



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

E.prot DVA - 2012 - 0029058 del 30/11/2012

Alla Commissione VIA nazionale
Fax di 15 pagine

OSSERVAZIONE SUL PROGETTO E IL SIA DEL TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE AL LARGO DELLA COSTA VENETA



Il progetto 'Terminal Off-Shore' propone di fatto un radicale riassetto delle attività portuali dei più importanti settori del porto di Venezia: quello petrolifero-petrochimico e quello dei container. Dall'attuazione di questo progetto, e di quello della conversione dal greggio a biomasse della raffineria, deriverebbe uno scenario portuale totalmente diverso da quello attuale

- per tipologia delle merci movimentate, e, negli auspici dei proponenti, per le loro quantità
- per composizione, entità e manovre del traffico navale sia in mare che in laguna;
- per estensione delle superfici occupate o impegnate in mare e in laguna
- per estensione, configurazione e ruolo urbanistico delle diverse zone portuali di terra e per gli effetti urbanistici di ciascuna di esse sulle zone circostanti
- per funzionalità, attrezzamento e regime di movimentazioni dei depositi di terra
- per infrastrutturazione e traffici di terra e di retroporto e per la logistica di servizio alle navi

E' un'occasione di decisioni strategiche di grande importanza per molti decenni, tanto quanto le parallele decisioni recenti per il cabotaggio Ro-Ro ('Autostrade del mare') e prossime per la portualità passeggeri (traghetti e crocieristica). Il loro insieme delinea un porto futuro affatto diverso da quello attuale per aspetti fisici, funzionali, economici, urbanistici e ambientali.

1

E però sono tutte decisioni proposte e avviate ... fuori della legge.

La legge nazionale quadro sui porti (L. n.84 / 1994) stabilisce, infatti, che lo strumento con cui obbligatoriamente si stabilisce e pianifica unitariamente le tipologie e capacità di traffici, le funzionalità, la configurazione topografica e urbanistica, le infrastrutture e attrezzature di mare e di terra, e le compatibilità ambientali (e sociali), è il Piano Regolatore Portuale (PRP, art. 5), strumento che la stessa legge ha radicalmente ridefinito, con ben maggiori e più articolati compiti e contenuti, e più esigenti e partecipate procedure, rispetto ai piani del passato.

Il Porto di Venezia però è l'unico grande porto italiano che non ha ancora attuato questa legge ormai quasi ventennale, che non si è dotato di un nuovo Piano Regolatore Portuale (o di una Variante generale del precedente) rispondente agli obblighi di legge, continuando a far riferimento ai Piani del 1902 (per Venezia insulare) e del 1963 (per Porto Marghera, 3^a Zona Industriale e Porto S.Leonardo, Canale dei Petroli (!)), del tutto superati per scenari e soluzioni, e comunque privi delle

caratteristiche richieste dalla legge vigente (nuova ... dal 1994 !).

E nemmeno ha provato a definire e a presentare ai Comuni interessati una proposta di strumento generale di pianificazione dell'insieme dei diversi ambiti portuali sul quale discutere e raggiungere l'obbligatoria Intesa (tra poteri paritetici) e una complessiva positiva Compatibilità Ambientale (V.I.A. d'insieme, obbligatoria per legge nazionale e comunitaria).

Quegli obblighi di legge per una preventiva, aggiornata, concertata e compatibile pianificazione portuale d'insieme sono stati elusi per le modifiche alle Bocche (che pure sono opere portuali), per gli interventi sui canali, per l'espansione e ristrutturazione dell'Isola del Porto Commerciale, per lo sviluppo del traffico e delle attrezzature crocieristiche, per il riassetto dei traffici cerealicoli e le nuove funzionalità del Porto S.Leonardo. Elusione relativa singolarmente a ciascuna/o di queste diverse funzionalità o settori o progetti, ma che riguarda anche il livello dell'insieme del sistema porto, oggetto così di una segmentazione in numerosi interventi singoli o settoriali mai valutati in un esame di coerenza di interazioni e di compatibilità entro una visione unitaria e complessiva.

E' inevitabile e urgente un diverso modo di procedere alle decisioni ancora da prendere, sia che riguardino i petroli, i container o i cereali oppure la crocieristica, i livelli di escavo dei canali (e magari anche delle bocche ancora da scavare, viste le preoccupanti accentuazione del dinamismo delle acque alte) oppure il regime d'esercizio delle opere di bocca, le infrastrutture di terra o ... Occorre smettere di procedere per decisioni parziali e separate, e prima, invece, discutere e concordare (tra porto e città, alla pari) un complessivo Piano Regolatore Portuale (tra l'altro, vero e proprio strumento urbanistico, sostitutivo del PRG comunale, e attuato e gestito dall'Aut. Portuale).

2

E' solo nel processo di redazione e discussione di un Piano d'insieme che si trova possibilità tecniche e istituzionali per immaginare reali alternative strategiche di assetti e mix funzionali, di localizzazioni e configurazioni, di funzionalità tecnica e soluzioni strutturali e relativi carichi e regimi di traffico, e compararne le prestazioni interne e gli effetti esterni (ambientali, urbanistici, sociali ed economici), come è naturale e necessario per ogni piano. Comparazione tra alternative che è obbligatoria per la valutazione economica (Analisi Costi-Benefici) e ambientale (VIA) e indispensabile per individuare assetti complessivi e soluzioni specifiche razionali, efficienti, compatibili e condivisi, senza ignorare o nascondere alcun aspetto rilevante del sistema portuale e del suo modo di inserirsi nella realtà locale e di usarne e consumarne le diverse risorse.

