

Ass. "Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano"IV° Strada n°3 Zona Industriale 35129 Padova tel. 347 8665730 www.idroviapadovamare.org

Associazione iscritta nel Registro Comunale di Padova delle

"LIBERE FORME ASSOCIATIVE e delle COOPERATIVE SOCIALI" con il n° 1477 nella sezione tematica n° 7:

"TERRITORIO - URBANISTICA - TUTELA AMBIENTE e PROTEZIONE CIVILE"

procedimento dirigenziale n° 2009/68/0017 del 24 Marzo 2009 - P. IVA 04141400285

Copia della lettera inviata all'on. A. Martella (Part. Dem.) il 24 Aprile

Egr. on. Martella, ho letto il suo articolo "Città metropolitana, occasione per rilanciare la partecipazione" del 15 /4 sul Gazzettino e mi permetto scriverle per offrire un mio contributo al suo ragionamento.

E' un fatto che il 21 maggio le Regioni dovrebbero indicare a termini di legge quali sono le zone destinate a diventare Città Metropolitana. Condivido la sua idea di prendere in considerazione la Padova-Venezia, vuoi perché la città del Santo con il suo circondario garantirebbe la soglia di 1 milione di persone, indispensabili al quorum, vuoi perché, come scrive anche il pres. Paolo Costa sul Gazzettino di Venezia del 11 u.s. a pag 20, "oggi le città sono solo quello che le infrastrutture loro consentono di essere".

Come pres. dell'Associazione di cui sotto, da anni siamo convinti che il completamento del canale

idroviario fluvio-marittimo tra Padova e l'Adriatico (già noto come Padova-Venezia), sia l'asse portante del nuovo legame tra le due città.

Non solo perché altrimenti non esisterebbe la profondità retroportuale indispensabile al successo del Terminal off Shore (TOS), sia in termini di volumi (10 volte l'attuale traffico, una volta a regime), sia per la riduzione dei tempi di movimentazione; ma anche per le ovvie ragioni di sicurezza idraulica del territorio. (Converrà con me che la strada camionabile sull'argine e in parte sul sedime del canale invece le vanificherebbe).

Non mi risulta che fino a questo momento qualcuno abbia avuto il coraggio di sottolineare la preminenza di questi aspetti rispetto a tanti altri sollevati e descritti dai giornali. Ecco perché mi permetto riproporglieli e mi auguro li esponga e sostenga in un suo prossimo

articolo sull'argomento.

Sarei davvero lieto se anche il Part Dem si associasse a noi nel pretendere che i progettisti del nuovo canale, coloro i quali hanno vinto nei giorni scorsi il bando regionale per lo studio di fattibilità dello stesso, abbiano modo di ascoltare in via preliminare le esigenze dei Comuni interessati a quell'opera. Ascoltarli a posteriori non sarebbe un metodo serio!

Una Conferenza di Servizi sarebbe indispensabile e farebbe da corona ai ragionamenti in atto per la definizione dell'area metropolitana in discussione.

Augurandomi di averle offerto un interessante spunto di riflessione la saluto distintamente

dr. Carlo Crotti (presidente)

Riceviamo e volentieri pubblichiamo questa precisazione dell'ing. F. Veronese

(dir. tecn. del Consorzio di Bonifica Bacchiglione)

Il Consorzio di Bonifica Bacchiglione utilizza l'invaso del tratto di idrovia Pd-Ve in destra Brenta, già realizzato.

L'acqua che può oggi essere invasata è circa 1.000.000 di metri cubi, sufficiente ad esempio a garantire 1 mc/sec per 12 giorni circa.

Il tratto di idrovia in sinistra Brenta (dal Brenta alla laguna, non ancora scavato) è circa doppio.

Non sono volumi tali da risolvere le

situazioni di crisi idrica (ad esempio la somma delle derivazioni del Consorzio di bonifica Bacchiglione è di circa 8,5 mc/sec) ma da attenuare gli effetti della siccità nelle aree agricole limitrofe all'idrovia stessa.

Ing. Francesco Veronese

(Ndr Ringraziamo l'ing.

Veronese per la precisazione.

