

# I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA  
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli  
Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini



Questo libro, pubblicato come supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*, è stato realizzato in collaborazione con:



**ROTARY CLUB  
VENEZIA MESTRE**



**ATENEIO VENETO**

Hanno concesso il patrocinio:



**Università Iuav  
di Venezia**



**Università  
Ca' Foscari  
Venezia**



Ha contribuito:



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE  
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA**

Questo libro trae origine dalle tre giornate di studio organizzate da Laura Facchinelli, direttrice della rivista *Trasporti & Cultura* e presidente del Rotary Club Venezia Mestre per l'anno 2016-2017, con Oriana Giovinnazi e Viviana Martini, con le quali ha curato anche la presente raccolta di contributi

**Marghera. Riconversione, progetto, paesaggio**  
(30 settembre 2016, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Tommaso Santini, Oriana Giovinnazi

**Mestre. La ferrovia e la città**  
(27 gennaio 2017, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Giovanni Seno, Oriana Giovinnazi

**Venezia. Paesaggio urbano nel contemporaneo**  
(21 aprile 2017, Venezia, Ateneo Veneto)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Nicola Torricella, Viviana Martini, Oriana Giovinnazi

In copertina:

sullo sfondo di una veduta aerea del ponte translagunare stradale in costruzione (1933), le immagini delle tre "anime" di Venezia: Marghera, Mestre e la città storica.

# I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA  
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli  
Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

© Copyright 2017  
Supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*  
quadrimestrale di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

Proprietario e direttore responsabile:  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione: Cannaregio 1980 - 30121 Venezia  
email: [info@trasportiecultura.net](mailto:info@trasportiecultura.net)  
[laura.facchinelli@alice.it](mailto:laura.facchinelli@alice.it)

La rivista è pubblicata anche on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 dell'11.5.2001

ISSN 2280-3998

Responsabili del progetto editoriale:  
Laura Facchinelli, Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

Traduzioni in lingua inglese:  
Olga Barmine ed Helen Tamara Matthews

Stampa: Grafiche Veneziane, Venezia

Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista *Trasporti & Cultura* il diritto di pubblicarli e distribuirli, anche tramite i suoi supplementi.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su *Trasporti & Cultura* e sui suoi supplementi ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati.

# INDICE

## PRESENTAZIONI

- 8 Anna Buzzacchi, Presidente dell'Ordine degli Architetti P. P. C. della Provincia di Venezia  
9 Gustavo Rui, Presidente della Fondazione Ingegneri della Provincia di Venezia

## INTRODUZIONE

- 11 *Perchè i tre futuri di Venezia*  
Le curatrici Laura Facchinelli, Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini

Prima sezione

## MARGHERA. RICONVERSIONE, PROGETTO, PAESAGGIO

Coordinamento di Oriana Giovinnazzi

- 19 *Marghera: cento anni guardando al futuro*  
Introduzione di Gianfranco Bettin  
23 *I cento anni di Marghera: l'utopia della Grande Venezia, i primi insediamenti, la città giardino*  
Sergio Barizza

## UNO SGUARDO ALLE ESPERIENZE

- 33 *Il caso Bagnoli*  
Massimo Pica Ciamarra  
41 *Dal Porto Antico alla Fiera del Mare: idee e proposte progettuali per il waterfront di Genova*  
Oriana Giovinnazzi  
49 *Rigenerazione urbana, qualità insediativa e sostenibilità sociale delle trasformazioni:  
l'insegnamento di Amburgo*  
Chiara Mazzoleni  
57 *Lands of opportunities: rigenerazione urbana a Londra*  
Michelangelo Savino e Martina Concordia  
65 *Lyon Confluence, riqualificazione urbana dell'ex area industriale di Lione alla confluenza tra  
il Rodano e la Saona*  
Paolo Alberti e Gabriele Scicolone

## MARGHERA, VISIONI FUTURE E PROTAGONISTI

- 73 *Marghera, idee per il futuro*  
Andreas Kipar  
81 *Porto Marghera, lo sviluppo possibile. Riconversione e waterfront*  
Tommaso Santini  
87 *Scenari per Marghera, fra sfide e paradossi*  
Maria Chiara Tosi  
93 *Venezia, il futuro del Porto*  
Intervista a Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico  
Settentrionale a cura di Laura Facchinelli e Oriana Giovinnazzi