Anche riguardo al caso specifico, solo un piano complessivo può considerare e valutare a fondo le potenzialità (e le criticità) di un ipotesi di generale riordino portuale centrato su una espansione su una grande struttura off-shore.

Ipotesi così strategica (e potente) per un porto storico di crescente inaccessibilità e incompatibilità nel suo sito interno che sarebbe irrazionale concepire e valutare solo come un'aggiunta, per di più solo per estromettere il traffico petrolifero dalla laguna (obiettivo condiviso ma datato) o per catturare future grandissime navi portacontainer giramondo (obiettivo ambizioso ma assai incerto).

Con uno sguardo programmatico più realistico e lungimirante si potrebbe infatti considerare meglio:

(quanto al tema del terminal petrolifero)

3

— che il dimensionamento delle banchine, e forse anche delle attrezzature, per lo sbarco per lo sbarco dei prodotti petroliferi di cui il progetto prevede l'attestamento al terminal, risulta del tutto privo di qualsiasi argomentazione tecnica o di previsione di traffico.

La previsione delle diverse quantità di prodotti da sbarcare e inoltrare via condotta, e conseguente quel dimensionamento tecnico di opere civili e di impianti, appaiono quindi privi di motivazioni, anche rispetto all'evoluzione recente e futura della domanda locale (industriale e civile) e alla possibilità e convenienza di soluzioni concorrenziali al rifornimento via laguna.

Previsione di domanda, e conseguente analisi costi-benefici della soluzione proposta in comparazione con le alternative disponibili o attivabili, che per le opere pubbliche sono (per legge) entrambe fondamentali da conoscere e discutere entro un procedimento di V.I.A.

4

--- che, in particolare, a breve, secondo le più recenti iniziative e proposte della società proprietaria della raffineria, forse di petrolio greggio a Marghera non ci sarà più bisogno. Si rammenti, infatti,:

1) che l'Accordo sulla Chimica, nella sua parte di inquadramento e programmazione degli interventi dei soggetti privati è ormai completamente superato e vanificato dalla realtà dei fatti delle dismissioni e delle ristrutturazioni, non previste e anzi spesso scongiurate dall'Accordo, di larghissima parte delle imprese del settore chimico e petrolchimico nell'Intera Porto Marghera,

2) che lo stesso proponente del progetto, già sottoposto a VIA, della nuova raffineria in sostituzione dell'attuale, recentemente dichiara di voler ridimensionare quel progetto, e ha già presentato la propria nuova proposta per sostituirlo con altro impianto affatto diverso anche per materie prime e per prodotti finiti (si veda allegati articoli della stampa quotidiana sul nuovo progetto di bioraffineria, senza più alimentazione a greggio, presentato il 24 settembre 2012)

3) che, nel frattempo, lo stesso proponente ha sostanzialmente interrotto l'attività produttiva del vecchio impianto e ha drasticamente ridotto il personale, non ha preso iniziativa operativa alcuna per attuare nemmeno in parte il progetto di nuova raffineria e dimostra sempre minori intenzioni e impegni in tal senso,

4) che conseguentemente anche il progetto di sistema dei depositi costieri Petroven va considerato superato e quanto meno da riconfigurare in relazione al nuovo quadro di rifornimenti e di fabbisogni/consumi (e delle nel frattempo evolute opportunità localizzative, anche in relazione ad altri nuovi progetti -si veda punto successivo-)

5) che d'altro canto, a Porto Marghera, ma in zona sud, affatto diversa da quella del sistema dei depositi costieri storici, all'ordine del giorno ci sono altre proposte di nuovi impianti di produzione e stoccaggio di bio-carburanti, impianti che per di più da un lato occorrerebbe considerare e nel caso integrare almeno per previsioni di produzioni e traffici, se non anche per logistica e sistemi di gestione, o perfino impiantisticamente, con il resto dei depositi e della logistica di distribuzione regionale dei carburanti, e dall'altro, con il progetto Petroven, dovrebbero entrare nell'orizzonte di inquadramento

In tal quadro non è per nulla improbabile che entro breve tempo non vi sia più esigenza di un impianto di terminal off-shore per il petrolio greggio.

Questa circostanza determinerebbe un quadro complessivo di previsioni di domanda, di flussi, di costi-benefici, di giustificazione dell'opera radicalmente diverso da quello sinora definito per la soluzione fin qui prescelta (le cui previsioni di movimentazioni erano di petrolio greggio per oltre due terzi del totale movimentato dal Terminal: 6,3 Mtonn/anno su un totale di 9,37 Mtonn/a di

prodotti petroliferi previsti al terminal off-shore destinata (67 % del traffico complessivo - 69 % dei soli arrivi), quadro evidentemente totalmente superato. Le valutazioni conclusive di quel procedimento già svolto nel corso del decennio scorso, redatto su ipotesi di traffici petroliferi affatto diversi, non si attaglierebbero più a tale diversa situazione.

