



ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI VENEZIA



CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI INGEGNERI



COLLEGIO DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI VENEZIA



Il Mo.S.E. e le opere complementari portuali: per la protezione di Venezia, il sostegno dell'economia veneta e lo sviluppo della portualità italiana

Paolo COSTA
Università Ca' Foscari di Venezia

*Il Mo.S.E.: PROSPETTIVE E CRITICITA' DI UNA GRANDE OPERA PUBBLICA ITALIANA
CONVEGNO IN COLLEGAMENTO DA REMOTO DALLA SEDE DELL'ORDINE DEGLI INGEGNERI DI VENEZIA
Sabato 20 febbraio 2021*

Indice della presentazione

1. **Il MoSE e la falsa alternativa tra protezione di Venezia insulare ed agibilità portuale**
2. **Le fonti delle obbligazioni a riconoscere a Venezia lo status di porto regolato e a realizzare le opere complementari portuali**
3. **Il VOOPS struttura permanente di accesso al porto di Venezia**
4. **IL VOOPS sistema multiportuale per megacarichi**
5. **Il VOOPS e il Transferium di Rotterdam**
6. **Il VOOPS compatibile con standard Suezmax**
7. **L'eccellenza tecnica del progetto VOOPS**
8. **La maturità tecnico amministrativa del VOOPS**
9. **Il VOOPS per l'economia veneziana, l'economia del Nordest e la portualità italiana**
10. **Il VOOPS e il recovery plan – PNRR-- Italia**

1. Il MoSE e la falsa alternativa tra protezione di Venezia insulare ed agibilità portuale

La falsa alternativa tra “piazza San Marco all’asciutto e porto bloccato” e “porto agibile e San Marco a mollo”

Falsa perché destinata a sciogliersi non appena lo Stato adempirà ai suoi obblighi di:

-- ultimare il sistema MoSE con le previste **opere complementari portuali**

-- riconoscere a Venezia lo status di **porto regolato**

2.1. La fonte dell'obbligazione a riconoscere a Venezia lo status di porto regolato

Parere sullo schema di Dlgs 169/2016 « Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84» Conferenza unificata 31 maggio 2016

*«La Conferenza delle regioni e delle Province Autonome **condiziona** il proprio parere positivo (...) all'accoglimento degli emendamenti allegati (...):*

*- **Introduzione di procedure speciali volte a garantire l'operatività dei porti ad accesso regolato, al momento rappresentato dal solo porto di Venezia, in relazione alla gestione futura del MoSE»***

Parere rimasto disatteso. L'articolo relativo è stato stralciato per asserite esigenze di omologazione a livello nazionale .

2. 2. Le fonti dell'obbligazione a realizzare le opere complementari portuali

□ **Delibera del Comitato, 03 aprile 2003**

«e) venga predisposto un progetto per separare le esigenze della navigazione da quelle della salvaguardia (così come previsto dall'ordine del giorno del Consiglio Comunale del 23 settembre 2002) in modo da garantire la continuità dell'agibilità portuale in qualsiasi condizione meteo e la possibilità di un sollevamento dei fondali oltre la quota prevista per la platea delle opere mobili; «

(...) DELIBERA (...)

*«2. Di **procedere, contemporaneamente** a quanto previsto al punto 1, **alla realizzazione della struttura di accesso permanente alla bocca di Malamocco nonché allo sviluppo progettuale di tutti gli altri interventi richiesti dall'Amministrazione del Comune di Venezia ai fini delle decisioni 8 conseguenti ed anche al fine della loro inclusione nel "sistema MO.S.E."** di cui alle delibere CIPE del 21 dicembre 2001 e 29 novembre 2002, per il conseguente finanziamento;»*

2. 2. Le fonti dell'obbligazione a realizzare le opere complementari: la definizione operativa della struttura di accesso permanente

Delibera del 21 luglio 2011 del *Comitatone*

la piattaforma d'altura "(...) realizza, insieme alla conca di navigazione in corso di costruzione alla bocca di porto di Malamocco, la struttura permanente necessaria a garantire l'accesso al porto di Venezia di cui alla delibera del 03 aprile 2003, anche con il sistema di paratoie mobili in funzione".

In attuazione di:

- l'Accordo di programma APV-MAV 16/9/2009 (1° Accordo) per «**l'adeguamento in corso d'opera della conca di navigazione" alla bocca di Malamocco**»
- l' Accordo di programma APV-MAV 4 agosto 2010 (2° Accordo) "**per la realizzazione della piattaforma portuale d'altura al largo di Malamocco e l'estromissione dei petroli dalla laguna di Venezia**"

Accordi dei quali prendeva atto il CIPE il 5 maggio 2011 invitando il MIT .

