiente al minor costo, economico e sociale, possibile.

La presenza in un unico sito di aziende che lavorano le merci e imprese che le trasportano produce il doppio effetto positivo di aumentare l'integrazione della catena logistica e di creare dei poli/cluster di aziende che possono sfruttare bene le economie di scopo e di prossimità che un aggregato di questo tipo permette. Allo stesso tempo un polo produttivo logistico di questo tipo, per le dimensioni che può raggiungere, ha un impatto considerevole sulle politiche di trasporto in una regione, contribuendo all'accrescimento della multi modalit . Una grande occasione di sviluppo che si presenta a tutti i porti del mondo che dispongano di grandi spazi a filo banchina.

In Europa i porti che hanno gi  saputo cogliere l'occasione sono ad esempio Valencia – che in pochi anni ha superato il porto di Barcellona - oltre al forse pi  famoso London Gateway. Nel mondo sistemi simili si stanno affermando in tutti i continenti, dagli Stati Uniti (porti della Virginia e Miami) all'estremo oriente (porto di Shenzhen in Cina).

Quello **porto centrico**   un modello che nasce dall'esigenza di rispondere a delle criticit  del sistema dei trasporti e a delle inefficienze che lo rendono spesso "insostenibile" e che, nella sua applicazione fornisce dei vantaggi certi per tutti gli stakeholders portuali, dall'industria e gli investitori locali, alla comunit  locale sino agli investitori impegnati in commercio internazionale.

Il porto di Venezia – Marghera ha tutte le caratteristiche per sfruttare l'occasione "porto-centrica" perch    un ambiente in cui tale modello pu 

essere replicato e applicato. Anzi riapplicato perché ripropone lo schema dello sviluppo originario di Marghera –l’industria sul mare—solo passando dall’industria di base a manifattura leggera e logistica.

La vasta disponibilità di aree per insediamenti produttivi, la prossimità ad importanti vie di comunicazione, la presenza di un know-how forgiato e sviluppato in decenni di attività industriali ad alto valore aggiunto, oltre alla vicinanza con alcuni dei cluster produttivi più importanti del *made in Italy*, fanno del porto di Venezia un polo ideale per la replica del modello porto centrico nel quale insediare quelle aziende che già oggi hanno nei mercati internazionali il loro orizzonte di riferimento e che dall’efficientamento della catena logistica trarrebbero un enorme vantaggio.

Lo è tanto più a fronte dei risultati della recente indagine sull’impronta occupazionale svolta dall’Autorità Portuale dove emerge chiaramente come il porto si sia già evoluto, passando da un’economia fondata su produzioni industriali di base ad una maggiormente collegata a settori economici manifatturieri, che potrebbero sfruttare il porto per le proprie produzioni.

I dati rilevati, infatti, confermano che, oggi a Marghera, a fronte di 1.736 addetti occupati in attività industriali, ce ne sono 7.569 impiegati in attività portuali.

Questa trasformazione, spontanea, ha oggi bisogno di essere aiutata per ottenere il massimo dal suo potenziale produttivo ed occupazionale.

È questo un impegno cui è chiamata l’Autorità Portuale, ma anche tutte le istituzioni, nazionali, regionali e locali, ciascuna per quanto di competenza, se non si vuole correre il rischio di svilire ogni possibile tentativo di recupero e rilancio – produttivo ed occupazionale – di Porto Marghera.

Ed è un impegno che l’Autorità portuale intende tradurre avviando con il Comune di Venezia e il Comune di Mira il lavoro di ridefinizione degli strumenti urbanistici che sovrintendono allo sviluppo dell’intero ambito portuale di terraferma che comprende l’intera Marghera “industriale”.

Sono almeno 15 anni (dalla firma dell'accordo per la riconversione di Marghera del 1998) che Marghera vive entro un quadro di "scarsa chiarezza strategica". È tempo di uscirne.

