



**AUTORITÀ PORTUALE  
DI VENEZIA**

**ALLEGATO AL  
CAPITOLATO SPECIALE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE**

**LINEE GUIDA  
PER LA REDAZIONE DEL  
PIANO REGOLATORE PORTUALE**

Venezia, 1 settembre 2015

A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'A' or 'P', located in the bottom right corner of the page.



## Indice

Premessa .....	3
Introduzione .....	3
1. FINALITA' .....	5
2. PRINCIPI.....	6
3. QUADRO CONOSCITIVO .....	8
4. STRATEGIE .....	13
5. OBIETTIVI GENERALI.....	20
6. ITER AMMINISTRATIVO.....	24
7. IL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO DEL PORTO....	24





## Premessa

Questo documento è stato redatto per permettere ai partecipanti all'appalto di inquadrare lo scenario di massima in cui la prestazione dovrà essere eseguita e per formulare l'offerta tecnica. L'appaltatore dovrà comunque contribuire ad inquadrare lo scenario in cui il porto di Venezia può operare nel medio-lungo periodo, sviluppando analisi tecniche così come richieste nel capitolato e valutando alternative di piano.

## Introduzione

L'Autorità Portuale di Venezia è un ente pubblico cui la Legge 28.01.1994 n.84 e s.m.i. sul riordino della legislazione in materia portuale attribuisce, tra gli altri, i poteri di:

- pianificazione sull'area globalmente compresa nel perimetro del Piano Regolatore Portuale (PRP) costituente l'ambito portuale (art. 5 L. n. 84/1994);
- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nel porto (art. 6 L. n. 84/1994);
- amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale (art. 8 comma 3 L. n. 84/1994);
- esercizio delle competenze attribuite dagli artt. 16 e 18 L. n. 84/1994 per il rilascio di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali nonché di concessioni demaniali marittime portuali;
- costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

L'attuale Piano Regolatore Portuale risale al 1965 per la sezione di Porto Marghera e al 1908 per la sezione di Venezia centro storico. La circoscrizione





territoriale dell’Autorità Portuale di Venezia è stata estesa “alla superficie interessata dal progetto della piattaforma d’altura, ai relativi bacini di evoluzione, agli specchi acquei e alla rada ad essa complementari, al canale di grande navigazione di congiungimento dello stesso alla bocca di porto di Malamocco e alle aree di collegamento in mare e a terra per il passaggio degli impianti e infrastrutture di collegamento”, con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 marzo 2014.

Al fine di ridefinire gli obiettivi strategici di medio e lungo periodo dell’Ente, anche nell’ottica di coordinare il Piano Regolatore Portuale con la vigente pianificazione territoriale comunale e regionale, con le nuove sovraordinate normative nazionali ed europee in tema di politica dei trasporti e delle relative infrastrutture , in particolare in tema di pianificazione marittima e portuale, oltreché con gli scenari economici e di traffico marittimo prevedibili a livello mondiale (es. allargamento dei canali di Suez e di Panama, aumento della dimensione delle navi e dei carichi unitari, globalizzazione della produzione e dei mercati, nuova geografia della produzione manifatturiera e dei consumi, etc.), l’Autorità Portuale di Venezia intende dotarsi di uno strumento di programmazione adeguato alle nuove esigenze che possa fornire un quadro certo e coordinato di strategie e obiettivi per il miglior utilizzo delle infrastrutture e degli investimenti attuali oltre che per i futuri investitori al fine di sviluppare un porto adeguato per scala di attività ed efficienza a servire il suo bacino di utenza oltre che a competere sui mercati europei contendibili.

Con verbale del 17 aprile 2014 il Comitato Portuale ha preso atto della comunicazione del Presidente che avviava gli studi per la revisione del piano regolatore portuale di Venezia ed in data 19 giugno 2014 e 16 luglio 2015 ha approvato gli aggiornamenti annuali del Piano Operativo Triennale 2013-2015, che fissano il contesto di obiettivi e vincoli in cui si dovrà operare per la redazione del Piano Regolatore Portuale di Venezia (di seguito PRPV).



## 1. FINALITA'

Il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.), secondo le disposizioni contenute nella Legge 28 Gennaio 1994 n.84, è uno strumento di programmazione che disciplina l'assetto complessivo del porto e delle attività portuali, dettando principi e direttive in ordine alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso. La dimensione dello strumento di pianificazione si pone come raccordo ideale tra la scala di pianificazione degli strumenti internazionali, nazionali e regionali dei trasporti ed il livello metropolitano, comunale e di dettaglio. Da un lato infatti, dovrà recepire le indicazioni generali derivanti dagli strumenti di programmazione e pianificazione d'ordine superiore, dall'altro coniugare gli interessi degli attori pubblici e privati che operano nel territorio e nel settore. Il PRPV riveste, quindi, un ruolo strategico nella composizione delle scelte espresse ai diversi livelli di decisione e sovrintende la pianificazione del territorio portuale, con un orizzonte temporale di almeno 20/25 anni<sup>1</sup>

In particolare, l'Art. 5 della suddetta legge precisa al comma 1 che: "L'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione delle aree interessate" ed al comma 2 che "Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti". Il sistema portuale e logistico entro il quale opera il porto di Venezia potrà rendere necessario che si intervenga anche per la disciplina dell'assetto e dell'attività in aree esterne a quelle dell'attuale ambito portuale.