--ad aggiornare **l'Intesa generale quadro con la Regione Veneto** e

--ad inserire dell'opera nel **Programma delle infrastrutture strategiche** secondo le procedure previste dalla legge n. 443/2001 (legge obiettivo).

3. IL VOOPS struttura permanente di accesso al porto di Venezia

Conca di navigazione
Malamocco



Figura 11 Il terminal onshore di Montesyndial

1° «onshore» Montesyndial
a Portomarghera

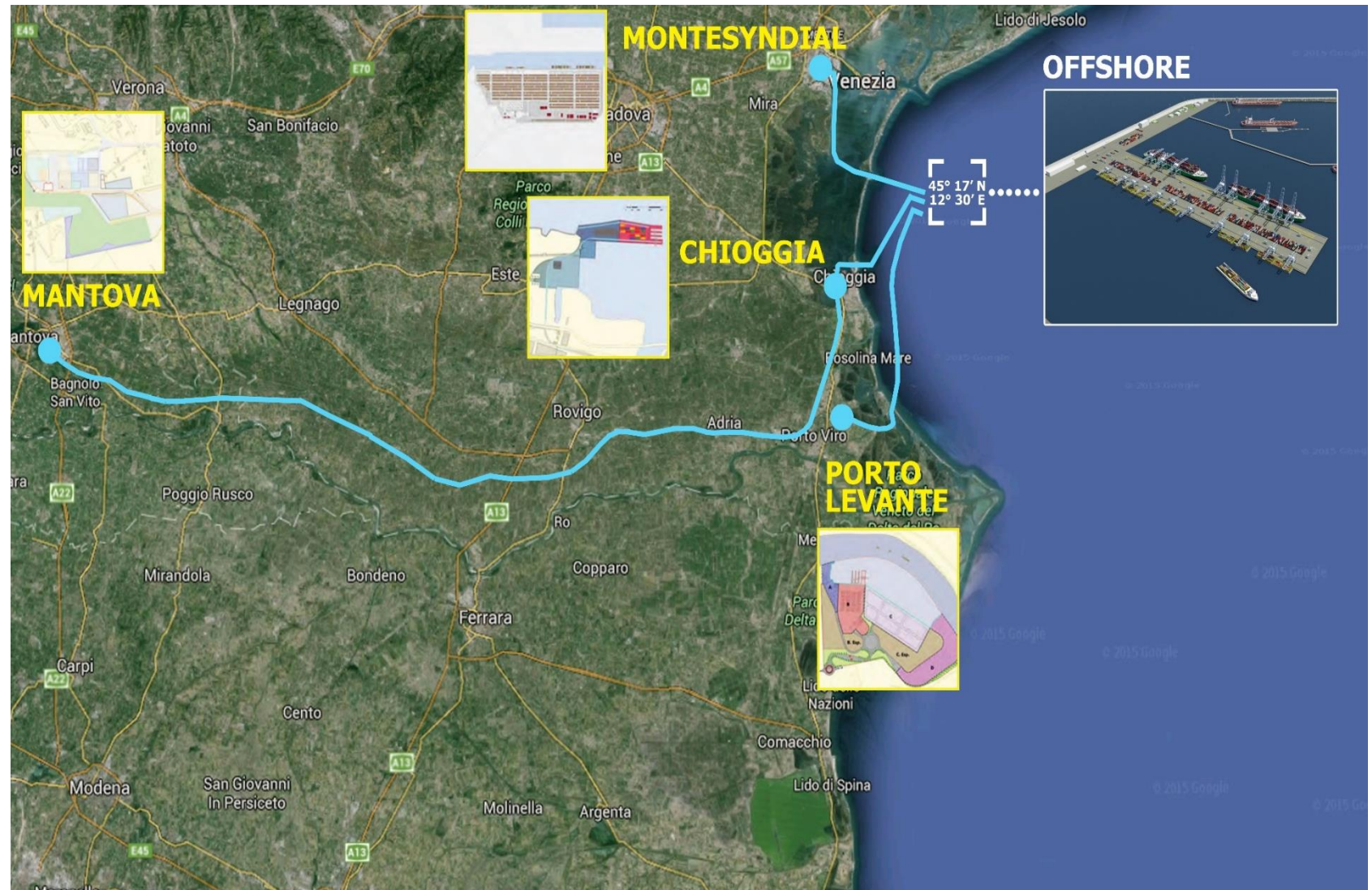
Piattaforma d'altura
«offshore»



Mama Vessel e Cassette

4. IL VOOPS sistema multiportuale per megacarichi

NB.
Configurazione
attuale
estensibile a
Ravenna e per
acque interne
a **Padova**