Col senno di poi possiamo dire che dal 1998 ad oggi si è oscillato senza la necessaria lucidità tra l'ipotesi di confermare il modello storico Marghera (petrolchimica di base e metallurgia di base), senza tener conto della sua crescente obsolescenza, e quello opposto di rifiutare qualsiasi ipotesi industriale (anche quella basata su manifattura più leggera sempre capace di sfruttare la localizzazione filo banchina) alla ricerca di improbabili *waterfront* da sfruttare come luoghi di *loisirs* di complemento allo sviluppo turistico di Venezia e scimmiettanti i *waterfront* di Barcellona o San Francisco.

Nel 1998 la petrolchimica era ancora gestita unitariamente dall'ENI e si convenne di concedere a Marghera un ulteriore round di investimenti di base (raddoppio del cracking), solo all'esaurirsi del quale (venti anni dopo) il modello Marghera (industrie di base in bocca di miniera --il mare--) si sarebbe considerato superato. I dieci - vent'anni di continuazione della petrolchimica sarebbero stati impiegati per definire il nuovo modello di sviluppo immaginando che l'Italia mantenesse una sua politica industriale.

L'accordo del 1998 (poi reiterato in successivi accordi) è stato firmato con troppe riserve mentali.

Del Ministero dell'Ambiente del tempo, che non approverà mai il raddoppio del cracking, usando la VIA, ripetutamente negata, come arma impropria, e dell'ENI, del tempo, che aveva deciso di uscire dalla petrolchimica avviando una strategia di dismissioni a spezzatino.

Alla bontà dell'accordo avevano creduto solo i sindacati e le autonomie locali. Ma entrambi hanno poi commesso l'errore "sindacale" di continuare a trattare Marghera come un problema chimico al quale dare solo soluzioni chimiche.

La ricerca di "sedicenti" imprenditori pronti a rilevare gli impianti e la manodopera che qualche altro "imprenditore" (l'ENI o gli acquirenti successivi di bocconi dello spezzatino) voleva dismettere ha prodotto solo soluzioni tem-

poranee fondate sulla caccia a qualche forma di sovvenzione pubblica o sullo sfruttamento della rendita fondiaria - fatta lievitare dalle aspettative alimentate dalle incertezze urbanistiche, oggi finalmente tagliate dal PAT del Comune di Venezia che l'APV è pronta a confermare quando le sarà data l'opportunità di esprimere l'intesa prevista dalla legge.

Il tutto "sfavorito" da un prolungato clima di liberismo ingenuo che comportava una sorta di neutralità del Governo rispetto alle scelte del "mercato", confondendo per tali le scelte autonome delle imprese subentrate -- spesso solo temporaneamente-- a gestire i singoli pezzi dello "spezzatino".

La riconversione di Marghera è oggi finalmente possibile, perché si è esaurito un ciclo produttivo che aveva già perso da tempo alcuni dei suoi vantaggi comparativi .

I vantaggi sopravvissuti --vicinanza al mare, knowhow e ricchezza infrastrutturale-- sono oggi sfruttabili solo da ogni manifattura leggera (anche chimica e metallurgica, ma non di base) o dalla loro logistica.

Tra continuare a trasformare bauxite in alluminio o petrolio in PVC e limitarsi a far passare per Marghera solo container chiusi esiste una vasta gamma di soluzioni intermedie, che vanno dalla manifattura di seconda e terza lavorazione alla logistica industriale -- tutte attività ad alta intensità occupazionale ed alto valore aggiunto.