---

<sup>1</sup> L'orizzonte temporale potrà essere eventualmente esteso in sede di redazione anche in relazione agli studi di settore e agli scenari indicati a livello europeo ed internazionale. Esso andrà comunque riguardato al 2020, 2030 e 2050 in coerenza con gli orizzonti europei di programmazione finanziaria 2014-20 e quelli di programmazione infrastrutturale per la rete Ten-T centrale (2030) e per quella globale (2050)



## 2. PRINCIPI

Il riferimento normativo per la redazione del nuovo piano regolatore portuale è la L.84/94, art. 5, mentre i riferimenti principali, non esaustivi, per la metodologia del piano sono:

- le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali” redatte dal gruppo di lavoro istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 2004 e in corso di aggiornamento;
- il Report n.158 – 2014 “Masterplans for the development of existing ports” redatto da The World Association for Waterborne Transport Infrastructure – PIANC;
- La guida “Plan the city with the port: guide of good practices” redatta dall’Associazione Internazionale delle città porto - AIVP nel 2015;

Si dovrà inoltre tenere conto della Direttiva Europea 2014/89/EU del 23 Luglio 2014 “establishing a framework for maritime spatial planning” che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

I criteri metodologici più significativi dei documenti cui si è fatto riferimento possono essere così sintetizzati:

- il PRP ha carattere di piano strutturale e - come tale - “definisce strategicamente le diverse parti funzionali del porto individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane, le direttrici di connessioni ferroviarie, stradali e fluviali”;
- il PRP mette a fuoco gli scenari di sviluppo del porto e si configura come strumento di gestione e di supporto alle valutazioni per valutare la coerenza, la compatibilità e la fattibilità degli interventi infrastrutturali ed operativi possibili – da chiunque promossi;



- questa caratteristica di flessibilità del PRP consente di trarre dalla griglia di riferimento e dall'insieme dei criteri precisati nel Piano gli elementi di valutazione necessari alla Autorità Portuale per definire i singoli progetti o programmi di intervento per quanto riguarda sia l'assetto infrastrutturale sia l'organizzazione funzionale del porto anche in relazione al sistema portuale e logistico di appartenenza;
- ciò beninteso entro i limiti previsti dal Piano stesso che – a salvaguardia della coerenza del quadro complessivo – indica quali siano le modifiche non sostanziali dell'assetto infrastrutturale che non si configurano come variante e quali siano le "famiglie" di funzioni compatibili, e pertanto ammissibili nelle diverse aree perché presentano analoghi carichi urbanistici ed ambientali;
- Il PRPV dovrà avere la capacità di coniugare all'interno degli elaborati previsti dalla normativa/linee guida gli aspetti più propriamente tecnici con quelli tipici invece di strumenti capaci di governare scenari infrastrutturali, organizzativi e produttivi del Porto di Venezia del futuro.

Dall'esame della terminologia utilizzata dal legislatore nella definizione di PRP, si rileva l'uso inequivocabile delle parole *ambito*, *assetto* e *area*:

a) *ambito* è il perimetro entro il quale vigono le previsioni del PRP;

b) *assetto* fisico è il "lay-out" del porto, mentre l'*assetto* funzionale è quello che attiene al modello di esercizio del sistema portuale e logistico di appartenenza;

c) *aree* sono porzioni di territorio portuale comprese entro l'ambito, di cui si individuano le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

Il rango di strumento di pianificazione strutturale ha comportato l'allargamento a 360° dei contenuti del piano, che coinvolgono una molteplicità di tematiche (ingegneristiche, economiche, sociali, ambientali, etc.). A mero titolo esemplificativo si citano fra le materie da affrontare:





- tendenze evolutive delle determinanti economico-sociali della domanda e dell'offerta di servizi di trasporto
- tendenze evolutive dei trasporti marittimi ;
- tendenze evolutive delle costruzioni navali;
- aspetti meteomarini e relativi alla navigazione;
- ingegneria idraulica;
- ingegneria marittima (portuale e costiera);
- ingegneria strutturale;
- ingegneria dei trasporti e logistica;
- geotecnica;
- urbanistica e pianificazione territoriale;
- macroeconomia;
- ingegneria ambientale (mitigazione degli impatti e misure compensatrici);
- sicurezza (intesa sia come safety che come security e con particolare riferimento alla disciplina delle attività inerenti le merci pericolose);
- aspetti sociali.

### 3. QUADRO CONOSCITIVO

Il Porto di Venezia svolge attualmente il ruolo di porta sul mondo della ricca struttura produttiva del Nord est italiano. Grazie, peraltro, alla sua posizione e alla più recente evoluzione della geografia della produzione (soprattutto manifatturiera) e del consumo europei , il porto di Venezia sta tornando ad essere la porta di accesso privilegiata per una vasta area dell'Europa Centro-orientale, che comprende il Nord dell'Italia, la Svizzera, l'Austria, la Baviera, e l'Europa Orientale, dove si trovano i mercati più dinamici dell'Unione Europea. Oggi contendibili anche ai porti del mar del Nord e del mar Baltico da Venezia, in "coopetition" con i porti nord adriatici di Ravenna, Trieste, Koper (Slovenia) e Rijeka (Croazia).

Il porto si trova all'incrocio di tre corridoi di trasporto europei:







- Scandinavo - Mediterraneo;
- Mediterraneo;
- Baltico - Adriatico.

Venezia è anche il terminale Nord delle Autostrade del Mare del Mediterraneo Orientale che, passando per l'Adriatico, collegano l'Europa centro-orientale con il Nord Africa ed il Medio Oriente.

Il Porto di Venezia è uno dei leader europei nei settori del project cargo e del general cargo, ed è il primo porto italiano dell'Adriatico per la movimentazione di container.

Venezia, inoltre, con circa 2 milioni di passeggeri all'anno (1.7 di crocieristi) contende a Barcellona il ruolo di primo *homeport* crocieristico del Mediterraneo.

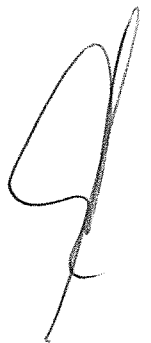
Il Porto di Venezia è ad oggi l'unico porto italiano attivo nell'interscambio fluviale per il trasporto bilanciato delle merci su chiatta di classe V lungo il sistema idroviario padano-veneto.

Attualmente la superficie complessiva del Porto di Venezia è di circa 20.450.000 mq, con 30.000 m di banchine e 163 accosti merci operativi in 26 terminal (tra cui 7 terminal in conto terzi, terminal in conto proprio e depositi costieri) e 8 accosti esclusivamente dedicati ai crocieristi nel terminal dedicato di Marittima.