5. Il VOOPS funziona come il sistema Transferium di Rotterdam

Per gestire le meganavi/megacargo), il carico da e per il terminale in acque profonde di Maasvlakte 2 è trasferito su **chiatta** fino ad Alblasserdam (61 km da Maasvlakte) dove i container sono trasbordati su strada/rotaia e viceversa

Zeeterminals



Transferium



6. Il VOOPS e il rispetto di Suezmax il nuovo standard mondiale di dimensione delle meganavi

- Dopo il retrofitting del 2016 il canale di Suez (profondità -24.00 m. e massimo pesacaggio consentito - 20.12 m.) sta imponendo al mondo lo standard Suezmax standard che sta sconvolgendo le industrie marittime/portuali e logistiche
- **Il VOOPS consente l'attracco in Alto Adriatico di navi di dimensione Suezmax (-20.00 m)**



7. L'eccellenza tecnica del progetto VOOPS

Market analysis, *MDS Transmodal*, Cester UK (2012);

Conceptual studies - technical and cost, *CH2Hill Halcrow/Idroesse*, London UK (2011);

Basic design of the nautical transfer system,

BMT TITRON, BMT TRITON UK (2014);

Development of the integrated offshore-onshore container handling systems and operation model,

Royal Haskoning, London UK (2015);

Market analysis and service requirement assumptions,

Ocean Shipping Consultant, London UK (2016);

Financial feasibility, *PricewaterhouseCoopers*, Rome and London (2016);

Legal framework, *Studio Lombardo & Associati*, Rome IT (2016)

Design of offshore-onshore port Italian-Chinese group of companies 4C3

formed by the companies *3TI PROGETTI spa*, *e-Ambiente srl* and led by *China Communication*

Construction Company Group (CCCC)

Halcrow

MDS Transmodal™

CH2MHILL

BMT TITRON

idroesse
infrastructure

 **中国交通建设股份有限公司**
CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION COMPANY Ltd.

OCEAN SHIPPING CONSULTANTS

pwc

 **Royal HaskoningDHV**

 **eambiente**

 **3TI PROGETTI** | *Passion for design
Passion for people*

LOMBARDO & ASSOCIATI
STUDIO LEGALE

8. La maturità tecnico amministrativa del VOOPS/1

□ Il VOOPS è progetto amministrativamente maturo come pochi altri in Italia

- **1 ottobre 2012** - Nota di aggiornamento DEF 2012 – Allegato IX Programma delle Infrastrutture Strategiche, che qualifica il progetto “*Hub Portuale di Venezia: porto di altura ed allacci*” come **opera strategica da avviare nel rispetto dell’art. 41 della L. 214/2011**;
- **21 dicembre 2012** - **Delibera CIPE n. 136/2012, parere favorevole** concernente “*Legge n. 443/2001- Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012*”, in cui “*l’Hub portuale di Venezia è stato inserito nel Programma delle nuove infrastrutture*”;
- **24 dicembre 2012** - **Legge n. 228/2012, art. 1 comma 186**, al fine di consentire il finanziamento delle attività finalizzate alla realizzazione di una piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia, ha autorizzato il trasferimento all'Autorità Portuale di Venezia di 5 milioni di euro per l'anno 2013 e di 95 milioni di euro per l'anno 2015 ;
- **2 agosto 2013** - **Parere Commissione VIA Speciale positivo** di compatibilità ambientale del Progetto Preliminare “*Terminal plurimodale offshore al largo della costa veneta*”, con prescrizioni da osservare nella redazione del progetto definitivo ed esecutivo e relativa trasmissione (30/08/13) al MIT, al fine della successiva approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE ai sensi dell’art. 165 e ss. D.Lgs. 163/06 ;
- **Dicembre 2013** (Legge di Stabilità 147/2013): La conferma dei finanziamenti di cui all’art. 1 comma 186 della L. n. 228/2012;
- **21 marzo 2014: Ampliamento della circoscrizione portuale dell’Autorità portuale di Venezia** con DM MIT n. 101. “*La circoscrizione territoriale dell’APV viene estesa alla superficie destinata alla Piattaforma d’Altura (Lat. 45°17,3’N Long. 12°30,4’E WGS84), ai relativi bacini di evoluzione, agli specchi acquei e alla rada ad esso complementari nonché 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 di impianti e infrastrutture di collegamento*”.