Seconda sezione

## MESTRE. LA FERROVIA E LA CITTÀ

Coordinamento di Laura Facchinelli

- 103 *Il nodo ferroviario e la stazione di Mestre*  
Introduzione di Agostino Cappelli
- 107 *Breve storia della ferrovia a Mestre. Dalla stazione ottocentesca al grande nodo del traffico ferroviario e della vita urbana*  
Laura Facchinelli

### CONFRONTI E ANALISI DEL PROBLEMA

- 115 *Torino: la trasformazione lungo la ferrovia*  
Matteo Tabasso e Michela Barosio
- 123 *L'infrastruttura scomparsa. Il nuovo suolo della stazione Sagrera Alta Velocità a Barcellona*  
Zeila Tesoriere
- 131 *La nuova stazione centrale di Berlino, nodo strategico della città riunificata*  
Giulia Melilli
- 139 *Processi di rigenerazione urbana, gli scali di Milano*  
Carlo De Vito, Sara Iacoella e Marina Marcuz

### MESTRE, LE PROSPETTIVE FUTURE

- 147 *Il nodo ferroviario di Venezia Mestre alla luce del nuovo codice degli appalti e della pianificazione nazionale dei trasporti*  
Andrea Sardena
- 155 *Ferrovie, il nodo di Venezia Mestre e l'Alta Capacità*  
Carmelo Abbadessa
- 161 *Servizi per la mobilità dei viaggiatori*  
Giovanni Seno

Terza sezione

## VENEZIA. PAESAGGIO URBANO NEL CONTEMPORANEO

Coordinamento di Viviana Martini

- 169 *Conflitti e convergenze fra il nuovo e l'antico*  
Introduzione di Guido Vittorio Zucconi

### NOVECENTO. SPINTE AL RINNOVAMENTO, RICHIAMI ALLA CONSERVAZIONE

- 173 *La Venezia di Eugenio Miozzi*  
Riccardo Domenichini
- 181 *Un discorso interpretativo e poetico su Venezia: Carlo Scarpa alla Fondazione Querini Stampalia*  
Orietta Lanzarini

189 *La ricostruzione del Teatro La Fenice: l'occasione perduta*  
Sergio Pratali Maffei

197 *L'evoluzione delle aree portuali del centro storico*  
Nicola Torricella e Federica Bosello

205 *Il Campus di San Giobbe, nel cuore di Cannaregio*  
Vittorio Spigai

#### RESPONSABILITÀ DELLE SCELTE

213 *Santiago Calatrava a Venezia: un ponte tra armonia, realtà e sogno*  
Enzo Siviero