Si renderebbe quindi necessario per le sole residue sostanze di cui rimarrebbe ancora da eliminare la movimentazione navale in laguna un procedimento di ri-valutazione della efficacia, dei rischi e dei rapporti costi - benefici di tutte le alternative progettuali, nuove o anche a suo tempo già considerate e scartate.

5

--- che, in particolare, in un tale quadro di drastica riduzione del traffico annuo petrolifero residuo previsto meriterebbero un riconsiderazione le alternative di sistema, quale il rifornimento via terra da altri terminali portuali, o perfino la dismissione/delocalizzazione della/e attività che di quelle ridotte quantità ancora si alimentano o commerciano a Porto Marghera.

6

-- ma anche che, ugualmente in entrambi i casi (quadro nuovo o previsioni di movimentazioni sino a ora consolidate), restano ancora da verificare le soluzioni progettuali veramente "leggere", diverse da quelle già considerate dal 'Comitatone' del 4 febbraio 2003 (e riferite nel Giudizio Interlocutorio Negativo espresso dalla Direzione Generale DSA il 9 ottobre 2007 su precedente parere della Commissione), e già proposte in un'importante Osservazione del Comune di Venezia nelle precedenti fasi procedurali. si intendono l'Ormeccio a punto singolo o singola linea di ormeggio (Single Point Mooring), o le Torri fisse o cedevoli (Compliant, ev. per sicurezza con rimorchiatore). Soluzioni che risponderebbero efficacemente alle indicazioni di approfondimento progettuale (per soluzioni appunto dimensionalmente contenute, più economiche e reversibili) formulate in quello stesso Giudizio, e che con questa Osservazione si intende riproporre all'attenzione della Commissione, allegandone qui il testo originario (prodotto da una consulenza professionale affidata a professionisti del settore dal Comune di Venezia ['Valutazione Critica del Progetto Preliminare, eseguita per l'Amministrazione Comunale di Venezia, 672/2006, Terminal Petrolifero al largo dei Lidi Veneziani', a cura dei proff. Ing. Brando e Vielmo]).

7

-- ma ancora, per altro verso, che il progetto proposto non provvede a dare completa attuazione alle prescrizioni della Legislazione Speciale per la Salvaguardia della Città e della Laguna di Venezia, tralasciando di dare soluzione progettuale di estromissione dei traffici lagunari delle sostanze petrolifere diverse dal greggio, dalla benzina e dal gasolio, vale a dire innanzitutto della virgin nafta e dell'olio combustibile, che, per motivazioni diverse il proponente non ha previsto di attestare al terminal off-shore, prevedendo invece di lasciare definitivamente a navigare nei canali lagunari.

Una 'non soluzione', che cioè non estromette tutti i prodotti a rischio, inammissibile e nettamente fuori legge, e già bollata anche nelle indicazioni formulate nel Giudizio Interlocutorio Negativo della Commissione VIA, sopra ricordato.

Anche ammettendo le argomentazioni tecniche avanzate al riguardo nel progetto presentato, relative a eccessivi oneri tecnici ed economici per il trasporto dell'olio combustibile su così lunga condotta (che richiederebbe preriscaldamento) e a incertezza sul futuro della domanda della virgin nafta (consumata a Porto Marghera dalle manifatture petrolchimiche, largamente in fase di ridiscussione e sempre più probabilmente di progressiva e generale dismissione/riconversione), non si può omettere l'attuazione dell'intero insieme degli obblighi normativi, quindi anche per le sostanze minori, commercialmente meno sicure o meno facili da risolvere.

In assenza di soluzioni sostenibili e/o di una loro relativa importanza, allora il progetto deve semplicemente disporre la estromissione marittima lagunare, lasciando alle imprese (e accettando dalle esse) la formulazione di soluzioni alternative di alimentazione via terra, o di definitiva interruzione di alcune lavorazioni o commercializzazioni ora ancora presenti.

(e quanto al terminal container)

8

--- che le grandi e grandissime navi *giramondo* su rotte transoceaniche potrebbero non trovare conveniente allungare nell'Adriatico ma continuare a passare velocemente e a scaricare grandissime quantità di container in qualche scalo solo nel Mediterraneo centrale, lungo la linea diretta Suez-Gibilterra (e magari solo sulla sponda sud, dove le operazioni costano meno della metà).

E che quindi le decisioni circa la configurazione delle funzionalità di portualità container potrebbero e dovrebbero meritare più ponderazione, prudenza e verifiche approfondite, rispetto a quanto sinora abbiano ricevuto

VEDI APPENDICE I,

SULLA PREVISIONE DI TRAFFICO CONTAINER E SULLE DIVERSE POSSIBILITA' DI ESPANSIONE DEI TRAFFICI PORTUALI

9

--- ma anche che ci sono opportunità che potrebbero dare senso più compiuto e strategico alla proposta. Ovverosia che si potrebbe utilmente prevedere e qualificare la piattaforma off-shore soprattutto per estromettere dalla laguna tutti i tipi di grandi navi con essa incompatibili e che ora effettivamente vi navigano (e per accoglierne eventualmente, se possibile, anche di dimensioni maggiori), in primis croceristiche e cerealicole (opzioni non considerate dall'attuale progetto).