8. La maturità tecnico amministrativa del VOOPS/2

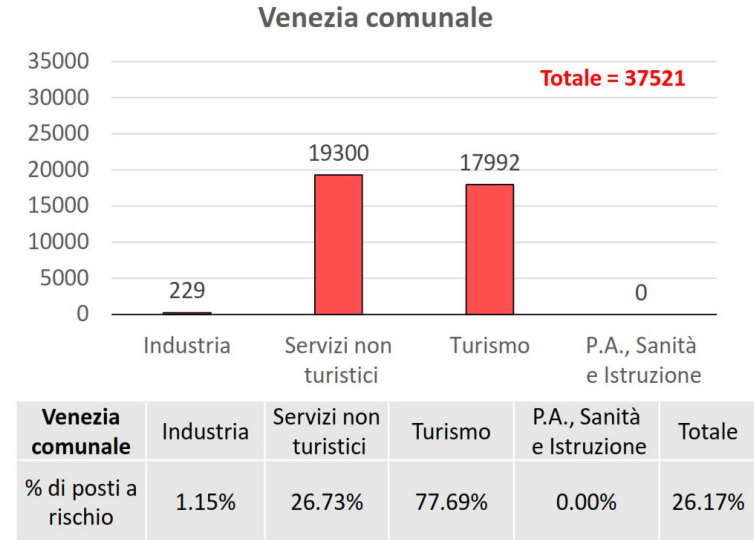
- **25 novembre 2014** Conclusione della **Conferenza dei servizi** ai sensi del D.Lgs. 163/2006 art. 165 e ss. avviata il 27 ottobre 2014, presso la STM del MIT per l'approvazione del progetto preliminare Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia e Terminal Container Montesyndial. Il progetto è presentato al Comitato Interministeriale per la programmazione economica per l'approvazione definitiva;
- **Dicembre 2014** (Legge di Stabilità 190/2014): La conferma del finanziamento di cui all'art. 1 comma 186 della L. n. 228/2012;
- **9 gennaio 2015: sottoscrizione dell'“accordo di programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera”** e successivo atto integrativo del 17/01/2017, con il finanziamento complessivo di 152 milioni di Euro per opere a supporto dello sviluppo industriale, logistico e portuale dell'area **di cui 51.404.503,14 € quale contributo del MISE a favore dell'ADSP per la realizzazione del I e II stralcio del terminal Onshore “Montesyndial”**;
- **dicembre 2015 (Legge di Stabilità 208/2015): conferma del finanziamento di cui all'art. 1 comma 186 della L. n. 228/2012 - assegnati 95 milioni di Euro, suddivisi in 72.000 € per l'anno 2015, 10 milioni per l'anno 2016, 30 milioni per l'anno 2017, 55 milioni per l'anno 2018;**
- **23 maggio 2018:** con lettera prot. 7461 l'AdSPMAS ha riproposto al CSLPP il progetto preliminare relativo alla “Piattaforma d'altura al Porto di Venezia e terminal containers MonteSyndial”, modificato ed integrato secondo le prescrizioni formulate nel parere pubblicato il 10 febbraio 2016, n. 3/2015;
- **3 dicembre 2018** con decreto prot. 538, il **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha approvato la variante al progetto di bonifica per l'intera area Montesyndial**
- **20 dicembre 2018:** l'ATI capofilata da CCC Group consegna il progetto definitivo del terminal offshore

Febbraio 2021 - il progetto preliminare del 1° lotto onshore (GIÀ FINANZIATO) in attesa di invio al CIPE per l'approvazione «in linea tecnica»