219 *La conservazione dell'edilizia storica veneziana*  
Mario Piana

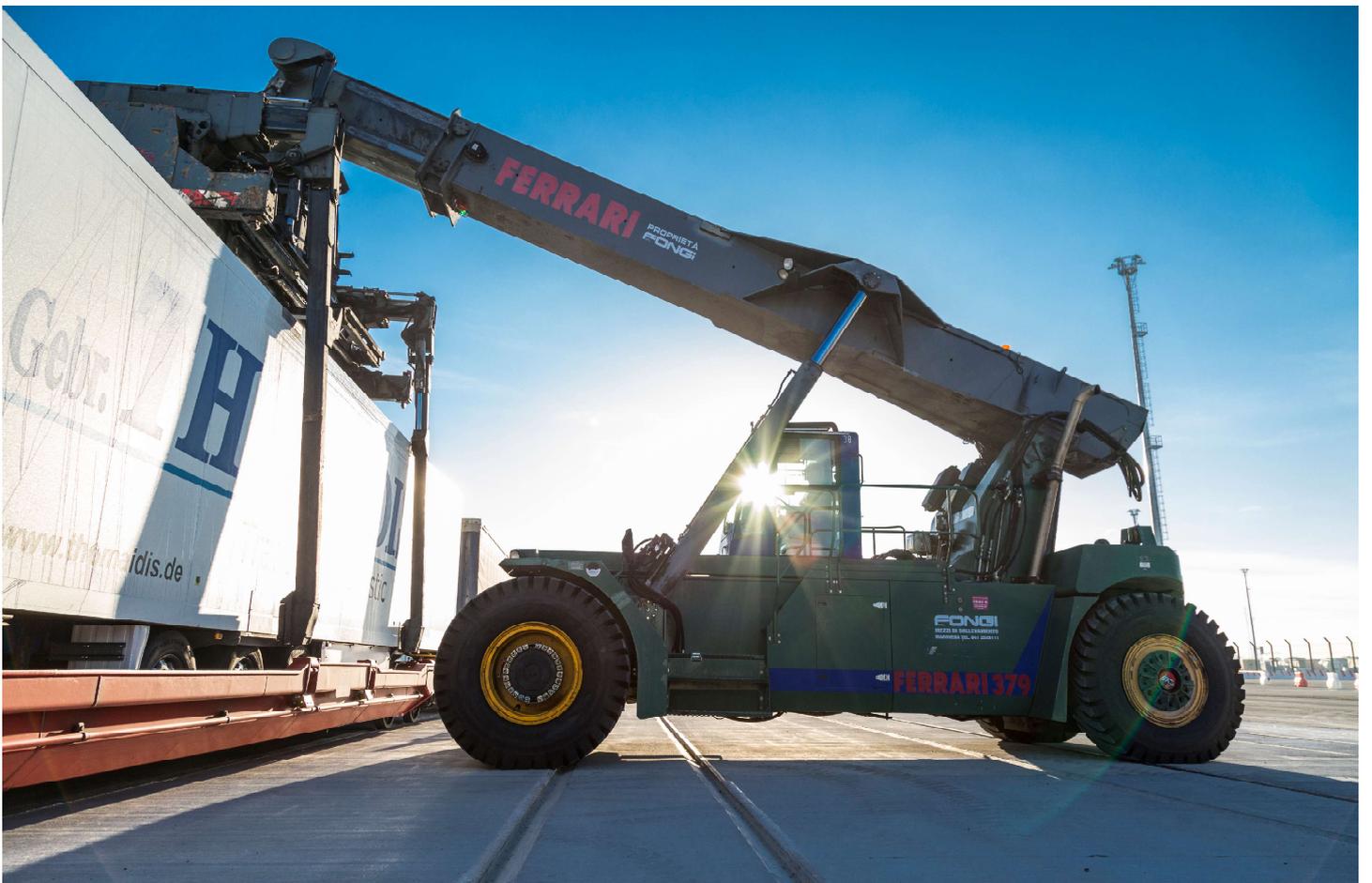
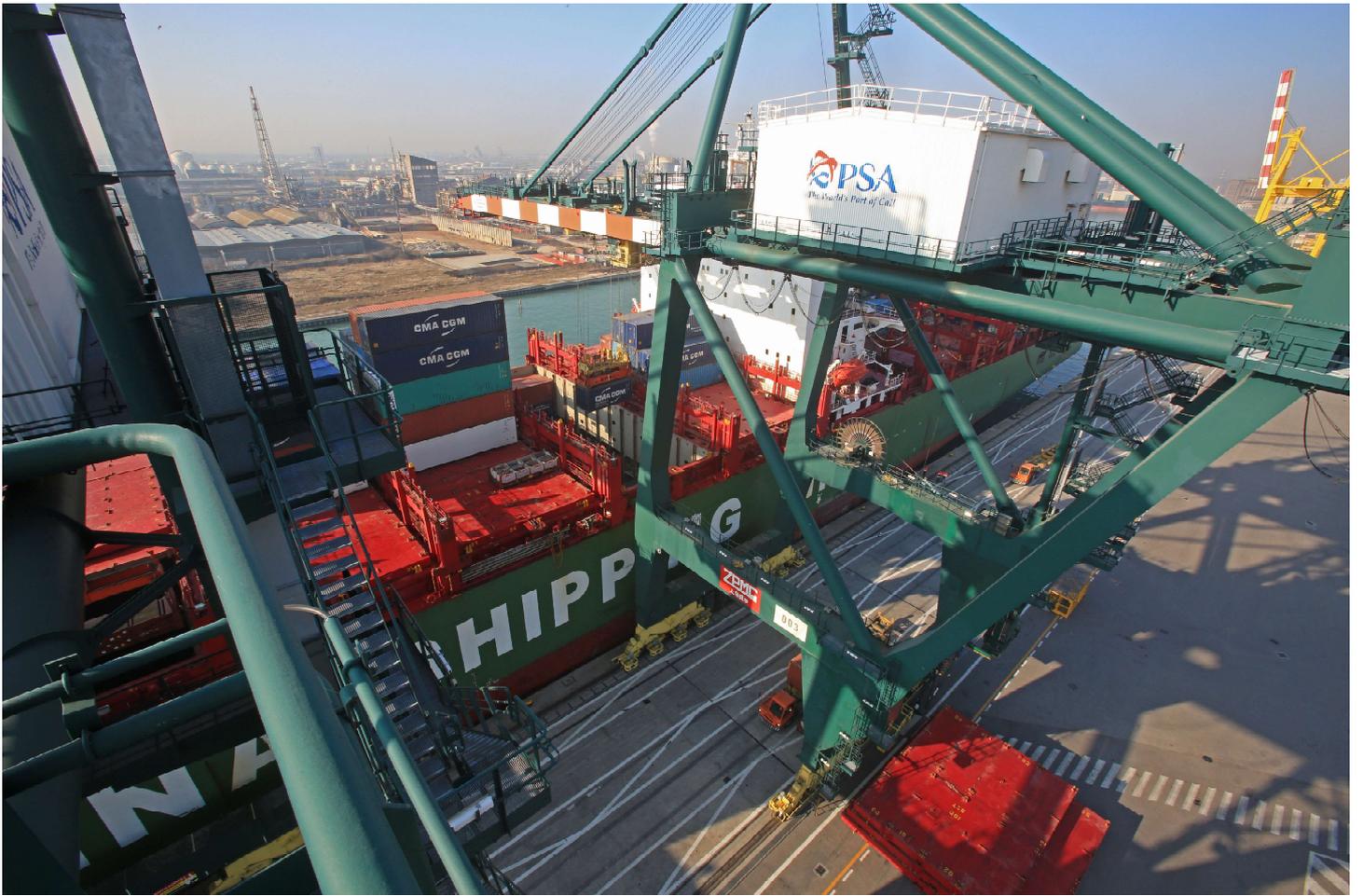
225 *L'inserimento del nuovo nel patrimonio storico*  
Viviana Martini