10

Un Piano di Portualità, e -solo dopo- un progetto attuativo, attenti a questi aspetti, potrebbero e dovrebbe allora prevedere, contestualmente al Terminal Off-Shore, e proprio grazie ad esso, anche:

10a

--- la totale dismissione delle grandi strutture marittime realizzate in laguna per il petrolio e che di recente si è ipotizzato di riconvertire per le grandi navi di cereali o altri prodotti, restituendo quindi all'ambiente lagunare tutta l'area del Porto S. Leonardo, nel centro della laguna sud;

10b

--- la dismissione di tutti gli impianti e le aree dei Depositi Costieri ('Isola dei Serbatoi' (!), ma anche gli altri ai Pili e nell'Isola Petroli), ormai superati e fisicamente obsoleti, e una ricostituzione di nuovi, di ben minore capacità e migliore qualità e compatibilità, lontani dalle città di Venezia e Mestre (quindi più a sud) e addirittura dalla laguna (perché alimentabili direttamente da condotte dalla boa -o piattaforma- Off-Shore, ma da affiancare ai canali navigabili senza attraversare diagonalmente tutta la laguna aperta centro-sud, e raccordandole/integrandole a quelle che già ora raggiungono Porto S. Leonardo), con vantaggio generale per compatibilità e sicurezza ambientale e urbana, e per più semplice e diretta accessibilità ferro e gomma

10c

--- la riduzione delle profondità dei canali (e delle bocche, laddove possibile o ancora da scavare), alle necessità delle flotte merci e passeggeri di minor pescaggio, ovverosia quelle compatibili con laguna che non serve attestare all'esterno, off-shore.

11

--- una modalità di realizzazione dello stesso Terminal Off-Shore più flessibile ai più vari utilizzi, più adattiva ad assai incerti scenari di traffico (incertezze sulla ripresa della crescita, sull'assetto dei trasporti marittimi transoceanici e mediterranei, sulla forte concorrenza di altri porti anche vicini), e che almeno sul medio periodo punti su strutture graduali, per fasi commisurate alla domanda effettiva e reversibili, di minori dimensioni e ri-galleggiabili (come il terminal off-shore GNL di fronte al Delta Po) o addirittura stabilmente galleggianti (come il già approvato terminal carbone d'altura per la centrale di Porto Tolle, o i Terminal di transhipment Container previsti nel Mare del Nord), evitando strutture ciclopiche, irreversibili, rigide come quelle sinora previste dal progetto (4

km di diga foranea di massi in pietrame larga alla base 130-140 m e alta 25 m, e decine di ettari di imbonimenti interni all'area di tale diga).

VEDI APPENDICE B,
SUL DIMENSIONAMENTO FISICO DELL'INTERO TERMINAL E SU POSSIBILI
MODALITA' COSTRUTTIVE PIU' SPERIMENTALI, REVERSIBILI e GRADUALI

12

--- una modalità di connessione tramite condotte sottomarine e subacquee, tra Terminal Off-Shore e centrali di deposito di terraferma, più attenta all'unicità dell'ambiente e delle risorse lagunari, e che integrandosi più programmaticamente e fondo con le risorse già utilizzate per la portualità, ne utilizzino la presenza per minimizzare l'intrusione nella laguna aperta.

Ciò può significare un tracciamento delle condotte più rispettoso e prudente verso la laguna aperta, e quindi si sviluppi, o quantomeno localizzi tutte le isole artificiali (di cantierizzazione e/o di gestione/manutenzione) in diretta adiacenza a canali già navigabili, minimizzando le manomissioni dei fondali, quanto meno eliminando o minimizzando i lunghi tratti di scavi per raggiungere (con grandi barche operative) tali singoli siti attraverso zone a bassi fondi prive di canali, come invece previsto nel progetto proposto.

IN CONCLUSIONE, si chiede con la presente Osservazione che la Commissione, riconoscendo i numerosi limiti dello studio e del progetto in discussione, nonché dell'intera impostazione del problema:

- 1) proponga la sospensione della procedura di valutazione del Progetto (interlocutoria negativa) fino a che continui a mancare un Piano Regolatore Portuale rispondente agli obblighi di legge, e quindi fatto oggetto di VIA nel suo complesso
VEDI TESTO PUNTO 1
- 2) richieda che tale Piano, preventivo al progetto, studi varie alternative di possibile configurazione del porto (tra cui anche le funzionalità oggetto del progetto ora in discussione) e ne valuti comparativamente efficacie, efficienze e compatibilità
VEDI TESTO PUNTO 2
- 3) al riguardo delle soluzioni tecniche oggetto del presente progetto, e in particolare al terminal petrolifero, ne individui i traffici effettivamente prevedibili negli scenari ora probabili, e su questi verifichi la motivazione e correttezza dei suoi dimensionamenti tecnici
VEDI TESTO PUNTO 3
- 4) verifichi la possibilità/probabilità che il petrolio greggio non sia più necessario a Porto Marghera, e che riconsideri anche funzionalità e configurazione dell'intero sistema dei

rifornimenti di prodotti petroliferi importanti cui rimarrebbe da dare nuova soluzione di estromissione dalla laguna, in un quadro di domanda, di traffici, di costi e di opportunità delle scelte che, in quel caso, sarebbe evidentemente affatto diverso da quello sinora considerato.