La rete ferroviaria interna è di 45 km.

Nella configurazione attuale, il porto è diviso in due sezioni: Venezia e Marghera. A Venezia è localizzato il porto passeggeri in zona Marittima, ulteriori accosti sono presenti in zona Santa Marta-San Basilio e in Riva degli Schiavoni.

A Porto Marghera ci sono le strutture portuali commerciali-merci e industriali, nonché la cantieristica. A Sud di Porto Marghera, Fusina, c'è il terminal dedicato alle Autostrade del Mare, mentre all'altezza della curva del Canale industriale Malamocco-Marghera ci sono gli accosti petroliferi di San Leonardo (in comune di Mira).





La diportistica è localizzata in Comune di Cavallino-Treporti e in Comune di Venezia, lungo il canale di San Marco e della Giudecca e lungo il canale Malamocco-Marghera e il canale Industriale Ovest a Porto Marghera.

L'accessibilità nautica alle aree portuali è assicurata dalle Bocche di Porto di Lido (per le navi dirette a Marittima) e di Malamocco (per le navi dirette a Porto Marghera - Fusina - San Leonardo). Con la prossima entrata in funzione del sistema di paratie mobili contro l'acqua alta, il passaggio delle navi dovrà essere garantito dalla conca di navigazione collocata nella Bocca di Malamocco nei momenti di operatività delle paratoie.

L'accessibilità nautica per navi cargo di pescaggio superiore ai -12.00 metri dovrà essere assicurata dall'operatività del sistema portuale offshore-onshore incentrato sulla piattaforma d'altura da realizzare nell'area della circoscrizione portuale estesa con decreto ministeriale del 23 marzo 2014.

Negli ultimi 15 anni la composizione dei traffici merci del Porto di Venezia si è profondamente modificata. Sino al 2000, il traffico più rilevante era rappresentato dai prodotti petroliferi (greggio), seguito da quello commerciale. Oggi il traffico commerciale, ed al suo interno il traffico di contenitori, è il settore in sviluppo nel comparto merci che si affianca, nel comparto passeggeri, alla eccellenza assoluta raggiunta dal traffico crocieristico.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>TOTALE</b>	<b>29.101</b>	<b>30.939</b>	<b>30.217</b>	<b>30.247</b>	<b>25.192</b>	<b>26.391</b>	<b>26.322</b>	<b>25.422</b>	<b>24.412</b>	<b>21.779</b>

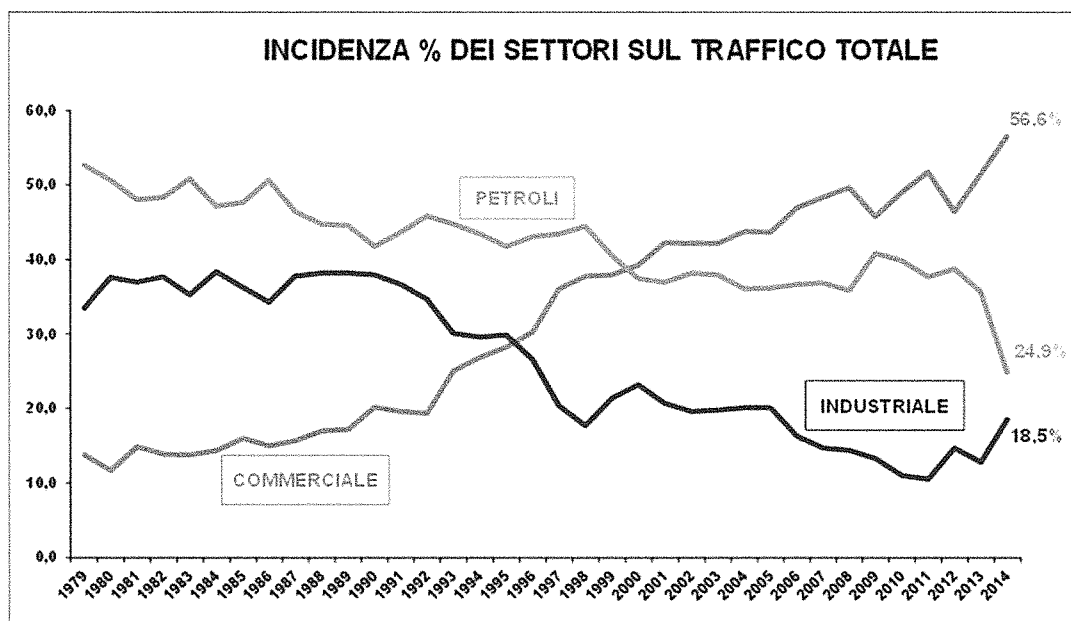
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>COMMERCIALE</b>	43,7%	47,0%	48,4%	49,7%	45,8%	48,9%	51,8%	46,5%	51,5%	56,6%
<b>INDUSTRIALE</b>	20,1%	16,3%	14,7%	14,4%	13,1%	11,5%	10,5%	14,7%	12,8%	18,5%
<b>PETROLI</b>	36,2%	36,7%	36,9%	35,9%	41,1%	39,6%	37,7%	38,8%	35,7%	24,9%
<b>TOTALE</b>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Serie storica composizione per settori del traffico del porto di Venezia, 2005-2014 (migliaia di tonn.)

I cambiamenti dello scenario macroeconomico, l'evoluzione della struttura produttiva del Veneto ed in particolare la riconversione dell'attività industriale di base nell'area di Porto Marghera, hanno profondamente modificato le caratteristiche dei traffici portuali veneziani, con un aumento della quota dei flussi di merci sbarcati "conto terzi", cosiddetti "commerciali" e



destinati all'hinterland, rispetto a quelli direttamente destinati alla trasformazione in stabilimento ubicato a Marghera, indicati come "industriali". Negli ultimi due anni, peraltro, conclusasi la crisi irreversibile della metallurgia e della petrolchimica di base si sta producendo a Marghera un fenomeno di reindustrializzazione: grazie agli investimenti di riconversione in attività manifatturiere, quasi-manifatturiere e logistiche (ENI, Grandi Molini, Cereal Docks, etc.)