9.1 VOOPS e il blocco portuale-industriale nella economia veneziana

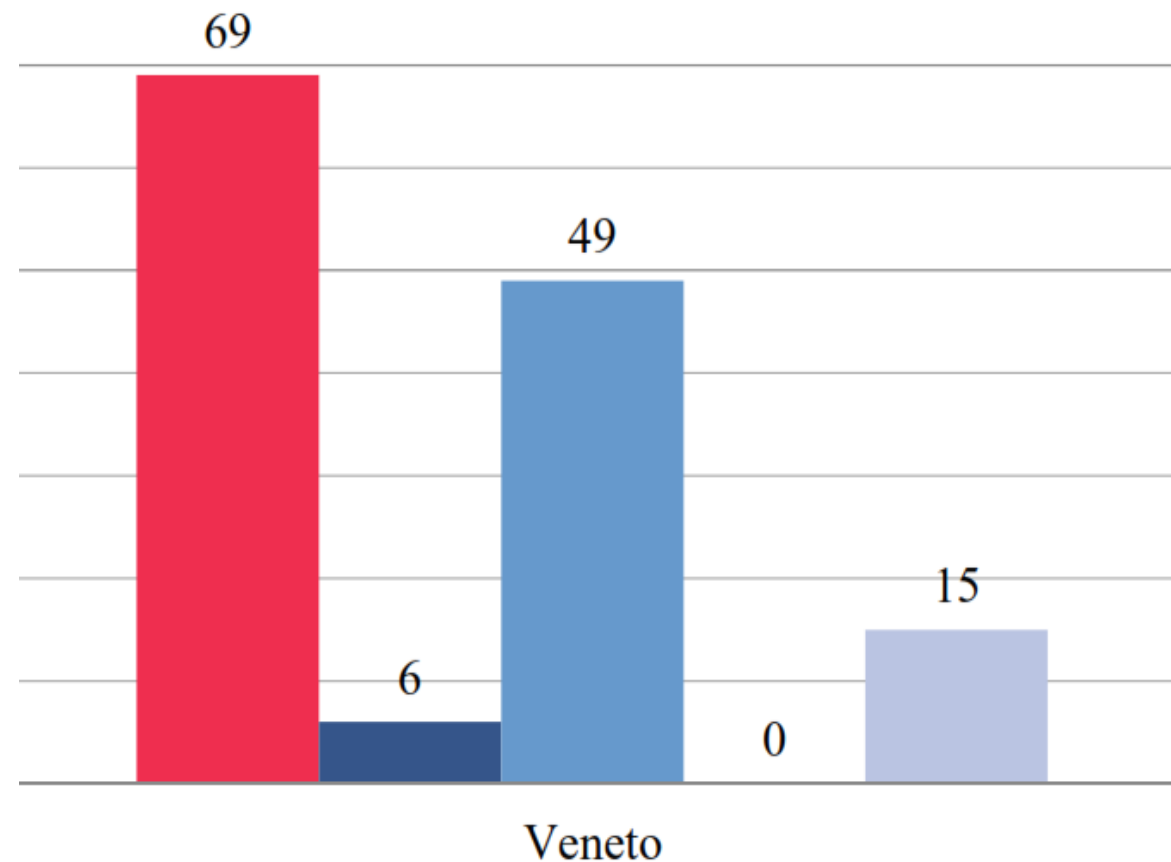
- Il VOOPS è divenuto per la evoluzione tecnologica ed organizzativa del trasporto marittimo (meganavi)
- *conditio sine qua non* per la stessa sopravvivenza del porto lagunare
- e con esso del **blocco portuale e portuale-industriale di Porto Marghera** che costituisce oggi la parte più solida della base economica del veneziano.

Addetti u.l.	2018	2011
Industria	43470	47287
Servizi non turistici	105139	99135
Turismo	31273	23048
P.A., Sanità e Istruzione	62160	56589
Totale	242041	226059



9.2 IL VOOPS e l'economia veneta

Il porto di Venezia reinserito dal VOOPS nel sistema dei servizi di trasporto oceanici -- tipicamente container per l'oltre Suez-- necessario per ompletare come porta sul mondo della manifattura del nordest il rafforzamento del nuovo triangolo industriale Milano— Bologna—Venezia



Principali porti in export-% di aziende che ha dichiarato quel porto tra le prime due anziani per il proprio export