Ci ha informato del fatto che il bacino d'acqua dell'idrovia potrebbe, anche se in modo parziale, con-



L'idrovia di Saonara

trastare la mancanza di piogge nelle nostre campagne).

Containers vuoti, no grazie

Che fare e come gestire i container vuoti? Sono un problema, perché il flusso di merci dal Far East ne porta di pieni e non c'è equilibrio nelle spedizioni di ritorno.

Nel porto di Genova vengono

movimentati ogni anno 365 mila container vuoti, il 20% del traffico totale. Pieni e vuoti viaggiano assieme e le compagnie marittime vanno dove trovano accoglienza per entrambi e dove si possa siste-

marli prima che vengano riutilizzati. Mantenerli troppo tempo nei terminal portuali costerebbe pesanti commissioni. **Per ogni vuoto che non sapremo dove mettere, si rischia di perdere quattro**

container pieni, dicono al Dipartimento economia e metodi quantitativi dell'Università di Genova.

Ma se a Genova sono poco più del 20% del traffico complessivo, a la Spezia il 22-25 % e a Livorno il 20-22 % a **Venezia si arriva**

anche al 70%. Così dice **L. Robba** pres. dell'Associazione Italiana Terminalisti Portuali.

(ndr non è forse anche questa una buona ragione per dare profondità allo scalo veneto e distribuire i container su più porti interni , tra cui anche quello di

Padova? Perché diversi amministratori pubblici si ostinano a rifiutare l'idrovia navigabile ? Mi auguro trovare al più presto qualche esponente politico, futuro candidato alle prossime Comunali, che intenda chiederglielo.)

Per risparmiare si cambia rotta

Il contenimento dei costi di trasporto navale sulle rotte oceaniche favorisce l'Alto Adriatico.

Gli armatori, spinti dalla necessità di contenere i costi, hanno da tempo scelto di rallentare la velocità delle loro navi al fine di risparmiare sul carburante. A maggior ragione si valorizzano i porti mediterranei , tra cui quelli del Nord Italia, poiché nella rotta con l'Asia, scalare a Genova piuttosto che a Rotterdam consente di navigare 5,5 giorni di

meno. Gli Agenti marittimi stimano che il vantaggio economico complessivo per questo cambiamento di porto europeo, per una nave da 10 mila teu (container da 20') sia di oltre 1 milione di dollari a viaggio. Ovvero 100 euro a container. Non a caso Genova ha aumentato del 10% il suo traffico rispetto al corrispondente periodo dell'anno scorso e lo stesso ha fatto Venezia, in misura minore.

(ndr tutto ciò va a confermare una scelta di fondo che la nostra Associazione ha sempre perseguito, anche quando non si parlava del Terminal veneziano, ma solo di quello di Porto Levante, anch'esso in mare aperto, ma davanti alla foce del Po. Allora eravamo considerati degli utopisti illusi, ora i fatti ci stanno dando ragione)

La TAV del Corridoio 5 è un fallimento annunciato

(da Corr. Ven. 22 marzo)

Due ricercatori del Politecnico di Milano P. Beria e R. Grimaldi hanno pubblicato uno studio nel settembre scorso in cui dimostrano in modo inoppugnabile che la linea Alta Velocità tra due grandi città come Milano e Torino, senza fermate intermedie, con lunghe sopraelevazioni e gallerie, costata 7,8 miliardi di euro, ha trasportato nel 2010 su (dati di Trenitalia) 1,2 milioni di pas-

seggeri a fronte di un preventivo fatto nel 2007 che ipotizzava un movimento di 2,1 milioni.

Quelli calcolati per giustificare l'intervento avrebbero dovuto essere 14,2 milioni.

Queste previsioni sballate di 10 volte fanno presumere che i tempi di ammortamento saranno di secoli.

(ndr cosa dire allora di linee TAV a Nordest, le cui città hanno dimensioni ben inferiori a quelle di Milano e Torino ? Non sarà un fallimento annunciato ? Se pensiamo che la linea ferroviaria del Brennero , come pure quella per il Baltico a Montefalcone , si possono dal mare già oggi raggiungere per via d'acqua esistenti. Sono "strade" già pronte !)