231 *L'Unesco per Venezia, Venezia per l'Unesco*  
Paolo Costa

237 *L'architettura moderna a Venezia*  
Clemens Kusch

243 *Variante al Piano Regolatore Generale per la Città Antica di Venezia: e la conservazione?*  
Giorgio Nubar Gianighian

251 LE CURATRICI, GLI AUTORI



## Venezia, il futuro del Porto

Intervista a Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, a cura di Laura Facchinelli e Oriana Giovinazzi

Abbiamo rivolto alcune domande al dr. Pino Musolino, che recentemente è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

*Dr. Musolino. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale riunisce gli scali di Venezia e Chioggia all'interno di un unico sistema organizzativo. Quali saranno le sfide e gli obiettivi in questa nuova realtà istituzionale?*

“Puntare a costituire un sistema portuale a servizio dell'intera regione e del Nordest. La sinergia e la specializzazione degli scali – di Venezia e Chioggia ma anche di Porto Viro – è un elemento strategico per aumentare la nostra competitività, consolidare i mercati di riferimento e raggiungerne di nuovi.

Venezia dovrà sviluppare la sua essenza di porto multipurpose, valorizzando i propri asset competitivi come l'intermodalità e gli spazi a terra; per Chioggia e Porto Viro il futuro è tutto da scrivere ma siamo coscienti che dovranno assumere un ruolo rilevante anche in funzione della modalità fluviale. Il nostro scalo infatti è l'unico porto in Italia a poter contare su un sistema fluviale – il Fissero-Tartaro-Canal Bianco – che connette il mare con il cuore della Pianura Padana. Da Venezia, ma anche da Chioggia e Porto Viro, le chiatte possono trasportare le merci da e per Mantova e, utilizzando anche la tratta navigabile del Po, raggiungere perfino Piacenza.

Per dare pieno corpo ad uno sviluppo armonico di un sistema portuale tanto complesso stiamo procedendo speditamente alla costituzione piena dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. È questa la vera, grande novità che emerge oggi perché il nuovo ente, abbinato intelligentemente al Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, può valorizzare il ruolo della portualità veneta a vantaggio del Paese e non solo. E proprio per attivare fin da subito le potenzialità di questo nuovo ente, per esprimere al meglio le potenzialità di questa portualità, è necessario mettere in funzione la “macchina” amministrativa. Solo una macchina amministrativa efficiente infatti potrà perseguire l'obiettivo del bene comune. E lo dovrà fare basandosi su tre pilastri, imprescindibili, per accettare e vincere le sfide che sarà necessario affrontare nel prossimo futuro: ascolto, incontro e concertazione. Ascolto di tutti gli interlocutori sociali, politici ed economici; incontro di idee, siano esse favorevoli o critiche; concertazione con gli stakeholder del porto per far emergere proposte concrete e fattibili che possano realmente tradursi in opere utili alla città e al Paese.

