

Ass. "Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano"

tel. 347 8665730 www.idroviapadovamare.org

Da oggi riprendiamo la tradizione trimestrale di pubblicare un periodico riassunto dei fatti e delle notizie che più toccano il tema dell'idrovia Padova-Mare. Ciò avverrà solo per via telematica, poiché il Centro Sociale Zip e l'associazione che lo dirige non è più disposta a pubblicare un nostro testo all'interno del Notiziario "Noi della ZIP" e tanto ad ospitare la sede legale del nostro Sodalizio.

Il documento che vogliamo diffondere in questa ripresa d'attività è copia del testo consegnato alla Commissione "Padova 4.0", istituita dalla Camera di Commercio di Padova al fine di raccogliere idee e proposte sul possibile futuro della nostra città. Il nostro Sodalizio nel gennaio scorso ha presentato quanto segue e lo porta all'attenzione di persone, associazioni, categorie e istituzioni che sono potenzialmente interessate al completamento e allo sviluppo del canale Padova-Mare.

PROPOSTA:

Studio sugli aspetti non-idraulici dell'idrovia tra Padova e l'Adriatico (protocollata n°3381 in data 25/01/17 dalla CCIAA Padova, Commissione "Padova 4.0")

OGGETTO:

dimostrare la necessità e l'utilità di uno studio sugli aspetti non-idraulici che il completamento idrovia comporta. Il presente testo è solo un promemoria che a grandi linee riassume le ragioni per le quali un report sul porto fluvio-marittimo della ZIP merita di essere elaborato.

Stato del canale navigabile

Al momento abbiamo solo il progetto preliminare, presentato il 31/3/2016 in Regione Veneto, committente.

https://www.regione.veneto.it/web/guest/comunicati-stampa/dettaglio-comunicati?_spp_detailId=3013382

L'assessorato reg. Ambiente sta vagliando le osservazioni pervenute. La necessità idraulica e l'opportunità trasportistica hanno trovato, a nostro avviso, una buona sintesi.

Il passo successivo sarà il bando del progetto definitivo. (nota 1) Con questo documento potremo chiedere anche l'intervento e il sostegno finanziario delle Istituzioni statali ed europee e forse anche di investitori privati, sul modello societario già depositato in Regione con la Proposta di legge n° 349 del nov. 1993. (nota 2)

Dal momento che l'idrovia è stata inserita dall'espres. del porto di Venezia, P. Costa, nel Piano Regolatore del porto lagunare e in considerazione del fatto che la recente legge sui porti li ha resi dipendenti dal Min. infrastrutture, riteniamo che la competenza a procedere spetti alle istituzioni romane ed in particolare al ministro Del Rio.

Obiettivo dello studio

Un canale produce molteplici effetti sul territorio che attraversa. Possiamo fare solo un elenco sommario degli argomenti e degli spunti che andrebbero studiati e quantificati. Riteniamo che per ogni punto occorrerà un esperto del ramo per ricavare numeri, sui quali ragionare e sommare a tutti gli altri singoli contributi.

1 - La navigazione commerciale

Ipotizzando a regime un traffico merci tra VOOPS (Venice On-Off Port System) e l'Interporto padovano di circa 100-150.000 teu/anno, è ragionevole immaginare un beneficio per il fatturato di quest'ultimo. L'allargamento del porto veneziano verso l'interno e l'aumento degli spazi a sua disposizione, può trasformarlo in uno scalo di livello continentale, anche grazie al contributo di altri canali interni, oltre alla nostra idrovia: il Fissero Tartaro Canal Bianco, già in esercizio fino a Mantova; e in prospettiva anche il Po, una volta sistemato come da progetto dell'ing. Fortunato.

Una previsione al 2030 sul traffico containers per i porti Alto Adriatico, elaborata dall'Authority portuale veneziana, è allegata. (nota 3) Quel flusso influenza anche quello del porto fluvio-marittimo padovano. Andrebbe considerato anche un traffico fluvio-marittimo, che non si dirige verso il terminal in alto mare.