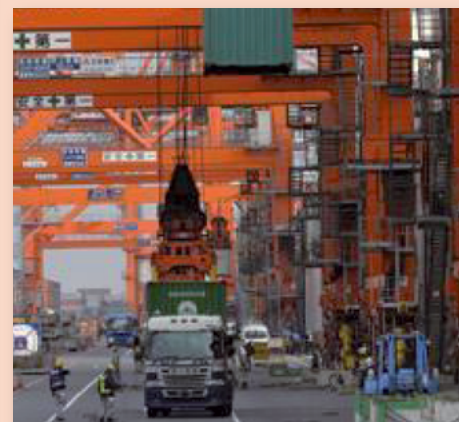
Dice la Corte dei Conti Europea

Anche nel settore portuale sprechiamo risorse pubbliche...

L'Italia è dopo la Spagna e la Grecia il paese UE che riceve più finanziamenti legati allo sviluppo dei porti. Non ne vediamo il risultato, perché le cifre investite finiscono poi per essere utilizzate per altri progetti e scopi. Manca un Piano di Sviluppo a lungo termine e quindi una strategia più complessiva.

(ndr in Veneto accade invece che

un Piano di sviluppo regionale - PTRC, adottato nel giugno 2009 dal Cons. Reg. - sia già superato dai fatti e la Giunta pare non abbia nessuna intenzione di aggiornarlo. Tanto per capirci : in quel testo di tre anni fa non è previsto il Terminal off shore ; non sono presi in considerazione tutti gli interventi di natura idraulica necessari alla sicurezza del territorio...etc. Forse qualcuno a pal. Balbi sta prendendo in giro i cittadini !).



Le speciali gru per i containers... a Genova

Perché oggi non è conveniente in Italia usare il treno al posto del camion ?

Molteplici sono le ragioni della sconvenienza, dice Sebastiano Grasso - pres. di Assologistica.

In genere dagli scali italiani si muovono treni lunghi 400-450 m, capaci di trasportare circa 52 teu. In Germania i convogli sono lunghi 600-650 m. e caricando anche 3

container da 20 piedi per carro ferroviario, ne possono movimentare 75. *(ndr sono carri ribassati e anche le gallerie che sono lungo il percorso di quel convoglio sono alte a suffi-*

cienza. Non è così per molte di quelle che abbiamo nelle Alpi Orientali. Non si voleva permettessero il trasporto di carri sovietici in caso di invasione a Gorizia.....)

A questo costo va aggiunto quello della movimentazione ferroviaria del container nell'area portuale. In Italia costa 750 €, in Germania da 250 a 350 €. Se ad esempio un convoglio di 52 teu da Milano al porto di Genova costa 3500 € per i 160 km (70 euro a teu), nell'ultimo kilometro ne costa altri 15 per le manovre in porto a cui si aggiungono altri 5-6 euro per quelle alla stazione di Milano. A questo si somma il costo per il carico scarico dal treno. Se il destinatario fosse a Bergamo, occorreranno altri 200 € per il camion fino a Milano. Insomma il solo viaggio di andata da Genova-porto a Bergamo costerà circa 350 € a teu, contro i 450-460 per un viaggio andata e ritorno GE-BG-GE su camion.(al netto delle nuove tariffe minime)

Su 3,3 mln di pezzi (intendendo

cioè un mix di container da 20, e da 40 piedi) destinati in import-export all'Italia, circa 700.000 (il 21%) gravitano sui porti nel Nord Europa, pagando in quei paesi i diritti d'importazione e le spese al contorno. Insomma regaliamo qualche miliardo di euro ogni anno a olandesi e tedeschi.

La percentuale di merce movimentata per ferrovia nei porti italiani è in media attorno al 9,9%, rispetto a 11,8 in GB, 15,7% in F e 21,4% in Germania. La media EU è del 17%. Il porto di Genova ha una media del 14% (2010). La Spezia invece arriva al 27% grazie all'Interporto di S. Stefano Magra.

Ma il gap con gli altri scali europei è anche sul fronte Dogane. Quelle di Genova lavorano dal lunedì al venerdì dalle 8 alle 18,00 e il sabato fino

alle 14.00. A Rotterdam sono aperte dalle 7.00 alle 23.30 e il sabato fino alle 15.30. Ovvero una capacità produttiva superiore del 50% alla nostra.