Incidenza dei settori sul traffico totale 1979-2014





ANNO PERIODO	2013 - 2014 Luglio - Giugno			2014 - 2015 Luglio - Giugno			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>A1 TOTALE TONNELLATE</b>	18.348.137	4.240.022	22.588.159	18.890.355	4.652.803	23.543.158	954.999	4,2
di cui:								
Commerciale	8.814.066	3.844.199	12.658.265	8.687.062	4.066.368	12.753.430	95.165	0,7
Industriale	3.243.193	257.572	3.500.765	3.837.822	258.680	4.096.502	595.737	17,0
Petroli	6.290.878	138.251	6.429.129	6.365.471	327.755	6.693.226	264.097	4,1
<b>A2 RINFUSE LIQUIDE</b>	7.376.468	383.082	7.759.550	7.582.191	533.594	8.115.785	356.235	4,5
di cui:								
Petrolio grezzo	1.150.114	0	1.150.114	0	0	0	-1.150.114	-100,0
Prodotti raffinati	5.096.264	124.574	5.220.838	6.161.800	327.755	6.489.555	1.268.717	24,3
Gas liquefatti	0	0	0	0	0	0	0	
Altre rinfuse liquide	1.130.090	258.508	1.388.598	1.420.391	205.839	1.626.230	237.632	17,1
<b>A3 RINFUSE SOLIDE</b>	6.728.974	73.512	6.802.486	6.828.820	160.079	6.988.899	186.413	2,7
di cui:								
Cereali	706.306	6.600	712.906	558.608	49.530	608.138	-104.768	-14,6
Mangimi/semi oleosi	1.473.777	23.260	1.497.037	1.306.024	20.684	1.326.708	-170.329	-11,3
Carbone	2.246.350	5.000	2.251.350	2.737.784	12.000	2.749.784	498.434	22,1
Minerali/cascami	370.245	25.121	395.366	353.429	44.454	397.883	2.517	0,6
Fertilizzanti	3.181	3.000	6.181	0	0	0	-6.181	-100,0
Altre rinfuse solide	1.929.115	10.531	1.939.646	1.872.975	33.411	1.906.386	-33.260	-1,7
<b>A4 MERCI VARIE IN COLLI</b>	4.242.695	3.783.428	8.026.123	4.479.344	3.959.130	8.438.474	412.351	5,1
di cui:								
Contentori	1.817.762	2.670.018	4.487.780	1.908.461	2.953.990	4.862.451	374.671	8,3
Ro/ro	501.373	683.717	1.185.090	426.329	535.654	961.983	-223.107	-18,8
Altre merci varie	1.923.560	429.693	2.353.253	2.144.554	469.486	2.614.040	260.787	11,0
<b>INFORMAZIONI</b>								
<b>B1 Numero navi</b>			3.465			3.400	-65	-1,8
di cui:								
Crociere			627			578	-49	-7,8
Traghetti (ro-ro e ro-pax)			328			231	-97	-29,5
Passeggeri corto raggio			333			331	-2	-0,6
<b>Numero passeggeri *</b>			2.025.008			1.819.319	-205.689	-10,1
di cui croceristi *			1.800.820			1.637.699	-163.121	-9,0
di cui traghetti *			131.014			89.354	-41.660	-31,7
di cui passeggeri corto raggio *			93.174			92.266	-908	-0,9
<b>Numero Ro-Ro</b>	20.089	27.420	47.509	18.734	22.518	41.252	-6.257	-13,1
<b>Traffico Fluviale</b>	28.647	29.466	58.113	34.625	23.207	57.832	-281	-0,4
<b>Numero contentori</b>	159.596	129.772	289.368	172.847	144.914	317.761	28.393	9,8
di cui vuoti	79.910	4.725	84.635	95.246	8.587	103.833	19.198	22,6
di cui pieni	79.686	125.047	204.733	77.601	136.327	213.928	9.195	4,4
<b>Numero contentori/TEU</b>	248.924	201.848	450.772	273.982	229.688	503.650	52.878	11,7
di cui vuoti	137.709	6.599	144.308	165.285	12.298	177.583	33.275	23,0
di cui pieni	111.215	195.249	306.464	108.697	217.370	326.067	19.603	6,3

Dati di traffico Luglio - Giugno 2014/2015





Per ulteriori informazioni relative al Porto di Venezia si rimanda al sito internet <https://www.port.venice.it/>

#### 4. STRATEGIE

Nella definizione degli scenari e delle strategie di sviluppo, l'Autorità Portuale di Venezia ha preso in considerazione, tra gli altri, i seguenti studi elaborati da importanti centri di ricerca internazionale:

- ITF-OECD: Transport Outlook 2015;
- ITF-OECD The Impact of mega ships; 2015
- WTO: World trade report 2014;
- MDS Transmodal Ltd 2013: Market study on the potential cargo capacity of the North Adriatic ports system in the container sector;
- Panteia-NEA 2011: The balance of container traffic amongst European ports.
- The Economist Intelligence Unit: Long Term Macro-economic Forecasts – key trends 2050, London, 2015;
- Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di Studi Ricerche Mezzogiorno: Rapporto Annuale Italian Maritime Economy 2015;
- Boston Consulting Group: Wide Open – How the Panama canal expansion is redrawing the logistic map, June 2015;
- US National Security Agency, Portunus: Deepwater Transshipment & Inspection, 2015;
- European Commission, Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study. Final Report, December 2014;
- European Commission, Study on the Mediterranean TEN-T corridor, Final report, December 2014;





Tali studi/analisi, le cui conclusioni saranno riportate di seguito, hanno permesso di elaborare la strategia di sviluppo sulla quale il PRPV dovrà essere incentrato. Altri studi internazionali qualificati e riconosciuti nel settore potranno essere presi in considerazione su individuazione dell'appaltatore durante la redazione del Piano Regolatore Portuale (per esempio in relazione all'ampliamento del canale Panama e all'ampliamento del canale di Suez, o in relazione a nuove normative europee ed internazionali).