Solo così si potrà ricucire uno strappo inconcepibile fra la città di Venezia e il suo porto; due elementi che hanno costruito nei secoli una relazione feconda il cui esito fisico è la città stessa: senza il porto il Palazzo Ducale, i fonteghi, i monumenti che fanno di questa città un tesoro inestimabile non esisterebbero”.

*Da anni si parla della necessità di avviare un rapporto di effettiva collaborazione con gli altri porti dell'Alto Adriatico, elaborando strategie comuni, che consentano di creare una realtà di grandi dimensioni e potenzialità. Questo per poter competere con i maggiori porti da tempo consolidati (ad esempio quelli del nord Europa) e con quelli che si stanno sviluppando negli anni recenti (soprattutto nel Mediterraneo). Qual è la sua opinione in proposito?*

“Il rilancio della collaborazione fra i porti dell'Alto Adriatico è fondamentale. Venezia, Trieste e Ravenna infatti sono porti complementari che hanno mercati di riferimento

1 - Operatività terminal container a Porto Marghera.

2 - Intermodalità nave-treno nello scalo traghetti di Fusina.

diversi gli uni dagli altri, pertanto la crescita e lo sviluppo di uno scalo non pregiudica la crescita e lo sviluppo di un altro scalo.

Ma per poter procedere ad una reale collaborazione è necessario che tutti i porti possano essere messi nelle stesse condizioni di investire e offrire i propri servizi.

Penso ad esempio al trasporto merci su rotaia. Su un tema tanto importante com'è l'intermodalità, Trieste parte da una posizione di indubbio vantaggio potendo contare su un sostegno finanziario attivo da parte della Regione Friuli Venezia Giulia, cosa che a Venezia non si verifica, ma nemmeno a Ravenna.

O ancora, per quanto concerne il settore Ro/Ro e Ro/Pax dove, in virtù di misure che risalgono al secondo dopoguerra e che sono ampiamente superate dai tempi, il Porto di Trieste ha di fatto l'esclusiva nel trasporto merci da e per la Turchia.

È evidente che, se è necessario – ed è necessario, per il bene del Nordest e di tutto il sistema Paese – percorrere un cammino collaborativo e coordinato che porti allo sviluppo dell'intera portualità dell'Alto Adriatico, è altrettanto necessario che il Governo intervenga per mettere Venezia, Trieste e Ravenna nelle condizioni di poter lavorare su questa strada, dando a ciascuno degli scali identiche possibilità di presentarsi sul mercato. È il mercato infatti che sceglie lo scalo più conveniente per tipologia di traffico e per asset competitivi, a patto che non intervengano, come succede ora, elementi di distorsivi delle dinamiche commerciali”.

*Si delinea un grande progetto economico, denominato “Nuova Via della Seta”, che punta ad integrare l'Asia e l'Europa costruendo sei corridoi di trasporto, via terra e via mare, attraverso i quali circoleranno merci, tecnologie e cultura. La premessa sarà la realizzazione di nuove infrastrutture per implementare la connettività. Venezia risulta essere tra gli scali di interesse per Pechino. Quali risorse e quali prospettive?*

“Venezia non è tra gli scali: è lo scalo di interesse per Pechino. Fin dalla definizione della strategia OBOR (One Belt One Road) nel 2013, il Presidente della Repubblica Popolare della Cina Xi Jinping ha individuato Venezia quale unico porto di destinazione della Nuova Via della Seta marittima. Ciò è dovuto ad almeno due fattori, ovvero la centralità geografica di Venezia negli scambi fra Europa e Estremo Oriente – una centralità geografica riconosciuta a Venezia dalla Cina fin dal 1200 - e il pragmatismo cinese che, scevro da retropensieri politici, tende a operare scelte che risultino competitive sul mercato.

Lo stesso pragmatismo peraltro si rinviene nelle scelte infrastrutturali europee dato che al Porto di Venezia si riconosce il ruolo di nodo *core* della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T e la sua connessione a 3 dei 6 corridoi essenziali previsti: il Mediterraneo, l'Adriatico-Baltico e lo Scandinavo-Mediterraneo, tramite Verona. È ovvio che, nell'implementazione della strategia della nuova Via della Seta, dovrà sussistere una forte collaborazione con Trieste, dato il carattere di complementarità che riguarda i 2 scali. Ma non si può non rilevare che l'unica mappa ufficiale esistente della Via della Seta del XXI secolo prevede Venezia, e solo Venezia, come terminale portuale.