Ad esempio: i teu refrigerati da e per il MAA (questo segmento del freddo oggi rappresenta il 14% della complessiva movimentazione dei containers a livello mondiale)...; i carichi eccezionali ora solo su strada...; il materiale da costruzione dalla Dalmazia (invece di estrarlo dalle cave venete)...; ed in una più lunga prospettiva non escluderei che una parte del traffico ro-ro, proveniente dalla Turchia, si possa spostare su battelli fluvio-marittimi...

Allego una nota informativa di un canale olandese (Van Stankenberg) molto simile al nostro, (nota 4) da cui si rileva un dato interessante. È la movimentazione per turismo o leisure time quella che paga e sostiene i costi d'esercizio di quel canale. Penso che andrebbe verificato se vale anche per la nostra idrovia



Sart Canal bridge (un ponte per unire due canali) Belgio

2 - Traffico camionale

La riduzione del traffico su camion tra PD e VE, sarà proporzionale alla movimentazione dei succitati 100-150.000 teu dal VOOPS e si aggiungerà a quella del fluvio-marittimo. Le minori emissioni di CO₂, PM₁₀ e PM_{2,5} andrebbero calcolate e messe nel conto ambientale.

3 - Benefici per le Aziende

Un sistema logistico, paragonabile a quello di altri Paesi avanzati, ha sviluppato una categoria di imprese che solo ora si affacciano sul mercato italiano. La Logistica NON è solo movimentazione delle merci, ma anche confezionamento e sconfezionamento containers. In Italia solo il 20% delle Az. Manifatturiere affida la sua logistica a dei professionisti esterni. I margini per crescere sono quindi enormi. (nota 5)

4 - Occupazione

Secondo uno studio di Confindustria la nuova industria della Logistica crea 37 posti lavoro e 2 mln di fatturato ogni 1000 teu confezionati-sconfezionati. In Germania la Logistica occupa 2,5 mln di persone e muove 4 volte il naturale import-export dell'industria nazionale, portando il costo logistico a carico delle imprese al 9% del PIL, mentre in Italia lo stesso rapporto è al 14%. (note 6, 7, 8)

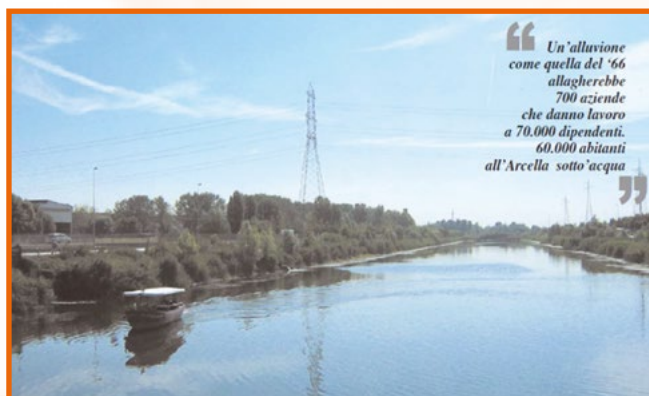
5 - Turismo, leisure time

Non ho dati in merito, ma penso che il tempo libero, il turismo da diporto, specie nella Conca Romea, gli stazi per imbarcazioni e l'indotto possano dare un contributo a imprese e occupazione. Anche gli alberghi di Padova e Abano avranno un

beneficio se il porto padovano procura movimenti di persone.

6 - Protezione ambiente

Le alluvioni ricorrenti non favoriscono gli investimenti in un territorio a rischio. (nota 9) La sicurezza idraulica, prodotta dal canale ridurrà la spesa per Assicurazioni e per altre forme di protezione dei propri beni. Oltre alle emissioni nocive per i polmoni dei nostri concittadini, va considerata la protezione dei beni ambientali e paesaggistici della Riviera del Brenta.



