

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

L'Italia e il fattore 12mila teu

«Se i porti del Nord Adriatico non potranno accogliere unità da 12mila teu questo sarà un grosso problema».

Così dice Christopher North, capo unità delle reti Ten-T, nel corso dell'info day sul corridoio adriatico a Roma nel maggio scorso.

«In Adriatico si movimentano l'1,5% del traffico container europeo - spiega North - una fetta che indica senz'altro le grosse potenzialità di crescita di questo luogo» ma anche la tremenda distanza che separa i

porti del bacino est italico da quelli nordeuropei. Questi ultimi, raccolgono il 70% dell'export asiatico, ma sono da tempo vicini al collasso. Ciò non toglie che resteranno ancora a lungo il punto di arrivo di quasi tutte le spedizioni di cinesi e dintorni.

(Ndr detto in parole più semplici e per quanto riguarda il Terminal off shore veneziano (TOS): o si crea un retroterra fluvio-marittimo, di cui l'idrovia navigabile è uno degli assi portanti, oppure il TOS sarà un investimento a perdere. Qualcuno

lo dica agli amministratori veneziani e a quelli che governano la Regione, che nell'ultimo Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, approvato in Giunta nel giugno 2012 si sono "dimenticati" dell'idrovia, preferendo la camionabile.

In realtà si sono dimenticati anche del TOS - quasi non esistesse - sebbene l'Unione E. abbia stanziato nelle scorse settimane 770.000 euro per la progettazione e il CIPE l'abbia da tempo inserito in Legge Obiettivo).



...sono le infrastrutture gli assi che determinano le forme di una città e il Terminal off shore è, a nostro avviso, quella la cui sola esistenza condiziona tutte le altre scelte.

Spiace non vederne menzione nel PAT veneziano.

Sono i numeri e la concorrenza degli altri scali italiani ed esteri a dettare le dimensioni minime di quella banchina in alto mare. Se a Genova progettano un porto da 10 mln di teu e stanno costruendo la ferrovia del Terzo Valico dei Giovi, proprio per completare la linea Rotterdam-Genova, il nostro Terminal al largo di Malamocco non può essere interessante per le grandi

Sintesi di una lettera da noi inoltrata al pres. Confindustria Venezia, Brugnaro. (luglio 2012)

Compagnie di navigazione - quasi tutte private - se non ne movimenterà a regime almeno 5 milioni.

Non ha senso per le nuove portaccontainers provenienti o dirette a Suez, percorrere nei due sensi l'Adriatico se i volumi non li giustificano. Più facile e comodo portarsi e scalare in un porto del Tirreno.

Ma per soddisfare le dimensioni di questi scambi, nei tempi strettissimi che esse oramai impongono, può Venezia e il suo entroterra affrontare questo sforzo? Possiamo pensare che milioni di container possano passare per Mestre - in treno o camion - in 24-36 ore?

Se fosse razionale pensarlo, allora il pres. Costa avrebbe già trovato un partner privato che lo accompagnasse nella realizzazione di quella banchina.

Se non v'è riuscito, forse vuol dire che ai loro occhi manca qualcosa.

Manca un retroporto di dimensioni omogenee! Mancano in quel di Marghera le infrastrutture che diano elasticità alle movimentazioni e potenzialmente prefigurino un ulteriore incremento.

Dal Commissario del Governo per la TAV tra VE e TS - B. Mainardi - apprendiamo che quella linea arriverà forse a Portogruaro nel 2030 e al capoluogo giuliano non prima del 2050.

Possiamo attendere così a lungo, quando nel 2013 almeno un centi-

naio di quelle grandi navi già stanno solcando gli oceani? Paolo Costa prefigura una delle tre banchine del Terminal non prima del 2016. Attenderanno i competitors nazionali ed esteri?

Ne dubitiamo!

Nei giorni scorsi leggevamo che Amburgo ha chiesto alla UE, attraverso la Cancelliera Merkel, di godere i vantaggi di un "porto franco". Genova con il progetto B.R.U.C.O. farà di Alessandria il suo retroporto-interporto. Come può Venezia restare in gara?

A nostro avviso bisogna partire dall'idea che se il Terminal off shore è la vera e unica interfaccia mare-terra. Non può esserlo Marghera, come tanti veneziani si ostinano a pensare! **NON HA SENSO CONCENTRARE TUTTE LE STRADE E LE NUOVE FERROVIE SU QUELLA ZONA DELLA LAGUNA.**

Dal Terminal i battelli possono raggiungere qualsiasi punto della costa compreso tra Ravenna e Monfalcone. Possono arrivare a tutti i porti interni che sono lungo corsi d'acqua come il Po, il Fisserò Tartaro Canal Bianco e l'idrovia padovana. E' da quei luoghi e da quelle stazioni ferroviarie, già in funzione che possono partire fin da subito e con investimenti minimi i convogli per tutte le destinazioni in Val Padana come per la Germania.