Senza contare che il Olanda si eseguono 6 controlli sulle merci import, contro i 17 delle nostre dogane.

Infine il tasso di rotazione dei container sulle banchine. E' troppo lento. Il problema si potrebbe risolvere ottimizzando gli spazi dei retroporti.

(*ndr anche questi dati ci confermano ancora una volta nell'idea che lo scalo veneziano, se vuole sopravvivere ed essere competitivo deve diventare un "porto diffuso", cioè sfruttare nuove banchine, dove possibile, anche nell'entroterra (Padova, Rovigo,... Mantova e sulla costa : Chioggia, Porto Levante...)*)

NOTE - Se una portacontainer da 11.000 teu ne sbarcasse in qualunque scalo soltanto 2.000, si potrebbe teoricamente formare un treno lungo 13 km.

(*ndr Non sono molti i porti ai quali possa attraccare date le sue enormi dimensioni e pescaggio. La domanda allora diventa : è in grado il porto e la ferrovia di Marghera di smaltire nell'arco di 24-36 ore questi volumi o non sarebbe meglio se l'operazione fosse fatta da più punti ? Tanti quanti sono raggiungibili dai battelli che collegano il Terminal in alto mare con la terra ferma ? Forse è anche per questo che nessuna grande Compagnia internazionale ha finora voluto investire il suo denaro per completare i capitali necessari alla costruzione del Terminal off shore veneziano.)*

Maersk, la maggiore compagnia mondiale di navigazione, ha deciso di costruire e gestire per i prossimi 28 anni presso Izmir (porto turco sul Mar Egeo) un nuovo punto di imbarco-sbarco di containers, attivo dal 2013, capace di movimentare 1,5 milioni di teu. L'obiettivo è di arriva-

re a 3 milioni

(*ndr lo scalo turco ha le caratteristiche giuste per le grandi navi portacontainers, quelle che vorremmo attraccassero al Terminal off shore veneziano. Evidentemente gli manca qualcosa: un retroporto capace di smaltire quei flussi ?*)

Dal Rapporto febr 2011 di UnionCamere e Union Trasporti.

E' stato calcolato che ogni container "lavorato" produce benefici al porto e all'intera collettività (manodopera, tasse, oneri e diritti vari....) pari a 10 volte quello di un container in transito.

(*ndr Eppure non leggiamo in nessun programma elettorale il proposito di sviluppare questa opportunità di crescita e di occupazione.*)

Occasioni di lavoro per i più giovani. Attualmente in Europa si cercano circa 15mila comandanti di

navi». Così recita il Rapporto febr 2011 di UnionCamere e Union Trasporti.

Nel 2010 la domanda di diplomati degli istituti tecnico-nautici è stata di 236mila giovani, 110mila sono quelli che le imprese ancora non sono riuscite a trovare. Molti sono gli sbocchi professionali per chi sceglie di frequentare queste scuole, sia nel settore economico che tecnologico. Gli istituti di questo tipo presenti in Italia sono 45, tre dei quali si trovano nel Lazio (Roma, Gaeta e Civitavecchia), luoghi di nascita dei futuri comandanti mercantili, progettisti o esperti di logistica, senza dimenticare la carriera militare.

La Giunta regionale ha affidato allo studio dell'ing. Daniele Rinaldo l'incarico per la redazione del progetto preliminare di completamento dell'Idrovia-scolmatore del Brenta verso la Laguna di Venezia. Tempo 6 mesi.

VIDEO SUGGERITI:

Venezia il nuovo porto d'altura (Terminal off shore)

http://www.youtube.com/watch?v=C_EI0Njvqqk&NR=1

Incrocio idrovia-canale Novissimo (sud di Mira) qualora passasse il progetto "camionabile": alluvione

<http://www.youtube.com/watch?v=c89JJBwL-OQ>

Intervista su TV7 Triveneta al dr. Crotti - pres. di "Salvaguardia idraulica ..." luglio 2011

<http://www.gruppotv7.com/articolo.php?id=106142>