“ Un'alluvione come quella del '66 allagherebbe 700 aziende che danno lavoro a 70.000 dipendenti. 60.000 abitanti all'Arcella sotto'acqua ”

Usare vie d'acqua, in mare come su canali e fiumi, comporta una riduzione dell'impronta ecologica, oggi molto pesante. Padova è a livello 7. Consumiamo beni e servizi come se avessimo a disposizione un'area 7 volte maggiore.

7 - Agricoltura

Il canale potrebbe fornire acqua ai campi in periodi di siccità e di assorbire quella in eccesso in altri momenti.

(Il Consorzio Bonifica Bacchiglione Brenta già oggi – idrovia incompleta – fornisce in caso di necessità 8 mc/min per qualche settimana. In futuro???)

8 - Incassi per il Comune e rendita fondiaria

I porti producono introiti ai Comuni che li ospitano. Naturalmente variano a seconda della partecipazione azionaria. Genova riceve dal porto il 15% del totale delle sue entrate. Anversa il 30%; Rotterdam 57%; Bilbao 60%; Valencia 65%.... Quanto potrebbero incassare Padova e Venezia assieme ?

9 - Città metropolitana

Nel momento in cui il porto si allarga e la produzione di reddito è condivisa tra PD e VE, anche il versante politico ed amministrativo non potrà evitare di adeguarsi. Soprattutto nella gestione urbanistica della nuova città metropolitana, che avrà un "centro geografico" più "verde" e meno popolato dei suoi estremi cittadini.

Conclusione del 25.01.2017

Per tutti questi motivi – e sicuramente ve ne sono altri che non ho immaginato – caldeggio l'intervento della CCIAA padovana. L'impostazione dello studio sarà utile anche per avere uno schema a cui fare riferimento per altri porti fluvio-marittimi, come quello di Rovigo, Porto Levante, Chioggia.....

NOTE

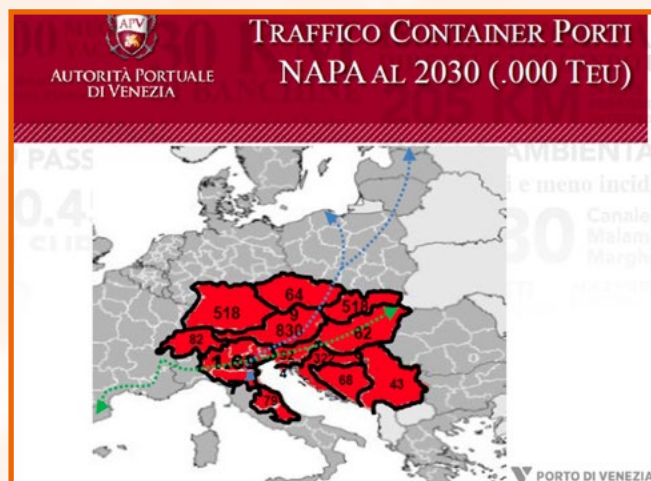
- 1 Pensiamo spetti al Governo, attraverso i Ministeri interessati (Infrastrutture, Ambiente, Interni-Protezione Civile...), occuparsene. Stando alla tabella delle prestazioni dell'Ordine Ingegneri, a nostro avviso basterebbero 7 mln, solo per i disegni e il calcolo preciso della spesa per completare l'opera. Ipotizziamo sarà intorno a 500 mln. Questa cifra va paragonata al danno che avremmo qualora si abbattesse sul nostro territorio una massa d'acqua paragonabile a quella del nov. 66. Il prof. D'Alpaos parla di 2 mld circa.
- 2 Progetto di legge regionale: "Partecipazione Regione V. ad una spa per il completamento e la gestione del sistema idroviario"
- 3 piantina allegata
- 4 un breve report sul canale olandese Van Stanckenborg
- 5 Da un articolo di Affari Finanza del dic. 2016: http://www.repubblica.it/economia/rapporti/impresa-italia/mercati/2016/12/21/news/fercam_non_piu_solo_spedizioni_adesso_si_lancia_nella_logistica_contract-154581885/
T. Baumgartner – pres. Fercam – offre alle imprese servizi a valore aggiunto. In 6 anni la sua Ditta trasporti ha raddoppiato il fatturato (da 300 a 600 mln), gestendo il magazzino dei clienti, tutta la filiera del trasporto e della distribuzione. La Logistica è uno degli elementi che contribuiscono alla competitività delle aziende, perché tocca o va a ridurre i costi trasporti, tempo di consegna e ricezione, spazi utilizzabili.
- 6 Risparmi. Cosa comporta l'inserimento nella catena logistica di imprese come la Fercam in ZIP? Per BANCA INTESA: riduzione 20-30% sul costo spedizione e del ciclo consegna dal 25-50%; riduzione del capitale da investire dal 30-70% in assets, dimensioni magazzino, spazio