■ Genova ■ La Spezia ■ Venezia ■ Trieste ■ Livorno

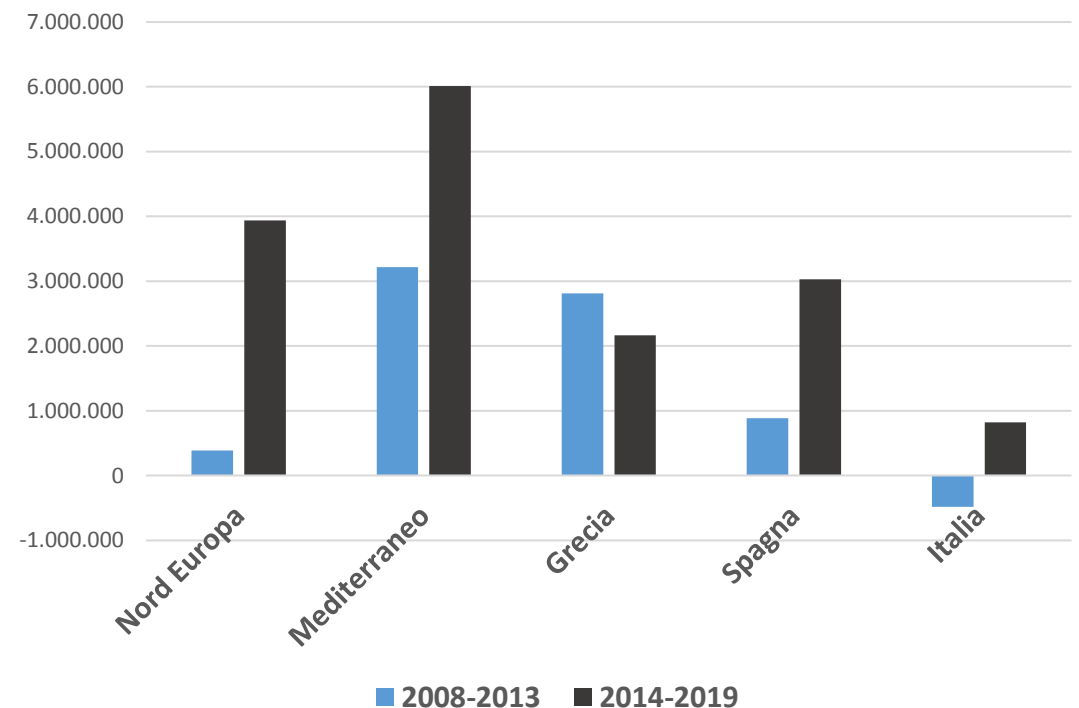
SRM per Fondazione di Venezia

9.3 Il VOOPS nel sistema portuale italiano/1

Nell'incremento nel volume di traffico globale 2014-2019 il **Mediterraneo** (6 milioni di TEU) supera il **Mar del Nord** (4milioni di TEU)

Ma nel Mediterraneo l'incremento dell'intermediazione Europa--resto del mondo avviene più attraverso i porti **spagnoli** (3 milioni di TEU) e **greci** (2 milioni di TEU) che quelli **italiani** (0,8 milioni di TEU)

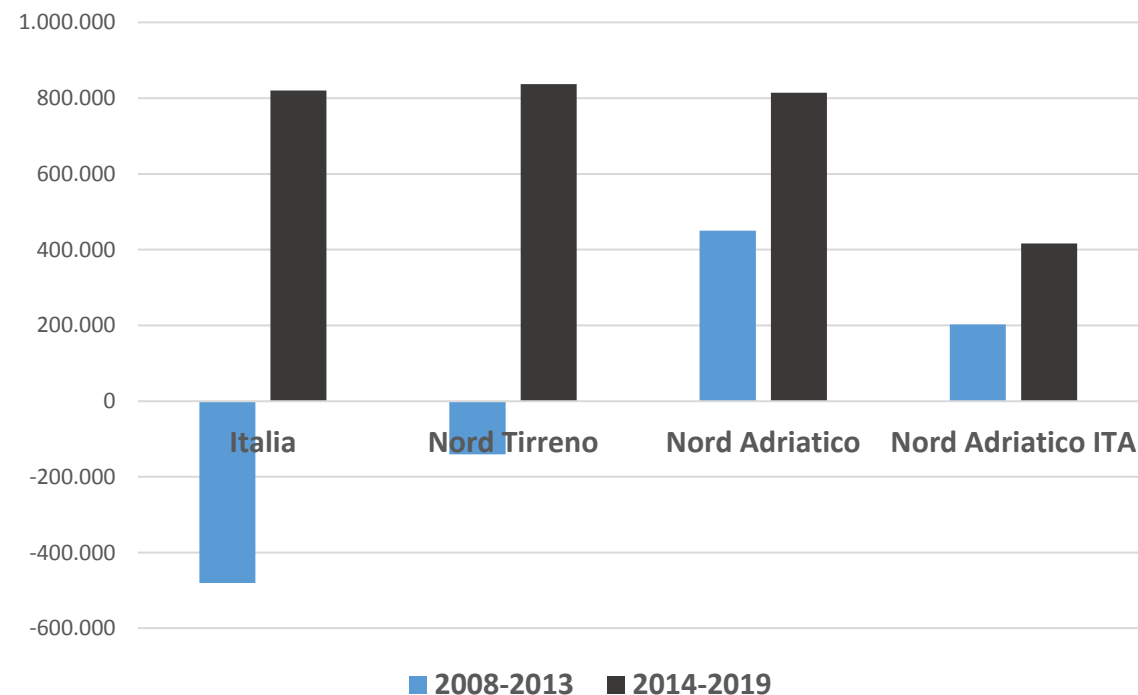
variazioni assolute (TEU) 2008-2013 e 2014-2019



9.3 Il VOOPS nel sistema portuale italiano/2

In **Italia** a fronte di un incremento nel volume di traffico globale 2014-2019 di 0,8 milioni di TEU la portualità **Alto Tirrenica** cresce di 0,82 milioni di TEU mentre quella **Alto Adriatica italiana** aumenta di 0,41 milioni di TEU –che raddoppiano se nell’Alto Adriatico si includono **Koper e Rijeka**