Le profonde rivoluzioni nei traffici unitizzati (container e ro-ro), nei traffici legati alla trasformazione industriale (passaggio da industrie di base ad industrie di seconda e terza trasformazione oltre che ad altre attività logistiche che ne aumentino il valore aggiunto, ecc.), la trasformazione del modello portuale legata anche all'evoluzione dimensionale del naviglio (meganavi) e dei connessi carichi (megacarichi) con le conseguenti ricadute sulle dimensioni degli impianti, sull'organizzazione spaziale, sull'organizzazione dei processi e dei flussi, ecc.. Processi storici come il passaggio dalla realizzazione di un mercato unico in un'Europa allargata a 28 Stati all'affermarsi di un mercato mondiale nel quale l'Europa è solo un attore e non più il più importante e lo spostamento del baricentro dei traffici mediterranei verso oriente (dalla Turchia all'Egitto) e di quelli mondiali verso l'Asia rendono pertanto necessario l'avvio della revisione dei Piani Regolatori Portuali vigenti datati 1908 e 1965 per cogliere il nuovo ruolo che Venezia può assumere trasformando un importante vantaggio geografico in uno anche economico di grande importanza a servizio dell'Italia e dell'Europa.

Tale revisione si rende inoltre opportuna per effetto dei cambiamenti di scenario intervenuti, quali:

- L'evoluzione del contesto economico e della struttura produttiva in cui il porto di Venezia è inserito hanno determinato profondi cambiamenti, ravvisabili sia nei settori merceologici e quindi nei traffici, sia nelle caratteristiche organizzative e occupazionali dell'intero sito portuale. Le tradizionali produzioni industriali che hanno sostenuto





lo sviluppo di Marghera anche nella seconda metà del secolo scorso, sono state oggi sostituite da attività più legate alla logistica, ai trasporti ed alle produzioni manifatturiere leggere. Il porto ha solo parzialmente smesso il proprio ruolo di sito produttivo industriale, tenendo in vita alcune lavorazioni come quelle dell'alluminio e dello zinco o rame e diventando per divenire anello di catene logistiche lunghe ed articolate, che collegano aree economiche di diversi continenti. In questo nuovo contesto il Porto di Venezia, che occupa oggi complessivamente circa 16.500 addetti in un'ampia gamma di settori, svolge un ruolo di snodo per muovere merci nel proprio mercato economico di riferimento.

- Il progressivo sviluppo e concentrazione "ad Est" delle attività produttive/manifatturiere ha modificato la struttura del sistema produttivo nazionale ed europeo, dando centralità al sistema portuale nord adriatico, e quindi veneziano. Negli ultimi anni si è assistito ad una progressiva riduzione della componente produttiva/manifatturiera in molte aree europee ed italiane. Questo non è successo nelle zone del Nord Italia e dell'Europa orientale, dove oggi sono concentrate le principali produzioni. Ciò provoca una modifica nel settore portuale in favore dei porti adriatici fisicamente molto vicini ai nuovi mercati. Questa concentrazione delle attività manifatturiere in aree vicine ai porti Nord adriatici, oltre ad indurre un maggior utilizzo di questi, ed il porto di Venezia è particolarmente avvantaggiato essendo la naturale via per il mercato della pianura padana sede delle principali concentrazioni industriali d'Italia, può favorire processi di re-shoring delle produzioni manifatturiere prima delocalizzate in altre aree, più interne ed ora ricollocabili in quelle nuovamente disponibili a ridosso dei porti, in un modello produttivo portocentrico. Attraverso questa modalità, le imprese che sempre di più operano su mercati globali e sono inserite in catene logistiche lunghe e complesse, possono minimizzare la lunghezza del *lag* terrestre e servire in modo efficiente il mercato.





- i mutamenti registrati nel settore petrolifero e del comparto energetico più in generale, un tempo rappresentante il 55% del volume di traffico complessivo, segnati dal graduale passaggio dal petrolio ai suoi derivati, dagli impianti di raffinazione a quelli di stoccaggio e distribuzione, nonché al previsto ricorso al gas naturale liquefatto (LNG);
- i cambiamenti significativi avvenuti nei comparti chimico ed agroalimentare, con il passaggio nel primo caso dall'industria chimica tradizionale di base alla chimica "verde", e nel secondo caso attraverso il riassetto organizzativo delle imprese presenti a Porto Marghera, improntato ad una tendenza porto-centrica delle moderne attività manifatturiere assieme ad una generale trasformazione di vecchie linee di produzione in linee di distribuzione ad elevata efficienza e sostenibilità ambientale;
- il primato nazionale detenuto dal porto di Venezia nel settore del *project cargo*, frutto di una posizione geografica favorevole che ne fa lo sbocco naturale dell'intera area industriale padana, e dell'acquisita professionalità di maestranze altamente specializzate, che sta favorendo anche lo sviluppo di aree di retro-banchina, idonee all'assemblaggio dei manufatti e dei colli eccezionali destinati al successivo imbarco;
- l'intervento di una mutata sensibilità ambientale nei confronti di Venezia e della Laguna, con l'affermarsi di una nuova attenzione verso la difesa dell'ambiente e della salute umana, verso la sostenibilità e la tutela del paesaggio.

#### Il sistema portuale offshore-onshore di Venezia

Tenuto conto di queste considerazioni preliminari, la prospettiva di sviluppo per la realtà portuale di Venezia è legata all'asset strategico costituito dalla piattaforma d'altura: il megaconsolidamento del carico lungo l'arco marit-





timo (incentivato dalle compagnie che sfruttano le economie di scala) genera problemi nell'interfaccia mare-terra che costringerebbe i porti a dover investire ingenti risorse per l'adeguamento delle infrastrutture in grado di movimentare container da/per le nuove meganavi. Ingenti risorse che non sarebbe sufficiente investire in pochi singoli porti ma dovrebbero essere destinate ai molti porti che le meganavi dovrebbero servire.