utile, scorte... Per CENSIS: riduzione costi logistici del 10,1% sul fatturato per le PMI, a fronte del 4,9-5,3% per le grandi. Per BANKITALIA il gap logistico italiano rispetto alla media UE costa al sistema Paese 40 mld/anno.

- 7 Esempi all'estero. A Brema il 24% della forza lavoro è coinvolta direttamente o indirettamente nel porto e nella Logistica. In GB con la messa in esercizio del terminal "London Gateway" alle foci del Tamigi, costo 1,5 mld £, per una movimentazione a regime di 3,5 mln teu, hanno trovato lavoro 12.000 persone, che con l'indotto arrivano a 30.000.
- 8 Col termine cluster marittimo si intende la somma di tutti quei settori economici che in varia misura sono coinvolti nella produzione di beni e servizi attorno al mondo dell'acqua e del mare: dalla gestione dei porti alla cantieristica mercantile a quella per minore per il diporto; dalle riparazioni navali ai servizi tecnico-nautici; dalla logistica portuale all'intermediazione finanziaria; dalle assicurazioni alle telecomunicazioni; dai sistemi di sicurezza per uomini e cose al contenimento dell'inquinamento marittimo e fluviale; dalle costruzioni e manutenzioni dei corsi d'acqua al catering...etc..... Il PIL complessivo generato da queste imprese supera quello della agricoltura e del suo indotto di oltre 4 miliardi di euro/anno e rappresenta circa il quadruplo di quello generato dal settore automobilistico italiano.
- 9 Un'alluvione come quella del 66 allagherebbe 700 Aziende, che danno lavoro a 70.000 persone e 60.000 persone all'Arcella si troverebbero in zona allagata.

Allegati:

- scheda teu al 2030 in Europa da porti Nord Adriatico



- descrizione canale olandese Van Stankenburg

Il canale Van Stankenburg (VSC)

Un canale olandese per molti aspetti simile all'idrovia Padova-Mare

Si tratta di un'opera artificiale che fa parte dell'idrovia che collega Amsterdam con le province di Friesland e Groeningen e che mostra forti similitudini con il tratto che collega Padova a Venezia. (Non considerando però le potenzialità fluvio-marittime della nostra)

Il VSC è lungo 26,9 km mentre il segmento PD-VE è di 27,4 km.

È un canale di V^a Classe, per natanti lunghi 110,5 m, larghi 11,5 m; con pescaggio 3,2 m. Nel suo percorso incontra 14 ponti e due chiuse. **Il battello che noi proponiamo per la PD-Mare è lungo 109,6 m; largo 11,5 e pesca 2,8 m; con un dislocamento a pieno carico di 3180 ton, trasporta 98 containers.**

Il canale VSC vede durante l'anno il passaggio di circa 14.000 battelli, ma solo 5000 di questi hanno una portata tra 1000-2000 ton. ovvero hanno un uso commerciale e di trasporto merci.

