

Ass. "Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano"

IV° Strada n°3 Zona Industriale 35129 Padova tel. 347 8665730 www.idroviapadovamare.org

Presentato Progetto Preliminare per completamento dell'idrovia tra Padova e l'Adriatico

"Sarà una delle più importanti opere idrauliche realizzate in Veneto". Lo ha detto l'assessore regionale alla difesa del suolo e all'ambiente aprendo a Venezia la presentazione della progettazione preliminare per il completamento dell'idrovia Padova-Venezia come canale navigabile, ma con funzione anche di scolmatore del fiume Brenta, a cui sono stati invitati i rappresentanti delle amministrazioni locali e i portatori di interessi sia pubblici che privati. La progettazione è on-line per la consultazione. La spesa finale complessiva non è stata dichiarata, ma in via ufficiosa si prevede sarà intorno ai 500 mln e non 600 come ipotizzato nello studio di fattibilità.

(Ndr ci auguriamo che il pres. Zaia, conscio della priorità che la sicurezza idraulica ha per questa parte della Regione, prenda in considerazione anche l'idea di un "project bond" simile a quello da 830 mln da lui avanzato alla Bei, la Banca Europea degli Investimenti, per rifinanziare il Passante di Mestre. Questa particolare obbligazione, che paga ai sottoscrittori la cedola e il rimborso del capitale, utilizzando i flussi di cassa generati dagli incassi di un progetto infrastrutturale, ovvero un canale navigabile collegato al porto veneziano e al suo off shore, potrebbe coprire una parte della spesa. La garanzia BEI, stando al parere degli esperti, costituisce un elemento essenziale per il successo del bond, poiché aiuta a raggiungere un più ampio collocamento tra il pubblico dei sottoscrittori. È facile immaginare che i più interessati a partecipare siano proprio coloro che vivono e lavorano all'interno del bacino idraulico servito dall'idrovia... Del resto, uno sforzo per trovare fondi temo sia inevitabile, se è vero che la Regione si troverà indebitata nei prossimi anni per 20 mld a causa dell'infelice scelta di costruire la Pedemontana Veneta in finanza di progetto)

L'economia del mare cerca talenti

Vi sono 689 diverse carriere nei vari e differenti segmenti lavorativi del cluster marittimo, che cerca personale altamente qualificato. Si stimano tra 20-40.000 i posti per ufficiali nei prossimi 5 anni, dice l'International Maritime Employers' Council. Il giorno stesso che 23 neo-diplomati in tecnologia del mare sono usciti dal Its G. Caboto di Gaeta, tutti hanno ricevuto una lettera d'assunzione.

Su scala internazionale la Amsec, colosso dell'ingegneria navale cerca 191 tra ingegneri navali, meccanici, analisti dei costi per gestire suoi lavori in cantieri di 35 paesi. La Maerk, conglomerata danese, leader nella navigazione mercantile con una flotta di quasi 500 grandi navi, seleziona profili per: sovrintendenti tecnici per ship management; shipping off shore operations; cost controller; professionisti per la catena di distribuzione; specialisti in tecnologie marittime sui macchinari.... Offerte simili arrivano da Fincantieri (12 posti), Crowley (35 posti), Hapag-Lloyd (23), Norwegian Cruise (111), Royal Caribbean (109), Msc (54), Costa Crociere (22, solo nel ultimo bando)... per buyer tecnici, ingegneri elettronici per manutenzione e refrigerazione, cuochi, gestione risorse umane...etc.

(Ndr e se qualcuno tra i nostri politici ed amministratori non l'avesse ancora capito, il mare ed il porto veneziano allargato a quello fluvio-marittimo padovano sono il volano per la ripresa della Regione)

Dall'Europa alla Cina il trasporto su rotaia costa di più, anche se più rapido

La via del mare batte la Via della Seta terrestre. I 10 giorni in meno di viaggio dalla Spagna alla Cina non valgono la spesa. 2.000 \$ a container per trasportare olio d'oliva via treno non coprono un prezzo di vendita maggiorato, anche se a Pechino è considerato un prodotto d'eccellenza. Via mare costa 10 volte di meno, basta attendere 28 gg, affinché arrivi a destinazione. Nel nov.2014 una vecchia linea ferroviaria era stata adeguata al trasporto

dalla Cina alla Germania. Componenti d'auto all'andata e prodotti agroalimentari al ritorno. Ma i treni, arrivati carichi dall'Asia, ripartono vuoti il più delle volte. Su 39 solo 8 sono tornati carichi in Cina. Ma allora perché Pechino investe centinaia di miliardi di dollari sulla via terrestre? Un po' per dare respiro alla sovrapproduzione di acciaio cinese, riassorbendo disoccupati, un po' per aumentare col suo denaro l'influenza politica nei Paesi dell'Asia centrale, da sempre soggetti a Mosca.

(Ndr ho voluto inserire questa notizia per smentire gli oppositori al Terminal off shore, convinti che una linea ferroviaria di 13.000 Km possa essere alternativa al trasporto via mare e al Terminal veneziano.)



Il terminal container di Shanghai

I nuovi tunnel alpini sono un rischio per la logistica italiana ?