E in tale eventualità, alla luce di tale nuova situazione complessiva, verifichi nuovamente le preferibilità ambientali, territoriali, sociali ed economiche delle diverse alternative progettuali per l'estromissione già considerate o comunque ad oggi prefigurabili per le frazioni di traffico petrolifero già oggetto di precedenti proposte e che eventualmente rimangano ancora da risolvere.

Con il livello di approfondimento per previsioni e valutazioni comparative strutturate, approfondito e ad ampio spettro come necessario in un procedimento di VIA.
VEDI TESTO PUNTO 4

- 5) in particolare, in tale procedimento di riesame, rivaluti con nuova disponibilità e attenzione, tecnicamente aggiornate e alla luce del nuovo quadro locale di residue esigenze del settore petrolifero, per l'uno e l'altro tipo di prodotti, pure le soluzioni di rifornimento da terra, anche non costruttive

VEDI TESTO PUNTO 5

- 6) comunque ri-valuti, con specifica attenzione, e anch'esse aggiornate per tecnologia ed affidabilità ambientale; le 'soluzioni strutturali leggere' già auspiccate dalla Commissione, e soprattutto quelle ancora non sottoposte ad esame, come quelle già proposte nel Rapporto dei consulenti esperti del Comune di Venezia, a suo tempo già formulato come Osservazione comunale (boa galleggiante o similare: Single Point Mooring e Torri Compliant)

VEDI TESTO PUNTO 6

- 7) affrontando tale tema, esiga che le iniziative di studio e di elaborazione progettuale provvedano, se pur secondariamente, a fornire soluzioni di estromissione anche per i prodotti petroliferi e petrolchimici minori ma comunque critici e però sinora tralasciati o dimenticati, nella distrazione rispetto alla generale e categorica disposizione della Legge Speciale (così come peraltro già richiamato dalla stessa Commissione VIA), disponendo anche che, nell'eventualità che non si individuassero soluzioni dal costo sostenibile rispetto alla modesta dimensione dei flussi, si provveda comunque alla definitiva attuazione della legge anche solo con una semplice determinazione amministrativa di esclusione dalla navigazione in ambito lagunare.

VEDI TESTO PUNTO 7

- 8) quanto al terminal container, consideri e faccia considerare, in modo adeguato, ai proponenti e curatori degli studi, la possibilità, ancora per nulla esclusa, che le grandi e grandissime navi trovino non conveniente o comunque non opportuno raggiungere direttamente i porti del Nord Adriatico, e che quindi rimangano o ritornino plausibili e da valutare comparativamente anche le alternative, anche di scenario di domanda e di traffici e seguitamente anche di configurazioni di funzionalità portuale container, dimensionalmente più moderate e rispondenti alle effettive condizioni locali

VEDI TESTO PUNTO 8

senza azzardare, nel fare ciò, gratuite o illusorie prospettive di facile erosione delle quote di mercato dei porti vicini (o anche lontani), laddove è invece altamente probabile che anche i vicini competitori sappiano anch'essi promuovere iniziative per mantenere al massimo

grado le proprie quote di traffico
VEDI APPENDICE PUNTO 8a

quote che si può utilmente cercare di espandere perseguendo con piani e progetti operativi la qualità dei servizi di trasporto ferroviario offerti lato territorio e con la massima efficienza di utilizzo delle risorse già disponibili, prima che con il gigantismo di nuove infrastrutture e attrezzature, pesanti poi da sostenere economicamente)

VEDI APPENDICE PUNTO 8b

- 9) al contempo, nell'ipotesi con Terminal Off-Shore, questo sia pensato e predisposto perché esso possa offrire prestazioni sufficienti per conseguire con poco sforzo soluzioni di funzionalità atte ad ottenere l'estromissione dalla laguna di tutti i traffici navali incompatibili, quindi anche quelli delle grandi navi cerealicole come anche possibilmente, delle grandi navi passeggeri-croceristico.
VEDI TESTO PUNTO 9

- 10) Nel perseguire e insistere per un piano effettivo, quindi preventivo, per l'estromissione dei traffici petroliferi in un quadro unitario per tutta il sistema portuale (PRP), sappia integrarvi anche le corrispondenti dismissioni:
- del Porto S.Leonardo, totalmente inteso, sia come attrezzature petrolifere sia come attrezzature cerealicole,
- dei vecchi depositi petroliferi (specie e dapprima cominciando da quelli di greggio, in centro laguna Isola Serbatoi e limitrofi, o sulla gronda, e se possibile anche di quelli ad essi integrati, di raffinati ma ormai sempre più obsoleti e incompatibili),
- delle profondità dei canali eccedenti il fabbisogno per la residua navigazione interna una volta che fossero attestati nel Terminal tutti i traffici più pescanti ormai incompatibili con la laguna
VEDI TESTO PUNTI 10, 10a, 10b, 10c

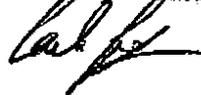
- 11) persegua e faccia ricercare caratteristiche del Terminal, progettuali e realizzative, sperimentali, reversibili, gradual, che lo rendano facilmente capace di economici adattamenti verso future diverse circostanze o esigenze () e di crescita dimensionale per fasi moderate effettivamente commisurate all'evoluzione della domanda
VEDI TESTO PUNTI 11 (e APPENDICE B, PUNTI 11a 11b)