In virtù delle somiglianze tra le infrastrutture si potrebbe avere una prima e sommaria idea dei costi di gestione del canale italiano, escluso cioè il ritorno dei costi fissi. Il **costo medio per km percorso** da un battello olandese, riferito alla media degli anni 1994-2002 è risultato compreso nell'intervallo **0,67 – 0,91 €**. Questo valore è però il doppio della media dei loro canali, che è compreso tra 0,47 – 0,53 €.

N.d.R. Ci pare interessante far notare come gli incassi maggiori si abbiano dalle imbarcazioni "non commerciali". Il diporto quindi copre la maggior parte dei costi d'esercizio del VSC.

In realtà il canale Padova-Mare, se completato in funzione fluvio-marittima, potrebbe avere flussi di imbarcazioni superiori a quelli olandesi. Come ad esempio lo scavalco del tratto Mestre-Trieste o di buona parte della Romea.

*Sempre non volendo considerare i vantaggi ambientali, di **sicurezza idraulica e la creazione di posti di lavoro stabili** nel settore della logistica, come pure i maggiori costi che avremo per le emissioni di CO₂ in applicazione del Protocollo di Kyoto anche per i mezzi di trasporto.*

- porto off shore rendimento 13%

Costa:

«Porto off shore, rendimento sicuro 13%»

Continua senza tregua – e senza esclusione di colpi – la querelle tra il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa e il senatore democratico Francesco Russo. Al centro della disputa il progetto del porto Off shore che lo scalo lagunare sta tentando di costruire al largo del Lido di Venezia. Da una parte, quindi, Costa che nei giorni scorsi era a Londra a presentare l'operazione a una schiera di investitori, e dall'altra il parlamentare triestino che sta tentando di ostacolarne l'avanzamento.

«So per certo, anche sulla scorta dell'opinione pressoché univoca degli operatori nazionali ed internazionali – attacca oggi Russo -, che si tratta di un progetto irrealizzabile, a forte impatto ambientale, con costi di costruzione e di gestione faraonici e per nulla certi, inutile perché accresce in modo antieconomico (almeno il 150% in più) i costi di scarico per singolo container». Attorno a sé il senatore ha raccolto una sessantina di colleghi bipartisan che hanno sottoscritto un documento per dichiarare la contrarietà al progetto. «Chiedo invece a Costa il motivo per il quale vi è tanta fretta di inserire 100 milioni nella Legge di Stabilità per un'opera il cui destino (è lo stesso presidente dell'AP di Venezia ad ammetterlo) non sarà chiaro prima di sei mesi», aggiunge, «in tempi di scarsità di risorse pubbliche e dopo gli sviluppi della vicenda Mose - continua Russo - l'opinione pubblica è giustamente più attenta. Sarebbe auspicabile che Costa presenti, allora, i privati interessati a investire i miliardi necessari e poi venga in Parlamento a chiedere allo Stato un impegno così significativo».

Dall'assemblea di Confindustria Venezia, Costa replica punto per punto. «Un investimento apprezzato dalla comunità finanziaria internazionale perché capace di un tasso di rendimento interno non inferiore al 13% e documentato dalle analisi condotte da Pricewaterhousecoopers su progetto redatto da Royal Haskoning e BMT Triton e su un'analisi di mercato di MDS Transmodal» risponde, aggiungendo che sull'impatto ambientale esiste già una Via positiva già espressa dal Ministero dell'Ambiente il 2 agosto 2013. Per quanto riguarda il finanziamento pubblico, altamente osteggiato dagli altri scali marittimi italiani, in primis Genova e Trieste, Costa puntualizza che «i 95 milioni che la legge di Stabilità ha reintro-

dotto per correggere l'errore della Sblocca Italia servono per finanziare lavori da condurre nel 2015 per la parte onshore (a terra) del sistema e quindi utilizzabile fin da subito. Trovo infine spiacevole che si tenda a sottovalutare il fatto che l'offshore restituisce al porto di Venezia quella accessibilità nautica che con le barriere del Mose è andato generosamente sacrificando per la salvaguardia della città lagunare».