Per questo ci stiamo preparando per accogliere al meglio le opportunità e i traffici che arriveranno. Per il momento, sotto il profilo istituzionale, abbiamo già siglato accordi di collaborazione con due i porti cinesi di NingBo e Tianjin e stiamo lavorando con l'Università veneziana di Ca' Foscari, che da tempo ha avviato una preziosa collaborazione con i partner cinesi; sotto il profilo commerciale, oltre alla linea diretta container con il Far East della Ocean Alliance, restiamo un porto di riferimento per l'export dei colli eccezionali verso la Cina e l'import di siderurgico. A ciò si aggiungono le relazioni internazionali che abbiamo intrapreso con i Paesi dell'ASEAN e, in particolare, con il Vietnam. Queste dunque sono le basi solide e concrete sulle quali poggia la nostra strategia di marketing, inserita nel contesto BRI (Belt and Road Initiative)”.

*Porto Marghera, con le notevoli potenzialità determinate anche dalle dotazioni infrastrutturali e dai collegamenti ferroviari e stradali con il resto d'Italia e d'Europa, in che modo sarà in grado di attrarre imprese sul territorio? Questo sarebbe molto importante a vantaggio dell'economia locale.*

“Il porto di Venezia e il suo sviluppo possono contribuire in maniera fondamentale supportando, da un lato, le necessità di export delle imprese del territorio contribuendo a far crescere ancora il tessuto produttivo del Nordest e portando su tutti i mercati del

mondo il meglio del Made in Italy. Dall'altro lo sviluppo della portualità e della logistica a Porto Marghera potranno attrarre nuove imprese e generare nuovi occupati per oggi e per i giovani di domani. Dobbiamo riuscire a valorizzare in primis le dotazioni infrastrutturali esistenti e osservare attentamente il mercato, le sue esigenze e le sue dinamiche.

Oggi Porto Marghera occupa oltre 13 mila persone e ospita più di mille aziende, tre quarti delle quali impegnate in logistica e portualità: verso di loro e verso il tessuto imprenditoriale del Nordest va il nostro impegno, pur avendo l'ambizione di puntare anche a raggiungere sempre di più anche i mercati del centro-sud Europa. Inoltre punteremo sempre più su logistica e portualità integrata e sostenibile. È necessario attrarre nuove produzioni ad alto valore aggiunto occupando o riconvertendo le aree dismesse di Porto Marghera, capaci di mettere in valore l'enorme patrimonio infrastrutturale esistente".

*E in senso inverso, in che modo l'insediamento – da tempo auspicato – di nuove attività logistico-portuali, nuove industrie, nuove produzioni a valore aggiunto potranno valorizzare Porto Marghera, anche puntando su innovazione e su tecnologia avanzata?*

"Credo sia utile considerare almeno due elementi competitivi primari che già caratterizzano Porto Marghera: il primo riguarda l'area in sé del valore di circa 6,4 miliardi di euro, infrastrutturata e pronta ad ospitare nuove attività logistico-portuali e industriali; il secondo invece riguarda la riconversione già in atto del paradigma produttivo di Porto Marghera dovuta anche alla presenza di operatori specializzati in settori ad alto potenziale di crescita. Tra questi penso ad esempio ai colli eccezionali - che crescono del 15% su base annua - al settore dell'agribusiness che per Venezia vale 2,5 milioni di tonnellate di merci/anno tra cereali, semi oleosi e farine; senza dimenticare la movimentazione di container, che vede il Porto di Venezia al primo posto in Adriatico con oltre 600 mila TEU all'anno.

Rispetto al comparto che genera più valore per il territorio, quello dei Ro-Ro, stiamo crescendo speditamente dopo un periodo difficile dovuto all'instabilità nel bacino del Mediterraneo. I Ro-Ro infatti sono cresciuti, tra il 2015 e il 2016, del 30,7%. A tutto questo va aggiunta la grande opportunità di movimentare le merci non solo via mare ma anche efficientemente via ferrovia.

Se è vero quindi che l'insediamento di nuove attività logistico-portuali, e il potenziamento delle attività esistenti, è già in atto, è altrettanto vero che dobbiamo lavorare per superare criticità tutt'ora esistenti che potrebbero pregiudicare lo sviluppo



3 - Linea container diretta Estremo Oriente-Venezia.



del Porto. A cominciare dall'accessibilità nautica, che deve essere garantita.