Con l'apertura del Gottardo ed altri trafori alpini il traffico merci potrebbe funzionare solo in una direzione, quella dai porti atlantici (Rotterdam, Anversa, Brema..) verso gran parte della pianura padana. Questa è la constatazione del pres. del porto spezzino, che già oggi lamenta il fatto che non un grammo di merce arriva dalla Svizzera da e per i porti liguri, proprio perché il nostro sistema logistico non è competitivo rispetto a quello germanico. Il Gottardo pare destinato a drenare dall'Italia quantitativi crescenti di merce e containers. *(Ndr Domanda: la costruzione della TAV corridoio 5, costruita a nostre spese, sarà dunque un vantaggio per i porti atlantici, qualora organizzassero trasporti in direzione del Nordest? La situazione è evitabile solo se verrà creato un porto di dimensioni continentali in Alto Adriatico: Venezia, Chioggia, Porto Levante e Padova. Ma non bisogna perdere tempo. Non sono cose che poi si recuperano.)*



Chiatta sul Fissero Tartaro Canal Bianco

Il ministro Delrio vuole sfruttare i binari AV, già pagati, per spostare merci. Non conviene!

I treni merci viaggeranno sulle linee dell'Alta Velocità, ha annunciato il Min. dei Trasporti G. Delrio. A velocità non elevata, perché le rotaie per l'AV passeggeri devono essere sempre mantenute perfette, i treni merci hanno pesi più elevati di quelli passeggeri, e se corressero a 300 km all'ora renderebbero proibitivi i costi di manutenzione della linea. In Francia l'intero sistema AV NON ne consente il transito e negli Stati Uniti dove il trasporto merci ha un enorme successo i treni, pesanti, diesel e automatizzati, viaggiano a 35km all'ora. Il problema maggiore del traffico merci ferroviario in Europa non è l'offerta di infrastrutture e la capacità delle linee, ma la domanda.

In Europa il traffico è in declino, nonostante gli aiuti pubblici alle infrastrutture ferroviarie e l'elevata tassazione dei mezzi stradali. La questione si chiama "rottura di carico": le ferrovie non possono essere capillari, quindi le merci devono di solito fare i tratti iniziali e finali del viaggio via camion, il che è complicato. Se si trasporta, come in Usa, minerali o legname o grano in grandi quantità e su lunghe distanze questo problema non si pone (il treno va da deposito a deposito), ma se si trasportano come in Europa prodotti industriali di

elevato valore diventa drammatico. La Francia, il Paese europeo che più ha investito in ferrovie, ha perso nell'ultimo decennio il 30% del traffico merci. La Germania va meglio, ma perché ha produzioni "pesanti" (chimiche e siderurgiche), e linee che raccordano direttamente gli stabilimenti. Noi produciamo beni leggeri, e in modo molto distribuito sul territorio (media e piccola industria). Se c'è da intervenire, è sulla logistica dei punti terminali (dove avviene la "rottura di carico", in particolare nei porti). La velocità non è un fattore strategico. Un esempio si può vedere nella vicenda della Maerks, una delle tre maggiori del mondo nel trasporto delle merci sulle lunghe distanze via mare. Genova sta costruendo la linea AV per Milano nota come "terzo valico" (ce ne sono già due lente), soprattutto per servire il porto e il suo traffico merci. Costerà almeno 6 miliardi di euro, interamente a carico dei contribuenti. Eppure la Maerks ha deciso di investire a Savona per i suoi migliori fondali. Il suo "retroporto" sarà a Mondovì, collegato con il porto da una linea ferroviaria vecchia, pendente e tortuosa, tanto è ritenuta poco strategica la velocità per le merci che sbarcheranno.

(Ndr Il ministro non deve dirci quali binari intende usare, ma quanto costerà il trasporto di un teu su quelli ad AV, ovvero se sarà competitivo.)

Con il progetto off shore 1600 nuovi posti di lavoro, solo a Venezia

Così ha dichiarato il 20 luglio il pres. P. Costa al Convegno organizzato dal Comitato "Venezia vuole vivere". La nuova banchina in alto mare potrà essere realizzata in due anni e mezzo, rivitalizzando Marghera e creando nuova occupazione. Il porto, oggi occupa 16.000 persone a Venezia, compreso l'indotto.

(Ndr non è possibile sapere al momento quanta occupazione e quanti altri effetti positivi procurebbe il completamento dell'idrovia a Padova e alla ZIP. Purtroppo questa fondamentale opera per la sicurezza idraulica del nostro territorio non è stata elencata tra gli obiettivi programmatici e strategici esposti dal pres. di Confindustria Padova (ing. Finco) nella sua relazione del 27 giugno all'assemblea di Confindustria PD. Anche il Sindaco Bitonci pare si sia dimenticato che l'idrovia era parte del suo programma per le comunali. Evidentemente pensano che l'acqua non invaderà mai i terreni dove verranno costruite la loro Fiera, il loro Nuovo Ospedale.... invece... il rischio esiste!)

Il traffico contains in Italia vale 20 mld

Secondo il Centro Studi di Confetra, i containers da e per il nostro paese che vengono movimentati da porti atlantici, rappresentano un mancato fatturato italiano per circa 2,3 mld €/anno, per non parlare dei corrispondenti posti di lavoro. Entrando nel merito si stima in circa 2.900€ il fatturato prodotto per 1 teu (container) per sdoganamento, stoccaggio, distribuzione... L'utile industriale è di circa 250 ed un beneficio per lo Stato, sotto forma di entrate per l'Erario di circa 1.450€. La creazione di 42 posti di lavoro ogni 1000 teu. Dal momento che il traffico di tutti i porti italiani assomma nel 2015 a 6,35 mln di teu in import-export e altri 3,78 mln di teu per trasbordo, il business dei containers genera 1,6 mld di euro per lo Stato; 9,5 mld di fatturato e 285.000 posti di lavoro.