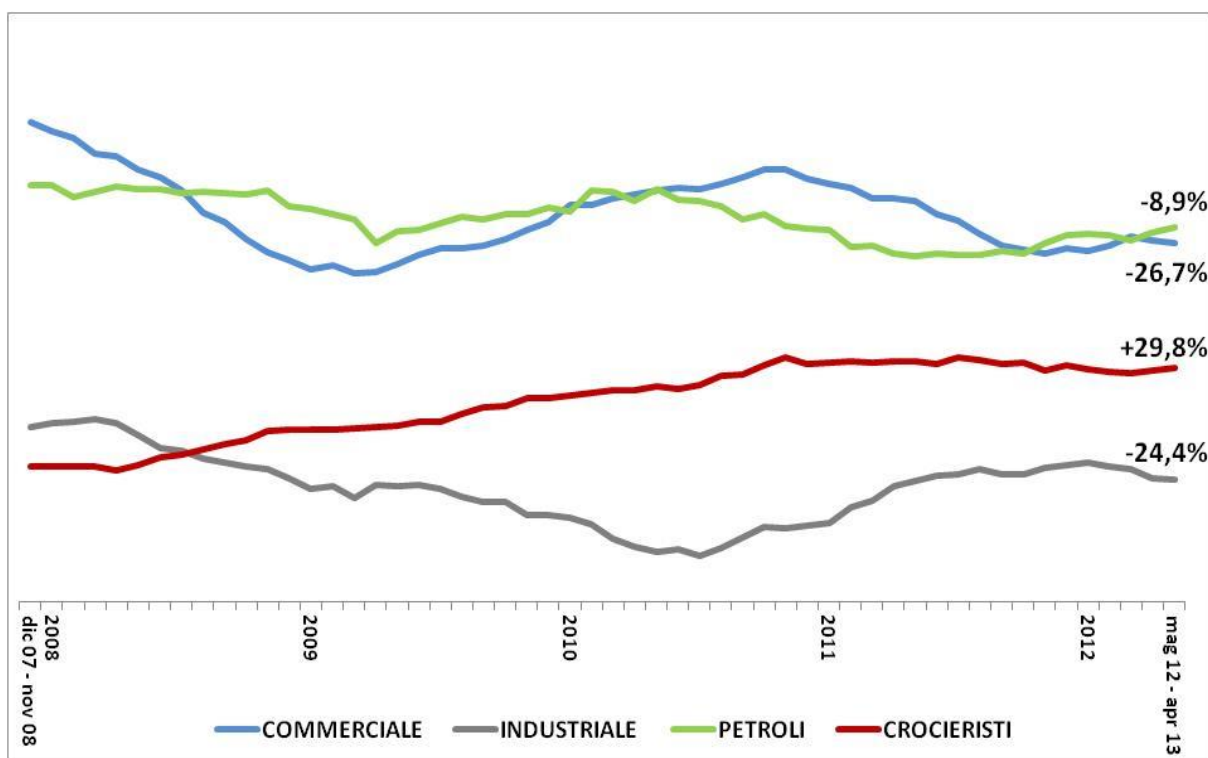
Le condizioni "portuali" sono tutte già realizzate.

Gli interventi di marginamento dell'intera area di Porto Marghera, realizzati ormai quasi completamente sulla base di quanto previsto dal Masterplan per le bonifiche, hanno consentito, per impulso dell'Autorità portuale di Venezia e sotto il controllo della stessa, di rispettare le larghezze e le profondità dei canali portuali previste dal PRP vigente lasciando l'opportunità ai proprietari dei terreni che si affacciano (attraverso la fascia demaniale) sui canali stessi di trasformare, con investimenti ridotti, i marginamenti in banchine portuali con profondità di 12 m.

Regione del Veneto e Comune di Venezia che, nella loro responsabilità devono oggi affrontare il problema, sanno di poter contare sull'impegno convinto dell'Autorità Portuale.

Per uno sviluppo sostenibile della crocieristica a Venezia.

L'attività crocieristica è il settore che, a Venezia, non ha in alcun modo subito, come invece accaduto per tutti gli altri settori, gli effetti della crisi.