L'essenza multipurpose del porto di Venezia infatti richiede una accessibilità nautica certa, anche in caso di funzionamento del sistema MoSE: in tal senso, la priorità assoluta consiste nella necessità di adeguare la conca di navigazione, senza perdere ulteriormente tempo. Inoltre, va pensata una cabina di regia, uno strumento che regoli e pianifichi il funzionamento del MoSE dove il Porto ha la possibilità di essere parte attiva.

Una ipotesi potrebbe consistere nel creare un ente dove PIOPP, Comune di Venezia e Porto siano coinvolti nella gestione del sistema delle paratie mobili. Ogni azione dovrà essere fatta nella consapevolezza che la nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale opera nell'ambito di una strategia unitaria nazionale ben definita, nell'ottica di una rinnovata collaborazione con il porto di Trieste e i porti dell'Alto Adriatico, nella prospettiva di dare corpo ad opere concertate, concrete, cantierabili. Solo così potremo fornire risposte e soluzioni utili alla città e al Paese".

*Dr. Musolino, si è parlato di recente della possibilità di ampliare il perimetro della zona franca doganale di Venezia ad aree ricomprese in ambito portuale con la possibilità di determinare le condizioni per un ulteriore sviluppo del porto nei prossimi anni, ed un eventuale riconoscimento come Zona Economica Speciale. Si prevedono ricadute positive non solo per il territorio, ma per l'intero Paese. Potrebbe essere questa l'occasione per dare un nuovo slancio a Porto Marghera?*

"Un ampliamento della Zona Franca è un driver importantissimo per il Porto di Venezia e va fatto in piena sintonia con il Piano Regolatore Portuale e con il Piano di Assetto Territoriale. Infatti la zona franca di Venezia, privilegio riconosciuto, oltre che al nostro scalo, solo al porto di Trieste, oggi consta in 8.000 metri quadri e potrebbe comportare rilevanti benefici economici, amministrativi, burocratici e di sicurezza connessi, ed è una vera opportunità. È quindi una opportunità, non la panacea di tutti i mali, e per questo va inquadrata nella prospettiva di un continuo processo di *re-shoring* di Porto Marghera; una opportunità che potrebbe essere sfruttata al meglio solo immaginando un'evoluzione dello stato dell'arte.

È infatti vero che a Porto Marghera esiste già un «punto franco» ma è troppo piccolo e la sua ubicazione può essere di certo utile a molti ma non a tutti. I passi necessari quindi dovranno essere quelli di ampliare l'area e estenderla "a macchia di leopardo", proprio dove serve e quindi rendendola capace di portare vantaggi a zone diverse di Porto Marghera.

Più complesso l'iter per trasformare la *Zona Franca* in *Zona Economica Speciale* - serve infatti una legge del Parlamento, una della Regione e una trattativa con l'Ue -, status quest'ultimo che, in virtù di fiscalità di vantaggio, potrebbe offrire ulteriori incentivi per investimenti privati nell'area. Ma i traguardi, con perseveranza e impegno, possono essere raggiunti.

La prima sfida intanto rimane quindi quella di ampliare e diversificare la Zona Franca di Venezia sulla base della proposta che emergerà congiuntamente dalle categorie, dalla comunità portuale e dalle istituzioni veneziane e che richiede, per essere applicata, un decreto interministeriale".

*Lei ha recentemente dichiarato che il Porto di Venezia è ai primi posti sotto il profilo dell'intermodalità, in quanto entrano in gioco, con il trasporto marittimo e quelli terrestri (strada e ferrovia), anche quelli fluviali. È una questione molto importante, sotto il profilo economico e ambientale, con necessità di un coordinamento con i principali centri intermodali della regione e oltre. Può fare il punto dei programmi in questa direzione?*

"Ho dichiarato più volte che Venezia oggi è il porto più intermodale d'Italia. Non si tratta di una boutade o di un facile slogan ma è la verità, perché è l'unico porto che alla movimentazione congiunta via nave e ferrovia aggiunge anche l'eccellenza della modalità fluviale. Solo a marzo 2017, sono state movimentate via chiatte più di 1.600 tonnellate di merce (nella fattispecie virole), dalla Lombardia al Porto di Venezia per poi imbarcarsi da qui per la Cina. Un servizio apprezzato anche dall'UE, che ha inserito la tratta Venezia-Mantova lungo l'asta del Po nel Corridorio Mediterraneo della rete Ten-T contribuendo a sviluppare anche servizi regolari nei settori container, siderurgico e chimico. Un servizio sostenibile perché, ad ogni chiatte (pari a 60 container o 60 camion), corrisponde un risparmio di 603 euro di *costi esterni* e un risparmio in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> pari a 60,31 tonnellate rispetto al trasporto su gomma.