E' evidente che i battelli che congiungono il Terminal a

Per risparmiare si cambia rotta

Monfalcone, viaggiando lungo costa, tolgono ragion d'essere alla linea AV e lo stesso vale per quella verso Verona. Il Fissero Tartaro la può sostituire egregiamente, arrivando in un qualunque punto dove incrocia la linea per il Brennero.

Sono soluzioni quasi pronte ad eccezione dell'idrovia verso Padova.

Se questa visione la convincesse, egr. sig. Brugnaro, le conclusioni non possono che essere:

a) solo l'allargamento del porto di Venezia a Chioggia e Padova può offrire le dimensioni minime per dare respiro al Terminal.

b) Opere stradali come la Camionabile, la N. Romea e la Nogara Mare perdono di significato e non meritano di essere realizzate. La Camionabile, tra l'altro aumenta il rischio idraulico delle zone tra Padova e Venezia, perché dimezza la portata del canale in caso di alluvione.

c) linee come la TAC nel tratto Verona-Trieste sono da dimenticare (tra l'altro una TAC costa un 25% in più in fase costruttiva, per non parlare di quella manutentiva, perché trasporta pesi maggiori. Mi chiedo e le chiedo se i suoi costi non dovrebbero essere aggiunti a quelli di imbarco-sbarco. Non rendono ancor più costoso l'approdo a Venezia?)

d) se l'Autorità portuale non può fare a meno di allargarsi, per i motivi su elencati, può l'amministrazione pubblica non adeguarsi e non conformare la nuova città metropolitana comprendendo i Comuni di Padova e Chioggia?

(ndr. lo stesso discorso vale anche per i programmi dei candidati Sindaco a Padova. La città metropolitana a nostro avviso non può limitarsi ai Comuni limitrofi, ma comprendere, per i motivi iniziali suddetti, anche Venezia e Chioggia. Il tema dunque tocca in profondità il futuro della nostra comunità)



Docks di Anversa (Belgio) lunghi più di 2 km per sponda.

Richiesta a Zaia

I Comuni di Veggiano, Vigonovo, Bovolenta, Fossò, Ponte S. Nicolò (alla data di uscita di questo Notiziario) hanno votato una Mozione indirizzata al pres. Zaia affinché convochi al più presto una Conferenza Servizi su studio fattibilità idrovia Padova-Mare. Attendiamo a breve un voto altrettanto favorevole anche dai Comuni di: Saonara, Dolo, Mira, Camponogara, Campagna Lupia.....

Bankitalia e della Cassa Depositi e Prestiti su porti e logistica (da Piccolo 5 agosto)

La nostra portualità scricchiola al confronto con la concorrenza dei porti del Nord Europa.

Uno studio Bankitalia calcola che 450.000 teu tricolore viaggino verso quei porti. Il 50% verso Rotterdam, il 30% su Anversa, il 10% verso Amburgo, mentre il restante 10% sia suddiviso tra la belga Zeebrugge e la francese Le Havre.

Un altro studio della Cassa Depositi e Prestiti calcola in 12 miliardi la perdita annuale per l'inefficienza dei nostri scali e arriva al punto di temere che le grandi infra-

strutture e i Corridoi ferroviari trans-europei si risolveranno in un boomerang, dal momento che favoriranno l'arrivo delle merci dagli altri scali, invece di avvantaggiare i nostri porti e la nostra logistica. Le Autorità Portuali italiane sono troppe e scollegate tra loro, oltre a non saper pilotare il traffico terrestre a ridosso dei loro porti.

Secondo l'on.B. Giachino, presidente della Consulta Naz. Trasporti, per il periodo 2011-2020 è atteso un aumento dei traffici containerizzati mondiali tra il 43-68%, grazie soprattutto ai BRICS.

Qualcosa come 23-25 milioni di teu.

(ndr La Reg. Veneto invece preferisce le autostrade come la Orte-Mestre - nota come la Nuova Romea - favorendo di fatto il Tirreno e il porto di Civitavecchia a suoi. Ha un bel dire l'ex-pres. Autorità portuale Venezia che l'Adriatico "conviene" rispetto ad altri scali nazionali e nordatlantici. Se il Consiglio Reg. Veneto dà il suo benessere a infrastrutture che avvantaggiano l'altro lato dello Stivale, forse dovrebbe tornare sui banchi di scuola...)

Protezione civile, con la riforma lo Stato non risarcirà più per le calamità naturali (Sole 24 ore - 21 maggio)

Il decreto di riforma della protezione civile pubblicato sulla "Gazzetta" del 16 maggio afferma che **in caso di terremoto, alluvione**, o di ogni altra catastrofe naturale, **lo Stato**

non pagherà più i danni ai cittadini, i quali per vedere la casa o l'azienda ricostruita, avranno una sola strada: ricorrere all'assicurazione 'volontaria'. Ammesso che esistano

Compagnie disposte a coprire il rischio. E comunque: a che prezzo?

(ndr cessa così un assunto fondamentale di uno Stato "serio": la protezione dei suoi cittadini).