Andamento dei settori portuali dall'inizio della crisi ad oggi¹

¹ Note: il grafico non presenta l'unità di misura sull'asse delle ascisse in quanto le serie storiche hanno unità di misura diverse, ovvero unità per i crocieristi e tonnellate per gli altri tre settori. Quello che però è confrontabile è la pendenza delle tre serie: come si vede dal grafico

Dal luglio 2008 (data convenzionale di avvio della crisi globale) è cresciuto ininterrottamente al tasso medio annuo dell'11,93% passando da 1.003.529 crocieristi sbarcati/imbarcati da 479 navi nel 2007 a 1.775.994 crocieristi sbarcati/imbarcati da 661 navi nel 2012.

Un fenomeno che proprio per la sua crescita impetuosa è stato oggetto di costante attenzione da parte dell'Autorità Portuale che, fin dal 2000, si è prodigata nel monitorarne ricadute ed effetti ambientali ed economici fino ad arrivare, **nel dicembre del 2011 e quindi ben prima del dramma consumatosi al Giglio nel febbraio 2012, ad ipotizzare un intervento radicale: allontanare il transito delle navi da crociera dal Bacino di San Marco.**

Un obiettivo che l'Autorità Portuale intende perseguire confortata, dal marzo 2012, anche dal DL Clini Passera che impone di individuare una alternativa al passaggio attraverso il Bacino di San Marco delle navi superiori alle 40.000 TSL.

Un obiettivo che si può e si deve conseguire a condizione di:

- **tutelare “i valori” della stazione Marittima e il ruolo di home port di Venezia nel Mediterraneo Orientale.**

“Valori” quali l'occupazione (4.255 di unità di lavoro equivalente nell'area veneziana), il PIL (221,6 mln/€ annui generati a Venezia, 397 mln/€ in Italia; 3,96 punti di pil a Venezia), il ruolo di homeport dato dalla efficiente accessibilità nautica, dei mezzi di rifornimento e dei passeggeri che si riscontra, per ora, solo in Marittima e gli investimenti (100 mln/€ dal 1997 al 2011 ed altri 30 mln/€ di investimenti programmati per i prossimi 3 anni)

- **non compromettere l'attività del Porto commerciale e industriale di Marghera** (7.299 lavoratori diretti e 25.000.000 tonn. di merci trattate) che non potrebbe continuare ad operare e tanto meno a svilupparsi

quella dei crocieristi è l'unica in costante crescita con un +29,8% rispetto al periodo di inizio della crisi economica internazionale (dic 2007-nov 2008).

se dovesse condividere aree e navigazione lungo il canale Malamocco-Marghera anche con la crocieristica.

Risultato che l’Autorità portuale propone di conseguire con l’accessibilità alla Marittima ottenuta entrando da Malamocco e liberando il Canale Malamocco-Marghera prima delle interferenze con le banchine del porto commerciale con l’escavo del canale Contorta sant’Angelo.

Progetto che l’Autorità portuale ha elaborato in collaborazione con il Magistrato alle acque e la Capitaneria di Porto e che presenterà, corredato dallo Studio di Impatto ambientale, Ai ministri delle Infrastrutture e trasporti e dell’Ambiente il prossimo 25 luglio

- Una soluzione che se verrà adottata intende assumersi l’obiettivo congiunto del **recupero morfologico di parte della laguna sud**

Nel frattempo ricordiamo:

--che l’Autorità Portuale ha promosso , insieme all’Autorità Marittima e al Comune di Venezia, l’Accordo Volontario “Venice Blue Flag 2” al fine di abbattere ben oltre i limiti di legge, la percentuale di zolfo nei carburanti usati dalle navi passeggeri in ingresso dal canale di Lido. Venezia diventa così già oggi il porto con minori emissioni di zolfo d’Europa e del Mondo

--che sono pronti ad essere realizzati progetti per l’installazione del Cold Ironing, l’elettrificazione da terra delle banchine che consente alle navi di spegnere i motori quando ormeggiate.

Ma questi sono tutti temi che ricordando che **“The port industry is about strong nerves”** (I porti esigono nervi saldi) valuteremo con il massimo della disponibilità e della collaborazione il prossimo 25 luglio a Roma.