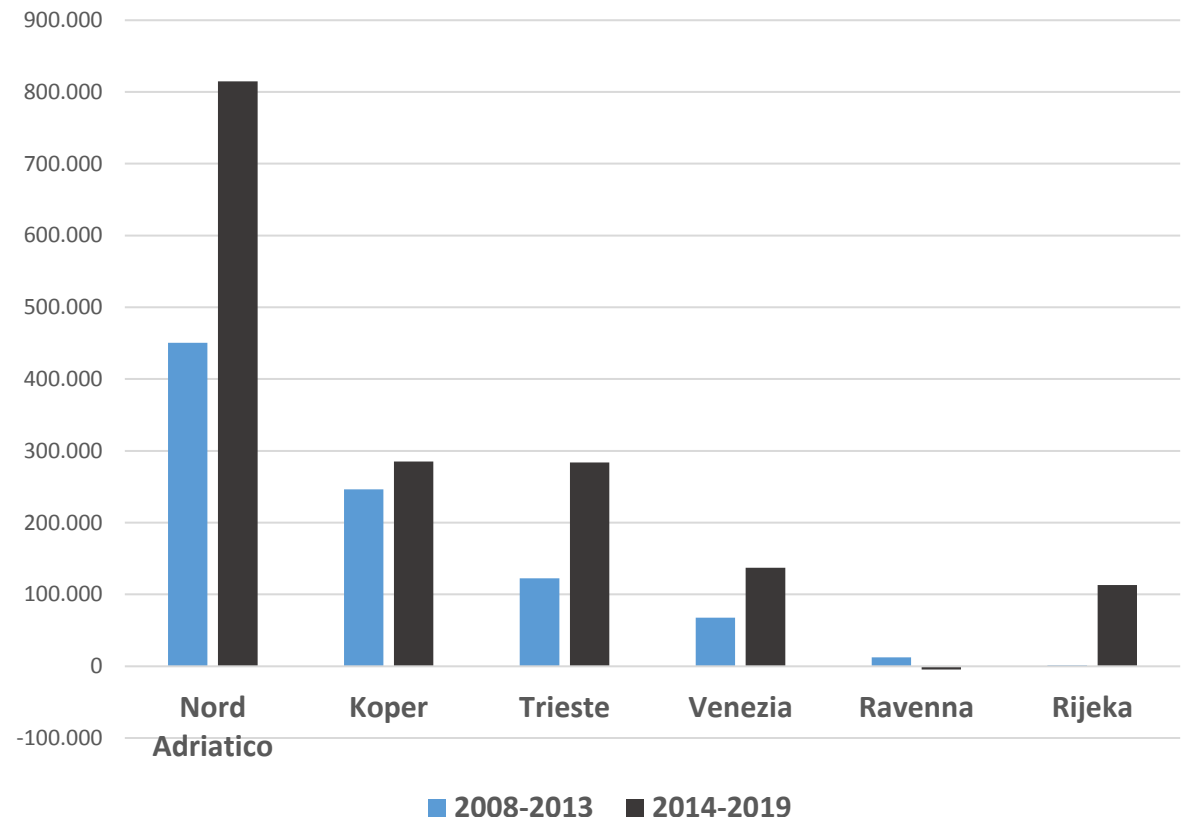
variazioni assolute (TEU) 2008-2013 e 2014-2019



9.3 Il VOOPS nel sistema portuale italiano /3

variazioni assolute (TEU) 2008-2013 e 2014-2019 tra Aree Portuali del nord Adriatico