La piattaforma d'altura di Venezia trasforma invece il tradizionale transhipment in un deconsolidamento in mare del carico da meganave. La caratteristica di essere localizzato vicino ai terminal di terra consente infatti di ottimizzare:

- i costi di investimento - una sola grande infrastruttura attrezzata per le meganavi e il riuso delle strutture portuali esistenti;
- i costi operativi - la distribuzione su più terminal di terra garantisce maggiore efficienza logistica (attraverso una maggiore vicinanza con i luoghi di distribuzione delle merci) e minori impatti ambientali (riduzione della congestione che sarebbe causata dai picchi di sbarco/imbarco della meganave in un unico porto).

Il nuovo piano regolatore portuale non potrà non considerare che lo scalo che si è chiamati a disegnare per il futuro sarà necessariamente un porto:

1) **post Mose**, costituendo Venezia il primo caso di porto nazionale ad accessibilità nautica condizionata per effetto della temporanea interdizione del transito alle bocche di porto principali dovuta all'entrata in funzione delle paratoie mobili del sistema Mose. Di qui la necessità di definire a priori una cabina di regia ed una procedura per la fase di esercizio del sistema che contemperino gli interessi di salvaguardia della città storica con le esigenze delle attività portuali (il porto rappresenta la seconda economia dopo il turismo per il territorio veneziano, a tutela della salvaguardia economica e sociale di Venezia), ma pure la necessità di completare quanto prima la realizzazione della piattaforma portuale d'altura, già inserita tra le opere strategiche di rilevanza nazionale, in grado di fornire una valida alternativa per tutte quelle navi che non possono transitare lungo la conca di navigazione e di garantire





comunque il trasferimento delle merci ai terminal on-shore (a porto Marghera ma anche in altri terminal a terra come Chioggia, Porto Levante, Mantova);

2) **post estromissione del traffico petrolifero** dalle acque interne lagunari, sancito fin dalla **L. 798/1984** e che vedrà il proprio compimento nella realizzazione della piattaforma d'altura e la possibile, conseguente riconversione della sezione portuale di San Leonardo per operazioni di allibo e o altre attività;

3) **post realizzazione del terminal per le Autostrade del Mare di Fusina**, con l'avvio della piena operatività del nuovo terminal dedicato alle c.d. "autostrade del mare", lo spostamento di tutto il traffico ro-ro e ro-pax sulle due darsene di nuova realizzazione a Fusina ed il completamento dei conseguenti collegamenti stradale e ferroviario con le principali direttrici di traffico esistenti;

4) **post riconversione di Marghera**, alla luce dell'avviata riconversione delle aree un tempo occupate dall'industria petrolchimica o metallurgica di base, degli interventi di bonifica condotti sul sito di interesse nazionale, nonché dell'insediamento di attività di manifattura leggera, logistica integrata, chimica "verde" ed agroalimentare di qualità in una visione porto-centrica che cerca nei porti la vicinanza al mercato;

5) **post realizzazione delle reti TEN-T**, conseguente al riconoscimento del ruolo cruciale di Venezia quale Core Port, Core Inland Port, Core Airport e Core Urban Node; appare quindi evidente la necessità di sciogliere i nodi stradale, ferroviario, portuale ed aereoportuale di Mestre, portando all'attenzione l'esigenza del collegamento ferroviario (già progettato) tra le aree di via della Chimica e il parco di Chirignago ed il ripristino del collegamento ferroviario lungo la linea dei Bivi, ma pure il rafforzamento dei collegamenti fluviali attraverso l'asse idroviario Fissero-Tartaro-Canalbianco che con l'adeguamento della Conca di Brondolo, oggi può supportare pienamente lo standard di Classe V fluviale garantendo il collegamento con i terminal di





Mantova e Cremona e, se ricalibrato dalla Regione Veneto anche a fini di trasporto, dell'idrovia Venezia-Padova;

6) **post realizzazione della via alternativa al passaggio delle navi da crociera davanti San Marco ai sensi del Decreto "Clini Passera"**, in quanto il nuovo strumento pianificatorio dovrà in primo luogo tenere conto della via d'accesso alternativa alla Marittima nel frattempo individuata e, secondariamente anche se necessariamente in un'ottica di lungo periodo, verificare la possibilità di destinare funzionalmente alla crocieristica altre aree alternative o complementari alle attuali (pienamente operative e comunque appena rinnovate);

7) **post città metropolitana**, dal momento che il redigendo piano regolatore andrà disegnato nell'ottica del nuovo soggetto territoriale trans-comunale e trans-provinciale oggi in via di costituzione;

8) **post "coopetizione" NAPA**, in quanto dovrà necessariamente tenere conto dell'operatività dello scalo inserito in un rapporto di coopetizione, coniugando cioè strategie di competizione e collaborazione con gli altri porti aderenti all'Associazione del Nord Adriatico; possibilmente sulla base di orientamenti analoghi della politica portuale nazionale

9) **post modifica dell'ordinamento portuale**, ai sensi dell'art. 39 dello sblocca Italia e dell'esercizio della delega contenuta nella legge Madia che dovrebbe produrre all'accorpamento di più scali vicini in un'unica Autorità Portuale di sistema rilevante per la competizione sui mercati europei, con poteri ed autonomia maggiori rispetto agli attuali e con una governance più attenta allo snellimento dei processi decisionali;

10) **post integrazione della portualità lagunare tra Venezia e Chioggia**, nell'ottica di una sempre maggiore integrazione con lo scalo di Val da Rio, e con la possibile integrazione con i porti marittimi e fluvio-marittimi di dimensione "regionale" costituenti un "porto lungo" che potrebbe arrivare a Mantova-Cremona;



11) **post riattivazione punto franco**, all'indomani del rilascio della concessione al soggetto gestore di un'area di 8 mila metri quadrati posizionata all'ingresso del porto tra il varco di via del Commercio e via dell'Azoto e da estendere non appena si potrà operare in regime di concorrenza sulle Autostrade del Mare extracomunitarie.