- 12) richieda e/o individui un tipo di tracciamento dell'eventuale condotta sottolagunare che sia rispettoso dell'ambiente lagunare, e quindi non in diagonale in laguna aperta e/o con diversi scavi di nuovi tratti di canale navigabili, ma in adiacenza (come linea di tracciato o almeno come singoli punti di isole di cantierizzazione) ai canali già navigabili
VEDI TESTO PUNTI 12

Venezia, 27 novembre 2012

ECOISTITUTO DEL VENETO ALEX LANGER

x Il Presidente, Michele Boato



a seguire:
- APPENDICE A
- APPENDICE B tot. 6 pg

APPENDICE A

**Sulla previsione di traffico container
e su diverse possibilità di promozione dell'espansione dei traffici portuali**

Il progetto non fornisce alcuna motivata previsione di domanda di trasporto container che si ritiene di riuscire ad attestare e/o a catturare con la realizzazione del Terminal Offshore

8a

Il progetto riferisce alcuni cenni di uno studio relativo al traffico e alle funzionalità container dei vari porti Nord Adriatici (NAPA), studio descrittivo e previsionale.

[Vol.6, *Analisi di mercato potenziale*, peraltro fornito solo in lingua inglese, modalità per molti non accessibile, e quindi non attuativa delle prescrizioni normative di larga informazione della generalità degli interessati]

La descrizione della situazione 2011 evidenzia come il porto container di Venezia, rispetto ai porti più a est (da Trieste a Rijeka):

- è quello meno dinamico, che dal 2005 cresce meno (+65 %) nonostante abbia simile disponibilità di aree e abbia anch'esso già catturato un servizio diretto settimanale con l'estremo Oriente di oltre 4.000 TEUs (in termini assoluti è ormai sorpassato dal fino a poco fa debole porto di Koper, che è dotato di profondità assai simili),
- e che non offre nessun servizio integrato combinato con la ferrovia (distribuzione pressochè solo in area padana, quasi solo su camion; quota di inoltri per via ferroviaria: 3 %), mentre i porti di Trieste, Rijeka e Koper hanno attivato ormai decine di collegamenti ferroviari di distribuzione dei traffici portuali, estesi fino al centro europa, con importanti conseguenze sul traffico complessivo (+96, 99 e 230 %) e la sua compatibilità (quota ferroviaria, rispettivamente: 40, 10 e 61 %), e ulteriori previsioni di innovazione ferroviaria.

Quanto al futuro, l'unica previsione di domanda di traffico, risulta desunta dai risultati d'una articolata simulazione modellistica estesa alla area continentale e ai traffici di vasta scala, simulazione che viene presentata capace di tener conto di presunte (o auspiccate) modifiche alle prestazioni (e ai costi) del trasporto sia marittimo che continentale: modifiche relative in particolare a una più diffusa possibilità da un lato di collegamenti diretti con l'Estremo oriente con più grandi navi senza più transhipment mediterraneo, e dall'altro di conveniente prosecuzione per la distribuzione continentale su ferrovia).

Dei risultati di tale processo di simulazione viene riferita solo una previsione di domanda di traffico per l'anno 2030 per insiemi geografici di porti.

In particolare, in uno scenario di incremento di traffici complessivi continentali+mediterranei 2010-2030 da 31 a oltre 53 MTEU (+ 72 %), vengono previsti più che quadruplicati i traffici container dell'insieme dei porti Nord-Adriatici (da 1,3 a 6,0 MTEU), e quasi triplicata la loro quota percentuale (da 4,3 a 11,3 %), a scapito dei porti nord-europei (da 66,0 a 58,3 %), e senza alcun recupero percentuale dei porti tirrenici (anzi limati da 11,6 a 11,3 %). Ma nessuna specifica previsione di traffico viene fornita per singoli porti.

8b

E' peraltro interessante l'esempio illustrativo della metodologia utilizzata in tale previsione modellistica (esempio riportato in *Appendice 1* dello stesso Volume) e relativo alla comparazione dei costi di un trasporto monodirezionale di un container (1 TEU) da Suez alla Baviera, nelle due soluzioni via Venezia e via Amburgo, prodotta sia per l'anno 2010 che per l'anno 2030 (comparazione uniformata sui costi aggiuntivi rispetto al solo sbarco al Pireo, il più diretto ed economico nel continente europeo rispetto alla provenienza Suez).

Secondo tale previsione, nel 2030, l'utilizzo anche nel Porto di Venezia di servizi diretti e di grandi portate dall'Estremo Oriente (ancorchè con navi di 11000 TEUs, invece che di 14.000, come ad Amburgo) e senza più transhipment a Malta su piccole navi feeder da 1500 TEUs (come invece nel 2010), e il passaggio anche per tale porto alla successiva distribuzione ferroviaria, renderebbero più conveniente appunto il percorso su Venezia, incrementandone quindi i flussi annui (2030: via Amburgo: 542 Euro aggiuntivi e un flusso di 7300 TEUs, via Venezia 496 Euro aggiuntivi e quindi un flusso di 27.700 TEUs, quando la simulazione al 2010 stimava costi aggiuntivi di 474 Euro e un flusso di 57.900 ad Amburgo e 670 Euro, con un flusso di 200 TEU, a Venezia) [nulla si dice dei diversi percorsi delle restanti -e prevalenti- quote del traffico già via Amburgo nel 2011, quote evidentemente servite altrimenti presumibilmente con ancora maggiori convenienze].

