

Associazione **AMBIENTE VENEZIA** - per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia

Spett. **DIREZIONE GENERALE PER LA V.L.A.**
Via Cristoforo Colombo
ROMA

MINISTERO DELL'AMBIENTE
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot. DVA - 2012 - 0028905 del 29/11/2012

Osservazioni alla Valutazione d'Impatto Ambientale
Terminal plurimodale off-shore al largo della costa veneta



Il progetto si compone di due tipi di terminal:
-il terminale per il traffico container
-il terminale per i prodotti petroliferi

Il porto off-shore manca del Piano Regolatore Portuale, obbligatorio per ogni porto nazionale, che rappresenta lo strumento centrale per la definizione strategica dell'assetto, della funzionalità e dell'articolazione geografica e urbanistica, delle infrastrutturazioni di mare e di terra e delle compatibilità ambientali e sociali.

In assenza di tale Piano si assiste ad una segmentazione di numerosi interventi singoli o settoriali privi di coerenza nelle loro reciproche interazioni sotto una visione unitaria e complessiva.

La V.L.A. pertanto va subordinata alla redazione del Piano Regolatore Portuale di Venezia

Il porto off-shore, inserito nel piano d'insieme rappresentato dal Piano Regolatore Portuale, necessita inoltre di una attestazione di compatibilità e convenienza da parte di quelle autorità ministeriali centrali che determinano complessivamente le politiche portuali nazionali, anche in considerazione delle risultanze della documentazione sull'analisi di mercato potenziale ("HALCROW-technical study report-Venice container terminal logistics study") da cui deriva l'esigenza del progetto in oggetto.

Il terminal per il traffico container

L'opera viene giustificata con la necessità di intercettare il traffico delle grandi navi portacontainer di 5^a generazione che trasportano fino a 12.000-18.000 teu e che necessitano di fondali di 16 metri; inoltre essa viene prospettata come un progetto strategico per tutto l'Alto Adriatico.

E' prevista una movimentazione di traffico a regime di 3 milioni di teu/anno, ed in una prima fase di almeno 1,5 milioni di teu/anno.

Le previsioni di traffico appaiono sovradimensionate anche se giustificate dallo sviluppo dei traffici dell'Alto Adriatico in alternativa ai porti del Nord Europa.

Attualmente i volumi di traffico in teu sono all'incirca: Trieste 350.000 teu; Venezia 400.000 teu; Ravenna 300.000 teu; Capodistria 500.000 teu; Fiume 80.000 teu per un totale di 1.630.000 teu.

Contemporaneamente risultano in cantiere o come prospettiva confermati: Trieste nel PRP dell'Autorità Portuale è previsto uno sviluppo di altri 400.000 teu; Venezia realizzazione piattaforma logistica ex Montefibre 500.000 teu; Ravenna nuovo terminal in project financing tra Autorità Portuale e Contship 400.000 teu; Capodistria i progetti di sviluppo puntano ad un obiettivo di altri 500.000 teu; Fiume sono stati fatti bandi di gara per la realizzazione di un terminal da 300.000 teu per un totale di 2.100.000 teu.

Associazione **AMBIENTE VENEZIA** - per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia
sede associazione: presso Municipalità di Venezia San Lorenzo - Castello 5056 - Venezia
Codice fiscale 94064510277
Iscritta all'albo delle associazioni del Comune di Venezia n° 2501

Associazione AMBIENTEVENEZIA - per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia

In tale contesto l'ipotesi che riguarda il nuovo porto off-shore dovendosi intendere alternativa a questi progetti sopraelencati (essendo verosimilmente non credibile l' ipotesi integrativa) e sulla base delle strategie interportuali dell'Alto Adriatico rende necessaria allora la verifica del grado di consenso di quelle 5 autorità portuali riunite nell'associazione NAPA e dei 3 Stati Italia, Slovenia, Croazia. E nelle procedure dell'iter autorizzativi devono emergere le posizioni di merito dei soggetti istituzionali che dovrebbero essere i protagonisti dell'intera opera.

In riferimento al finanziamento in project financing il progetto viene proposto da società controllate dall'Autorità Portuale di Venezia in alleanza con imprese costruttrici. Un connubio anomalo rispetto ad altre iniziative analoghe dove il partner è una grande compagnia armatrice o un importante terminalista. Questa assenza riduce la credibilità del progetto dal punto di vista imprenditoriale perché le previsioni di traffico sul quale si fonda la fattibilità non viene garantita: praticamente viene messa in discussione la *bancabilità del progetto*.

Il terminale per i prodotti petroliferi

La proposta prevede di iniziare con le opere relative al traffico petrolifero in modo da giustificare la copertura finanziaria proveniente dalla legislazione speciale per Venezia la quale prevedeva fin dal 1973 l'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna. (il Cipe stanziava 5 milioni di euro nel 2013 e 95 milioni di euro nel 2014) Un aggancio che oggi però non trova giustificazione in quanto da allora la situazione di Porto Marghera è radicalmente mutata, ed in prospettiva lo sarà ancora di più per quanto riguarda la necessità di approvvigionamenti petroliferi.

Negli anni 70 i volumi petroliferi si aggiravano attorno ai 13 milioni di tonnellate/anno per provvedere principalmente alla raffineria Agip ed al polo chimico a partire dal cracking del Petrolchimico. A quasi 40 anni di distanza lo scenario è fondamentalmente cambiato: il polo chimico è drasticamente ridimensionato e tra 10 anni sarà completamente rivisto, si prevede la chiusura della raffineria Agip (o quanto meno una sua riconversione verso prodotti green); in laguna rimangono solo depositi di stoccaggio per il transito di prodotti raffinati verso l'area padana che possono venir garantiti dai terminali di Trieste e Ravenna.

Dopo tanti anni il problema della estromissione del traffico petrolifero si è risolto da solo: realisticamente in prospettiva per le mutate condizioni oggettive e di riconversione non sarà più necessario alcun terminal dedicato. (E qualora se nel frattempo si dovesse continuare con un certo tipo di approvvigionamento per una residua quantità localmente necessaria e temporanea va perseguita la soluzione di una boa galleggiante a mare sul tipo di quella proposta dal Comune di Venezia e dal Ministero dell'ambiente nel 2006 i cui costi sono altamente inferiori a quelli della soluzione prospettata dal progetto in oggetto).

Venezia 23 novembre 2012

Associazione AmbienteVenezia