



Verbale per seduta del 01-03-2016 ore 15:00
congiunta alla IV Commissione.

CONSIGLIO COMUNALE
IX COMMISSIONE

Consiglieri componenti le Commissioni: Luca Battistella, Maika Canton, Barbara Casarin, Saverio Centenaro, Ciro Cotena, Maurizio Crovato, Paolino D'Anna, Francesca Faccini, Andrea Ferrazzi, Rocco Fiano, Gianpaolo Formenti, Enrico Gavagnin, Giovanni Giusto, Elena La Rocca, Lorenza Lavini, Bruno Lazzaro, Deborah Onisto, Giorgia Pea, Giovanni Pelizzato, Paolo Pellegrini, Nicola Pellicani, Francesca Rogliani, Monica Sambo, Davide Scano, Alessandro Scarpa, Renzo Scarpa, Matteo Senno, Ottavio Serena, Sara Visman.

Consiglieri presenti: Saverio Centenaro, Ciro Cotena, Maurizio Crovato, Paolino D'Anna, Francesca Faccini, Rocco Fiano, Enrico Gavagnin, Elena La Rocca, Lorenza Lavini, Bruno Lazzaro, Deborah Onisto, Giorgia Pea, Paolo Pellegrini, Nicola Pellicani, Francesca Rogliani, Monica Sambo, Davide Scano, Alessandro Scarpa, Renzo Scarpa, Matteo Senno, Ottavio Serena, Sara Visman, Alessio De Rossi (sostituisce Luca Battistella).

Altri presenti: Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa.

Ordine del giorno seduta

1. Audizione del Prof. Paolo Costa sul tema " Il Porto off shore"

Verbale seduta

Alle ore 15.15 il Presidente della IX Commissione Consiliare Paolo Pellegrini di concerto con il Presidente della IV Commissione Consiliare Renzo Scarpa assume la presidenza della commissione congiunta e constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta illustrando l'ordine del giorno. Dopodichè da la parola al Prof. Costa ricordando le sue importanti funzioni ricoperte in molti organismi

COSTA spiega che il progetto " Venice Offshore Onshore Port System (VOOPS) per il rilancio e la salvaguardia di Venezia si sta evolvendo da 4 anni. Tale progetto è fondamentale ed è andato assumendo rilevanza di carattere nazionale, europeo ed internazionale in previsione anche del collegamento tra Europa ed Asia. Anche in un contesto internazionale di crisi il traffico totale (commerciale, industriale, petrolifero,) del porto continua a crescere. Il traffico commerciale ha segnato un ulteriore aumento con il 20,6% in più di movimentazioni totali di merci nel gennaio 2016 (in totale 2 milioni 260 mila tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2015 (un milione 873 mila tonnellate). Anche il traffico di navi container è andato crescendo in tutti i porti dell'Alto Adriatico con un incremento del 26,9% nel gennaio 2016. Lo sviluppo del porto di Venezia assicura la rotta più veloce per connettere l'Oriente con i mercati europei. Il VOOPS costituirà un apparato portuale innovativo, contribuendo al progressivo aumento della capacità dei porti Nord Adriatici fino ad arrivare ad almeno 6 milioni di TEU. Il costo del progetto è di un miliardo e mezzo di euro. I privati dovranno finanziare 625 milioni di euro per le gru, le strutture e le mama vessel, barche che trasporteranno i container dal mare a Marghera e anche a Mantova attraverso le vie fluviali. Lo Stato metterà 750 milioni di euro per opere civili come la diga che proteggerà il terminal a 8 miglia al largo della costa dove i fondali hanno una profondità naturale di almeno 20 metri (il costo complessivo è di 1,4 miliardi, circa 200 milioni arrivano dall'Europa.) Il progetto contribuirà alla rivitalizzazione socio economica di Venezia e della sua laguna (città metropolitana). Il porto diventerà un fulcro di tendenza mondiale. In tutto il mondo le piattaforme vengono costruite vicine al mare perchè da qui partono le esportazioni collegate via fiume come a Rotterdam. Venezia ha il vantaggio di avere spazi a terra (Marghera) infrastrutture e collegamenti. Mancano i fondali ed è per questo che è stato scelto di portare le grandi navi portacontainer al largo. Si parla di grandi navi che trasportano fino a 18 mila container e arrivano dalla Cina e dall'estremo Oriente. Ci sarà un'evoluzione delle navi porta container in quanto la nave più piccola che gira per il mondo è la più grande che possa entrare a Venezia. Sbloccando il progetto si renderebbero disponibili 125 milioni di euro per la bonifica e la sistemazione delle aree di Marghera. Nel giro di 10 anni il traffico che entra a Suez e rimane in Europa è aumentato cioè le navi vanno meno nel Nord Europa. I cinesi vanno al Pireo. Gli investimenti necessari per un porto moderno sono:

- 1) spazi adeguati;
 - 2) collegamenti adeguati ferroviari, stradali e di navigazione interna;
 - 3) fondali adeguati
- Gli addetti al porto attualmente sono 16483 (vedere documentazione allegata)