Nell'esempio, interessanti sono soprattutto tre particolari:

- per il percorso via Venezia al 2030, la modellazione dimentica di considerare il nuovo transhipment dei container presso il Terminal Offshore di Venezia, transhipment necessario per utilizzare anche a Venezia traffici (quasi) diretti su navi di 11.000 TEUs (ma che obbliga anche ad un percorso degli ultimi 30 km su piccole chiatte di 432 TEUs), transhipment ritardato nel Golfo di Venezia anziché a Malta (come era considerato per l'anno 2011), ma che ugualmente ne graverebbe i costi previsti (movimentazioni, trasbordo marittimo finale lento e costoso, almeno 2 giorni in più di perditempo -da progetto), che invece non compaiono nella simulazione.

- la modellazione dimentica di considerare, per la simulazione 2011, il già esistente collegamento diretto dall'Estremo Oriente che recapita container ogni

settimana direttamente alla VECON, senza alcun transshipment (su navi da 4300 TEUs) e che sarebbe ampliabile, in alternativa alla costruzione del Terminal Off-Shore;

- la modellazione mantiene, anche all'anno 2030 ma solo per Venezia, un sovracosto ferroviario addizionale di 'calibrazione' (+85 Euro), del tutto arbitrario e immotivato, o forse rappresentativo di presunte future residue inefficienze ferroviarie, peraltro del tutto risolvibili.

E l'interesse prosegue se si osserva che:

- correggendo (schematicamente, per quanto possibile), la simulazione, cioè considerando per Venezia una soluzione di trasporto senza transshipment Off-Shore, e quindi con servizi diretti (come l'attuale) ancorchè a costi di navigazione maggiori complessivi (considerando per Venezia quelli attuali, su nave grande fino a Malta e su nave piccola oltre, costi incrementati allo stesso tasso di crescita 2010-2030 considerato per i costi marittimi via Amburgo),

- ed eliminando il penalizzante e immotivato sovracosto ferroviario,

i costi 2030 via Venezia (ancora aggiuntivi rispetto allo sbarco al Pireo) passerebbero a 560 Euro, quindi sostanzialmente ad un livello uguale a quello via Amburgo, ma con un tempo di viaggio complessivo, rispetto a quello, certamente inferiore. Con un conseguente riequilibrio dei flussi da via Amburgo a via Venezia, qui non stimabile, ma certamente rilevante.

Proprio questo esempio, quindi, pare confermare, anche con i numeri, che un forte sviluppo della competitività e di traffici del Porto di Venezia può venire anche senza Terminal Off-Shore (soluzione, quest'ultima, che a risparmi lontani - e privati- affianca alti costi di costruzione e gestione -pubblici-), ma con una politica attiva di elevata qualità di servizi intermodali su ferrovia, oggi del tutto assente (e per questo sempre più penalizzante per l'attuale porto, anche economicamente).

APPENDICE B

**Sul dimensionamento fisico dell'intero Terminal e
e su possibili modalità costruttive più sperimentali, reversibili e gradual****11a**

Il progetto appare debole anche nel dimensionamento fisico delle strutture del Terminal, dimensionamento sempre generosissimo ma quanto mai incerto e senza riferimenti sicuri.

- Il progetto prevede infatti, oltre a un largo dimensionamento fisico immediato delle strutture del Terminal petrolifero (tre accosti simultanei) corrispondente a ingiustificati e forse a breve già sovradimensionati capacità e traffico per petrolio greggio, benzina e gasolio, riserva addirittura la possibilità fisica di una sua ulteriore espansione da 3 a 5 accosti, ipotesi priva di qualsiasi benchè minimo aggancio a qualche circostanza nemmeno ipotetica.

- Il progetto prevede un grande dimensionamento anche della parte container, perché permetterebbe, nella fase di completamento finale 2030, banchine e molo di 2000 m capaci di 3 Milioni di TEUs/anno (2,6 considerando solo i movimenti di arrivo), ammontare cioè pari al 43 % del traffico container previsto per quell'anno nell'insieme dei porti del Nord-Adriatico, quando ora Venezia (2011) ne detiene solo il 25 %.

Nel progetto non viene riferito alcun motivo che renda plausibile tale rafforzamento di rango, quando invece tutti i porti più a est di Venezia stanno da tempo maturando una maggior dinamicità e aggressività sul mercato internazionale, basata sui servizi e la qualità del recapito finale (ferroviario), hanno risorse e opportunità fisiche di ampliamento più immediate, e posizione geografica più baricentrica rispetto al bacino continentale potenziale, con costi di costruzione e di gestione certamente non superiori, quando non inferiori, a quelli cui sarebbero assoggettate le iniziative di espansione off-shore del porto di Venezia.

- Ancora il progetto riserva una larga parte nord dell'area circoscritta dalla diga a una ipotetica, lontana, introduzione di un porto rifugio e di un terminal rinfuse, alla stato mai argomentati, giustificati, prefigurati.