## 5. OBIETTIVI GENERALI

In questa logica, se l'ambito delimitato dal PRPV interesserà Porto Marghera, le aree portuali di Venezia città antica, l'area portuale di San Leonardo, le aree interessate dalle infrastrutture portuali alle bocche di porto, i canali di grande navigazione e le aree già interessate dai progetti di sviluppo delle attività portuali ovvero tutto quanto compreso dentro la Circostrizione Portuale (Decreto 21 marzo 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - che comprende la piattaforma d'altura), resta chiara la necessità, rafforzata dal Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) approvato dal Consiglio dei Ministri il 6 agosto 2015 di costruire Autorità di Sistema Portuale (AdSP), di dimensione territoriale quantomeno regionale. In quest'ottica, il PRPV dovrà necessariamente tenere conto delle future conseguenze, anche istituzionali, legate alla riforma della legge 84/94 a partire dall'esercizio della delega 124/15 del 7 agosto 2015 (art. 8 lett. F), "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche".

La circostrizione portuale di Venezia oggi insiste sul territorio di tre comuni della provincia di Venezia: Cavallino-Treporti, Mira e Venezia. Il PRPV potrà inoltre individuare eventuali ulteriori nuove aree dove localizzare i progetti di sviluppo proposti dal piano stesso le aree esterne limitrofe, secondo quanto definito dalle Linee Guida del CSLP, e quelle necessarie al funzionamento di un porto reso capace di stare sul mercato europeo.

Il PRP individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito del porto.



Il PRPV stabilirà l'ambito e l'assetto complessivo del porto, tenendo conto del fatto che entro l'ambito portuale sono comprese le aree destinate:

- alle attività industriali, artigianali e logistiche legate alle operazioni di banchina;
- all'attività crocieristica;
- all'attività cantieristica
- all'attività diportistica;
- alle infrastrutture di connessione stradali, ferroviarie e altre;
- all'allocazione dei servizi di supporto alle attività portuali;
- alla eventuale allocazione di servizi e residenze funzionali allo sviluppo e al turismo.

L'Autorità Portuale costruirà con l'attività dell'appaltatore, scenari di sviluppo attorno al quale elaborare la proposta di piano e le possibili alternative. Tale scenario, che viene preliminarmente proposto in queste linee guida, sarà ulteriormente sviluppato nel corso dei prossimi mesi avviando un percorso di riconoscimento degli interessi ottimali collettivi anche in un confronto con gli stakeholder istituzionali e non, peraltro scontando le rendite di posizione e le imperfezioni di mercato nelle quali questi operano. La redazione degli scenari di sviluppo che l'Autorità Portuale vorrà fare propri costituirà la base per il lavoro di redazione del piano da parte dell'aggiudicatario.

I capisaldi sui quali costruire la proposta di piano sono rappresentati dai seguenti fattori e fenomeni su cui gli uffici dell'APV hanno già avviato e redatto studi ed analisi che hanno portato a validare le linee per il futuro del porto, anche confrontandosi con le categorie (si veda l'elenco degli studi):

- a. la realizzazione della piattaforma portuale d'altura per i traffici container ed energetici;
- b. la prospettiva di un'integrazione almeno dei porti di Venezia e Chioggia, in un unico sistema portuale, estendibile ad una dimensione "regionale" di "porto lungo" comprendente porti marittimi e fluvio-marittimi, coerentemente con i principi enunciati in sede di adozione del





il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e con la mozione votata all'unanimità dal Consiglio Regionale del Veneto del 16 ottobre 2014 ; “porto lungo” eventualmente integrabile in un “porto largo” Alto Adriatico qualora, in sede nazionale, si dovesse convenire sull'utilità di rendere l'Autorità di sistema portuale e logistico rilevante responsabile dell'intera radice “a delta” (con sbocchi a Ravenna, Venezia, Trieste e Koper) del corridoio centrale europeo Adriatico-Baltico e del corridoio Mediterraneo parzialmente sovrapposto.

- c. riorganizzazione degli spazi destinati a rinfuse anche in relazione a nuovi standard di qualità e di sicurezza delle merci e per il raggiungimento di economie di scala;
- d. evoluzione negli approvvigionamenti energetici;
- e. evoluzione della chimica dalla produzione industriale alla logistica distributiva ed evoluzione verso la “chimica verde” ed altre produzioni manifatturiere che necessitano di una localizzazione prossima al mare con la logistica connessa;
- f. uso crescente del mezzo ferroviario per incentivare i traffici da e verso le aree di mercato europee “contendibili” individuate nella fase di analisi e localizzazione di nuove aree per la manovra ferroviaria anche in relazione ai traffici che si stanno sviluppando o che potranno svilupparsi nell'area meridionale di Porto Marghera e lungo l'asta dell'idrovia Venezia-Padova (tenendo conto delle indicazioni che verranno date dalla Regione Veneto);
- g. utilizzo ottimale della zona franca portuale;
- h. ottimizzazione dell'uso delle aree ed efficientamento dei terminal in particolare quelli in conto terzi, anche a seguito della scadenza delle concessioni in essere (2023/2024);
- i. utilizzo ottimale del terminal per le “autostrade del mare” a Fusina;
- j. ottimizzazione dei traffici fluvio-marittimi verso il porto interno di Mantova;



- k. vincoli di accessibilità nautica determinati dall'entrata in funzione del sistema di paratie mobili alle bocche di porto e dalle dimensioni fisico/strutturali dei canali lagunari;
- l. individuazione di possibili siti complementari (o financo alternativi, in una prospettiva di lungo periodo) alla Marittima, per tener conto dell'evoluzione logistica e navale del comparto Crocieristico, anche andando oltre la semplice ottemperanza al decreto "Passera Clini";

Importante sarà inoltre mantenere un grado di elevata flessibilità tale da garantire al PRPV sufficiente efficacia, anche a fronte di un orizzonte temporale di validità del piano particolarmente lungo, ma trguardato sulle scadenze intermedie 2020, 2030 e 2050 ed a possibili mutamenti di taluni elementi dello scenario di riferimento che necessitano risposte veloci dal territorio per mantenere la competitività del porto.