SAMBO ha dei dubbi in quanto dopo tre anni dall'approvazione del progetto ancora non si vedono investitori internazionali disposti a finanziarlo. Inoltre c'è molto interesse per l'aspetto occupazionale. Chiede se il Ministro fa fatto qualche atto in merito

COSTA risponde che il progetto è inserito nel piano infrastrutture nazionali. Ci sono tutte le autorizzazioni. Nei prossimi mesi il progetto verrà sottoposto al CIPE per il finanziamento. Il governo metterà i finanziamenti dopo che saranno arrivati i finanziamenti privati. Si rientra in un mercato competitivo e coperto. Altri porti italiani vedranno diminuire i loro traffici. Gli operatori stanno difendendo il loro mercato e si cerca un soggetto che vuole fare un grosso investimento. Il Ministero ha un atto dovuto e il CIPE potrà dire anche di no. Rimane la centralità di Marghera ma anche quella delle periferie. Per il canale dei Petroli sono passate quasi 4 mila navi di cui 780 navi passeggeri. Si continua inoltre ad ospitare navi per altri porti. Venezia è un unico porto che può usufruire della navigazione interna. Il VOOPS ha avuto una evoluzione da soluzione al problema locale (accessibilità nautica di Venezia) a globale (gestione efficienti di mega carichi). C'è stata anche una evoluzione del trasporto marittimo a scale globale ed europea.

Alle ore 15.27 entrano i Consiglieri Lazzaro e Scano

Alle ore 15.50 entra il Consigliere Alessandro Scarpa

Alle ore 16.00 entra il Consigliere Crovato

PELLICANI ritiene importante il sostegno del governo. Ritiene che i finanziamenti siano un'incognita anche perchè ha qualche dubbio in merito alla convenienza dei privati. Crede che per far emergere gli investitori sia necessario un passaggio con il CIPE. Chiede se la rottura del carico ha un costo aggiuntivo e se le conche di navigazione del mare possono rallentare il traffico. Chiede inoltre se è previsto il transito delle navi da crociera nel canale dei Petroli

COSTA risponde che bisogna dare precedenza alle navi da crociera ma per la chiusura delle bocche le navi devono passare. Venendo dalla Cina si guadagna con portacontainer di oltre 18.000 teu. Il vero problema è l'organizzazione della gestione del megacarico

COTENA nota che ci sono tantissime chiatte che vanno avanti e indietro nel canale dei Petroli e chiede se c'è un'alternativa diversa dalla chiatta magari un tunnel ferroviario

COSTA risponde che il tunnel ferroviario presenta molti problemi

CROVATO ritiene che la nostra visione nei confronti dei cinesi sia piccola, l'asse nord- Adriatico è per loro un boccone. Mancata l'occasione della Venezia – Monaco l'Alto Adriatico risulta perdente nei confronti dell'Asse Tirreno presso il CIPE

COSTA dichiara di avere portato a maturità tecnica e finanziaria un progetto e di essere tranquillo. Quindi fa vedere il video VOOPS- " Mega Cargoes Port Logistics in Europe " Come trasformare un problema in un'opportunità con il Venice Offshore Onshore Port System

SCANO chiede se in previsione dei futuri traffici è stata considerata la rotta del Polo Artico. Chiede inoltre notizie sulla piattaforma e come sarà gestito il passaggio da 3 a 6 milioni di teu

COSTA risponde che l'idea complessiva è di prendere il mercato europeo. Dal 2008 ad oggi il traffico è aumentato. Il problema Artico è complesso, mentre la via terrestre è interessante ma il carico annuo vale 3 navi

SCANO chiede quale differenza c'è tra le 3500 navi commerciali e le chiatte rispetto all'ingresso in laguna

COSTA risponde che è una questione di impatto ambientale. Sul lato Marghera ci sono risorse scarse come i canali

SCANO chiede come si può arrivare a 6 milioni di TEU

COSTA sottolinea che la globalizzazione si misura dall'esportazione in altri paesi. Ci sarà un effetto dell'importanza dei mercati extraeuropei da quelli europei. L'effetto reddito poi sarà maggiore con l'esportazione mondiale. La dimensione di scala del porto è importante

VISMAN chiede cosa succede a Mantova

COSTA risponde che Mantova ha un potenziale di 2500 Teu

FIANO nota che lo studio del progetto si collega anche al progetto della logistica. Chiede chiarimenti sull'utilizzazione del Nord Africa

COSTA risponde che il vecchio sistema ferroviario è stato riprogettato evitando Mestre. C'è una circonvallazione naturale che sono il BIVI. L'affidabilità sta cambiando il sistema. C'è la convenienza oggettiva a usare la grande nave purchè si sia in grado di scaricarla

VISMAN chiede quanto il Mose rallenta il traffico in conca a causa delle barriere alzate

COSTA risponde che quando il Mose è in funzione si salta un turno

SAMBO chiede l'audizione del mondo sindacale e imprenditoriale del porto

Alle ore 17.40 esaurito l'ordine del giorno il Presidente dichiara sciolta la seduta