- Il progetto, malgrado tali probabili sovradimensionamenti di tutte le sue singole parti costitutive, prevede di costruire subito pressochè tutta la grande diga (4 km, larga alla base 140 m e alta 25), senza alcuna prudenza né controprova rispetto a possibili alternative di configurazione più economiche ed efficienti, o almeno scomponibili per fasi funzionali veramente graduate sulla reale crescita del traffico e delle funzioni;

Tutto ciò appare ancora più critico rispetto ai compiti che questo progetto doveva svolgere avendo riguardo alle prescrizioni con cui la commissione VIA aveva espresso il 9 ottobre 2007 *'parere interlocutorio negativo'* alla precedente prima versione progettuale (che prevedeva solo funzione petrolifera, su dimensioni del terminal minori (ancorchè poi raccordato con lunga galleria sublagunare accessibile), e con una tecnologia costruttiva reversibile (cassoni autoaffondanti -e quindi ri-galleggianti).

Nel considerare allora quella versione, anche come motivazione di quelle sue conclusioni critiche, la Commissione aveva infatti osservato che *'[è opportuno] svolgere nuovi approfondimenti [ed] analisi destinati allo sviluppo di alternative progettuali meno onerose, nei costi e nei tempi di realizzazione, maggiormente "flessibili" negli obiettivi, e che tengano conto i diversi scenari di lungo termine nel contesto territoriale e produttivo direttamente ed indirettamente interessato dal progetto'*. E ancora *'l'analisi costi-benefici presentata dal proponente, risulta essere incompleta o quantomeno, suscettibile di ulteriori approfondimenti in relazione ad aspetti e scenari progettuali, programmatici ed ambientali diversi di quelli prospettati in merito nella documentazione predisposta'*.

Ora nemmeno questo nuovo progetto non risulta dare attuazione a quelle indicazioni, proponendo all'opposto, un progetto ancora più ibrido di funzioni, più grande, più costoso, più rigido, più irreversibile (a gettata), e senza nemmeno provare a confrontarsi con quel tipo di considerazioni né con più scenari di lungo termine nel contesto territoriale e produttivo interessato dal progetto

Tale mancata giustificazione è significativa e criticabile anche e soprattutto perché questo progetto, altamente costoso (preventivati 2,5 mld di Euro, solo per le opere civili, all'incirca a metà tra strutture per i container e strutture per i petroli -con la diga-) è sostanzialmente di spesa pubblica,

- sia per il terminal petrolifero -e l'intera diga- (impegno totalmente dello Stato per pagare l'affitto, pre-garantito a remunerazione assicurata, di quanto l'impresa ha già ricevuto in appalto di finanziamento e costruzione -prima dell'approvazione del progetto, e senza alcun impegno o rischio proprio per la successiva gestione;

- sia per il terminal container (garanzia dello Stato sul mutuo dell'Autorità Portuale intende costruire in proprio tutte le opere civili del terminal container, senza avere alcuna garanzia di recupero da del tutto ipotetici futuri gestori privati, a canoni comunque tutti ancora da immaginare).

Tutti questi aspetti del progetto appaiono particolarmente critici considerando le sue modalità costruttive in mare, che sono, come si è detto, assai rigide e irreversibili.

La soluzione tecnica adottata (costruzione a gettata e con piattaforme su palificate), da questo punto di vista è infatti la più compromettente e la più priva di possibilità di modifiche.

Questo aspetto renderebbe particolarmente problematica la successiva gestione di azioni costruttive che, alla prova dei fatti, per qualche verso risultassero da correggere o da ridimensionare, alzandone notevolmente i rischi anche finanziari.

11b

Ben altra tranquillizzante flessibilità e adattività a un contesto di numerose incertezze e di dubbi previsionali, oltre che di scarse e graduali risorse finanziarie pubbliche, potrebbero garantire modalità costruttive del Terminal *sperimentali, reversibili, graduali*, come impone proprio la Legge Speciale per Venezia (che ha generato l'obiettivo - e potrebbe anche offrire parziale copertura di spesa- di questo progetto).

Modalità simili risultano adottate in molti altri progetti analoghi, e sono possibili:

sia per la funzionalità di terminal petrolifero:

- con boe galleggianti (vedi proposta tecnica allegata)
- e senza fabbisogno di opere fisse di difesa (come nei vicini già esistente Terminal Gasiero di fronte al Delta del Po, e previsto e approvato Terminal Carboniero di fronte alla nuova centrale di Porto Tolle.

sia per le attrezzature per il transhipment container,

- con strutture galleggianti a grandi scafi (come per l'ormai approvato Rigassificatore d'altura della Toscana, anch'esso stabilmente raccordato ad un gasdotto sottomarino di trasferimento a terra, e appunto similmente per il già citato terminal carboniero per Porto Tolle)
- o con cassoni galleggianti (come già adottato pe un'intera nuova grande diga e attrezzature portuale a Montecarlo, e come già delineato nelle iniziative comunitarie per strutture appunto di transhipment d'altura, nel Mar del Nord, per le nove rotte artiche
- o almeno con strutture a cassoni autoaffondanti, ma per questo rigalleggiabili, come adottato per il Terminal Gasiero di fronte al Delta, del tutto rimovibile al termine del ciclo di vita, o alla bisogna anche correggibile, e certamente facilmente modulabile per stadi graduali.

 6