Sulla base di tali presupposti, il piano dovrà essere formulato anche per:

- favorire iniziative e investimenti privati, purché conformi alle scelte del Piano, sinergici allo sviluppo dell'insieme e coerenti con le funzioni definite;
- razionalizzare ed eventualmente ricollocare alcune infrastrutture portuali (es. magazzini), nonché revisione e razionalizzazione del layout complessivo del porto e dei singoli terminal;
- garantire la coerenza degli interventi di bonifica in aree a Porto Marghera (sito d'interesse nazionale) con la sostenibilità degli interventi di riconversione portuale, industriale o alle altre destinazioni compatibili nell'ambito;

La proposta di piano dovrà essere sviluppata mirando ad un'interazione con le previsioni contenute negli strumenti urbanistici dei Comuni di Cavallino-Treporti, Mira e Venezia per quanto di competenza e necessario, nonché dei comuni competenti su aree di eventuale interesse funzionale rilevante per



l’Autorità di sistema portuale e logistico di afferenza di Venezia; nonché ri-qualificazione delle aree di cerniera, soprattutto nella sezione portuale di Venezia città antica;

Infine la proposta di piano dovrà essere accompagnata da un percorso consultivo anche attraverso incontri pubblici e la costruzione di una pagina web dedicata, in grado di favorire il confronto con il territorio e con gli operatori globali.

## 6. ITER AMMINISTRATIVO

Per quanto riguarda la procedura amministrativa attuale per l’approvazione del PRP, l’art.5 della Legge n.84/1994 prevede, allo stato, nell’ordine:

- l’intesa con il Comune o i Comuni interessati;
- l’adozione del piano da parte del Comitato Portuale;
- il parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- la pronuncia di compatibilità ambientale a seguito dell’espletamento delle procedure di VIA o VAS;
- l’approvazione da parte della Regione.

## 7. IL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO DEL PORTO

Il Piano Regolatore Portuale del 1965 prevedeva l’espansione verso sud del porto di Marghera con la localizzazione del nuovo terminal petrolifero a San Leonardo, nel punto di curvatura del nuovo canale di accesso alle aree portuali di Marghera: il canale Malamocco-Marghera. Di queste previsioni, le uniche opere realizzate sono state il Porto di san Leonardo e il canale Malamocco-Marghera che ha permesso una nuova accessibilità alle navi commerciali, industriali e petrolifere attraverso la bocca di Porto di Malamocco. L’ambito portuale era inoltre classificato in I Zona industriale commerciale







(corrispondente alle aree portuali esistenti nel 1965) e in II zona industriale corrispondente all'espansione verso sud fino al fiume Brenta- zona di Fusina.

Con il Decreto 21 marzo 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato allargato la circoscrizione e l'ambito portuale anche all'area dove verrà realizzata la piattaforma d'altura al porto di Venezia, opera in legge obiettivo e che pertanto potrà avvalersi della norma del codice degli appalti per cui l'approvazione del progetto preliminare fa automaticamente variante agli strumenti pianificatori urbanistici.

Oltre ai Piani Regolatori Portuali vigenti, nel corso degli anni si sono susseguiti i seguenti accordi e intese con gli enti territoriali di vario livello che verranno tenuti in considerazione nella definizione degli scenari di Piano:

- Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 1999, con atto integrativo del 2000;

- Accordo di Programma per l'utilizzo e l'esproprio dell'area "ex Alumix" di Fusina tra Regione Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale del 2003;

- Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera del 2004;

- Accordo di Programma "People Mover" tra Regione Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale del 2004;

- Accordo di Programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia - Malcontenta - Marghera del 31/03/2008 e successive integrazioni;

- Accordo di Programma per l'adeguamento in corso d'opera della conca di navigazione avente funzione di "struttura di accesso permanente" alla Bocca di Porto di Malamocco tra Autorità Portuale di Venezia e Magistrato alle Acque di Venezia del 2009;

Accordo di Programma per la realizzazione di opere complementari al Sistema MOSE e per l'estromissione dei petroli dalla Laguna di Venezia tra tra Autorità Portuale di Venezia e Magistrato alle Acque di Venezia del 2010;

- Accordo di Programma per le Bonifiche di Porto Marghera del 16/04/2012;





- Proposta di Accordo di Programma tra l’Autorità Portuale, il Comune e la Provincia di Venezia per la connessione del sistema tranviario a San Basilio a Venezia firmata il 31/01/2014;
- Protocollo d’Intesa per Porto Marghera tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia, ENI SpA, Versalis SpA, Filctem CGIL, Femca CISL, UILtec UIL e UGL Chimici per la nascita del polo tecnologico di chimica da fonti rinnovabili a Porto Marghera del 14/11/2014;
- Accordo di Programma siglato tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale di Venezia per la riconversione e riqualificazione industriale dell’area di crisi industriale complessa di Porto Marghera del 08/01/2015;
- Accordo di Programma tra Autorità Portuale e Comune di Venezia siglato ad aprile 2015 sull’adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell’Elettricità e raddoppio del binario ferroviario portuale per il collegamento diretto con Marghera Scalo;
- Lettera del Comune di Chioggia del 21 agosto 2015 di richiesta di inclusione, nell’ambito dell’elaborazione del nuovo piano regolatore portuale di Venezia, del porto di Chioggia nelle dinamiche di futuro sviluppo della portualità della Laguna di Venezia.

Venezia,

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Nicola Torricella

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Claudia Marcolin