Costa conclude «disperando che Russo possa rendersi conto che lo sviluppo del porto di Venezia è il miglior contributo che si possa dare anche allo sviluppo di Trieste e Ravenna», ma sicuramente questa non sarà l'ultima puntata di una battaglia che si giocherà prossimamente in Parlamento

Una conferma delle affermazioni di Costa è...

<http://messaggeromarittimo.it/news/item/51870-costa-risponde-a-russo-sul-porto-offshore.html>

AGGIORNAMENTO

(inviato alla Cam. Commercio il 12 settembre)

Da gennaio, quando consegnai la nostra proposta, sono cambiate molte cose e sono emersi nuovi aspetti da aggiungere a quel testo, mi preme però far presente una notizia, apparsa sui giornali nei giorni scorsi, uno dei quali è allegato. Narra di una nuova idrovia tra Salonicco e Belgrado, tra l'Egeo e il Danubio, già approvata dai governi Serbo e Greco, finanziata da quello cinese. Se confermata, sconfessa la visione minimalista finora perseguita da molti esponenti politici veneti, ostili all'idea di un Terminal off shore al largo del Lido e di conseguenza la realizzazione di vie d'acqua interne, non solo l'idrovia tra Padova e l'Adriatico, ma anche una regimentazione del grande Po. *(progetto del ing. Fortunato, già dir. Agenzia per il Po)*

Il porto greco di Salonicco, il cui controllo è stato preso di recente da una società tedesca, mentre il governo Tsipras ha trovato 140 mln € per portarne la profondità a 16 mt, pare destinato a fungere da punto terminale del collegamento tra Far East e Centro Europa.

Mi auguro che tutta la classe dirigente del Nord Est, senza distinzioni, si renda conto del fatto che in questa prospettiva non c'è spazio per l'Alto Adriatico e tanto meno per il porto di Trieste. Non è difficile dedurre quale spreco di risorse sarebbe investire miliardi su una linea TAV (Corridoio 5) e per le bonifiche a Marghera, se poi non vi fos-

se un corrispondente flusso di navi e merci fino a Venezia. Il rinculo occupazionale come pure il crollo dell'idea di città-metropolitana PD-VE, che l'insuccesso portuale provocherebbe, sono gli altri aspetti a corollario.

La risposta che a mio avviso occorre dare è quella di valorizzare non solo la scelta del Terminal off shore, in quanto insostituibile interfaccia mare-terra, ma anche accrescere le dimensioni e le ramificazioni dello scalo veneziano. Solo lo sviluppo della navigazione in Val padana, comprendendo la nostra piccola idrovia ma anche il Po, come pure quello delle autostrade del Mare, che portino nostre imbarcazioni fluvio-marittime in tutti gli scali del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero, potrà apparire come qualcosa di competitivo/aggiuntivo al collegamento fluviale tra Mar Egeo e Danubio.

Potrei aggiungere altre nuove e significative considerazioni, oltre a quelle già esposte. Ad esempio: cosa significa essere o non essere all'interno della ristretta fascia davvero toccata dalla Via della Seta (il porto e dintorni, non tutto l'Italia), ma mi riservo di farle qualora fossi riconvocato dalla Vs. Commissione.

CONSIDERAZIONI a ottobre 2017

Ritengo alquanto improbabile che la classe dirigente padovana: Giunta Comunale, Provincia, Confindustria, Sindacati.... abbiano la minima intenzione di procedere lungo la strada che finora abbiamo sostenuto e che trasforma una necessità idraulica in una virtù economica. Forse anche la Camera di Commercio di Padova si adegnerà all'andazzo e respingerà la proposta che le abbiamo fatto 10 mesi orsono. Ma noi non disperiamo! Restiamo nella stessa trincea che fin dal nov. 2006 tracciamo col Convegno sull'idrovia, svolto nell'Aula Magna del Bò.... Vorrà dire che cercheremo appoggi anche fuori Regione. Del resto è noto che: "nemo propheta in patria".