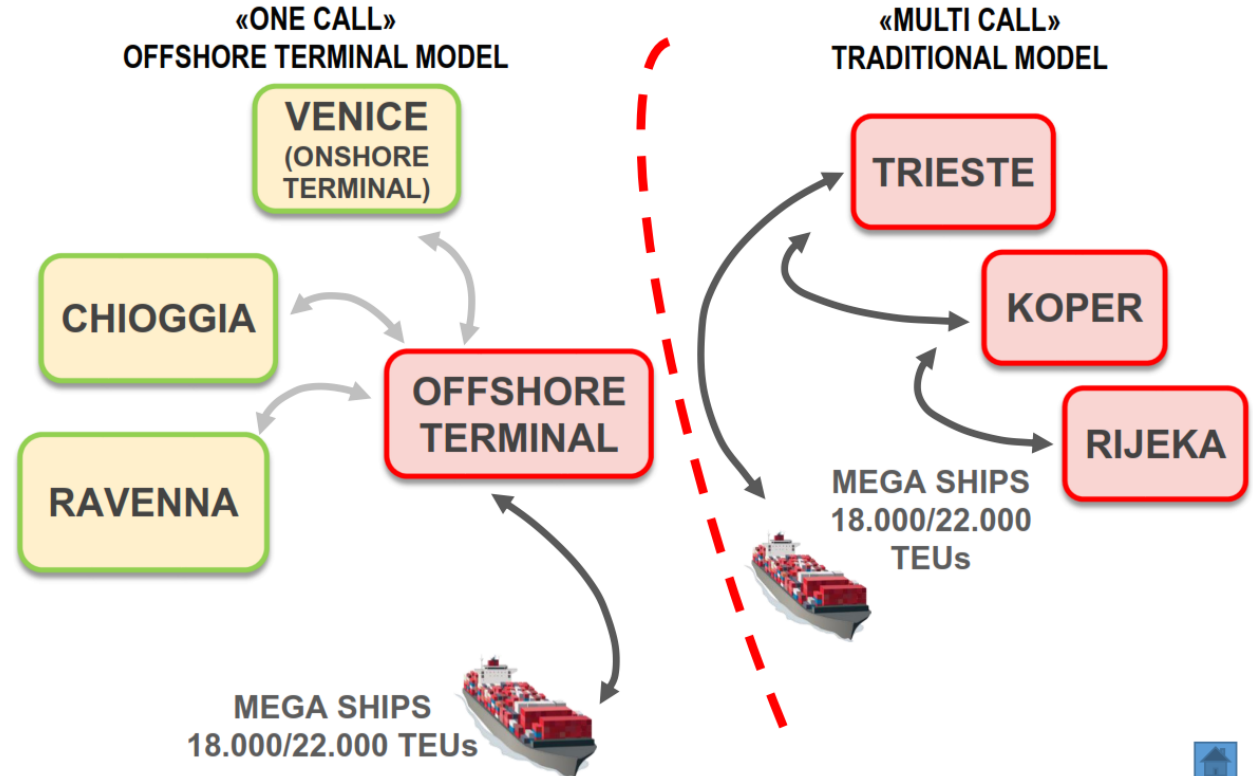
Nell'Alto Adriatico l'incremento di traffico 2014-2019 interessa quasi solo il lato **Alto Adriatico orientale** (0,66 milioni di TEU tra **Trieste, Koper e Rijeka**) a servizio dei mercati austriaci, ungheresi, e dei Balcani che l'Alto Adriatico occidentale (0,14 milioni di TEU tra **Venezia e Ravenna**) a servizio del mercato italiano



9.4 il VOOPS per il reinserimento del sistema portuale alto Adriatico nelle rotte globali

Il porto di Venezia reso di nuovo accessibile ai traffici oceanici dal VOOPS

- può contribuire, assieme a Ravenna in alto Adriatico occidentale, a **creare la capacità portuale che**, sommata a quella dell'alto Adriatico orientale di Trieste, Koper e Rijeka, rende possibile il trattamento dei megacarichi delle meganavi oceaniche e **rende conveniente alle stesse la risalita dell'intero Adriatico**
- Altrimenti l'intero Alto Adriatico deve rinunciare a far valere il suo essere la **via più corta**, e quindi anche la **via più verde**, nella relazione tra l'Europa e l'Asia.



10. Il VOOPS e il recovery plan – PNRR-- Italia

- Il VOOPS è un **tipico progetto «game changer»** capace di aiutare l'Italia a «ripartire meglio» e rispondere alle esigenze delle future generazioni
- **Consolida l'economia veneziana** rendendola meno dipendente dal turismo
- Contribuisce ad **avvicinare la manifattura** veneta e del nuovo triangolo industriale Milano-Bologna-Venezia **ai suoi mercati globali**
- **Consente alla portualità** alta adriatica e quindi a quella **italiana** di competere quella greca e quella spagnola per la **ri-conquista dei mercati delle catene logistiche globali**
- E' progetto **matturo sotto il profilo tecnico-amministrativo** e come pochi altri in Italia pronto **per soddisfare i requisiti** richiesti ai progetti candidati all'inserimento nel **Recovery Plan –PNRR Italia**
- Può essere realizzato --accantonando il molo energetico e concentrandosi su quelli container-- combinando un **finanziamento pubblico** (per la diga e i moli d'altura) di **948 milioni di euro** con un **finanziamento privato di 625 milioni di euro** in gru, impianti e mezzi di navettamento corrisposto dal vincitore di una **gara di concessione e gestione** pluriennale del VOOPS

Grazie per l'attenzione

paolo.costa@unive.it