Per Venezia però l'intermodalità significa anche aver costruito una rete innovativa ed efficiente che sfrutta un mix tra Ro-Ro (traghetti) e ferrovia contribuendo a quella *Cura del Ferro* cui tutti i porti italiani sono chiamati a partecipare.

Nel 2016 il traffico ferroviario a Venezia è stato da record: 2,24 milioni di tonnellate trasportate in treno e circa 90.000 carri movimentati, pari a 7.140 treni. Nel primo trimestre 2017 si è registrato un + 2,5% rispetto al trimestre (record) dell'anno scorso.

La modalità ferroviaria riflette poi la vocazione multipurpose del Porto di Venezia. Infatti la suddivisione percentuale del primo trimestre 2017, per tipologia di merce, corrisponde al 60% di materiale siderurgico, al 16% di agroalimentare, all'11% di prodotti energetici, al 7% di prodotti chimici e al 6% di container, ro-ro e *automotive*.

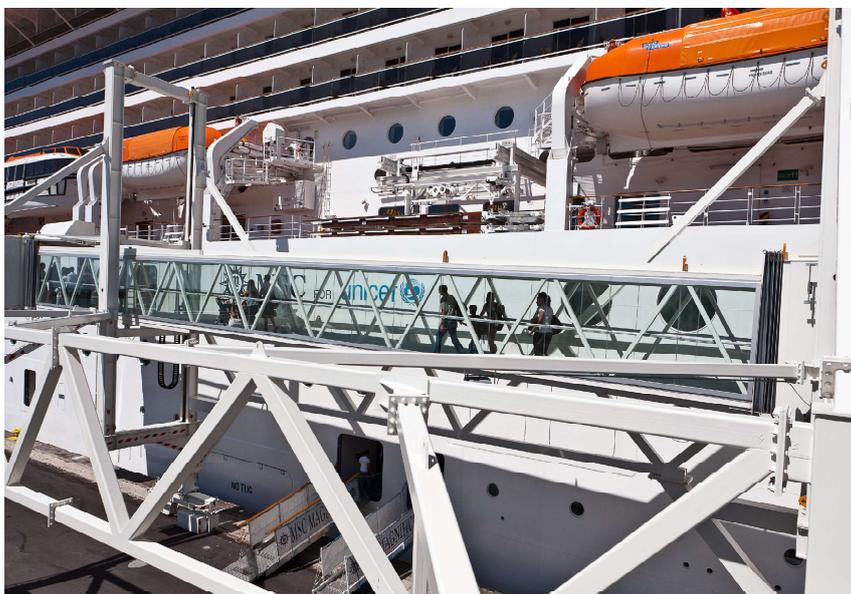
Una simbiosi tra ferrovia e trasporto marittimo realizzata grazie all'impegno di compagnie come Grimaldi, che hanno creduto e investito su Venezia valorizzando appieno il terminal dedicato alle Autostrade del Mare a Fusina e aprendo servizi settimanali da Venezia verso la Grecia oltre allo storico collegamento con Egitto, Israele e Cipro, cui si è aggiunto il traffico di automobili (*car carrier*) gestito da Neptune Lines. Tradotto in cifre, un incremento di tonnellate di merce trasportate in traghetto, nel 2016, pari al 30,3 % e in termini di unità trasportate del 15%.

All'operatività si affianca la formazione. Non è un caso che CFLI, la società di formazione dell'APV, organizza - prima in Italia - il corso per *Tecnico Superiore per la gestione e conduzione dei mezzi ferroviari*, pronto a colmare il gap italiano di Macchinisti ferroviari. Per il futuro guardiamo con interesse all'aumento delle linee intramediterranee, sia rafforzando la relazione con l'Egitto, che preparandoci a riattivare - non appena i conflitti accenneranno a risolversi - le linee con il mercato libico e la Siria, diventando un partner efficiente per quelle imprese del territorio che esportano macchinari, prodotti siderurgici e made in Italy e per quelle che importano generi alimentari. Vanno infine sfruttati e potenziati i corridoi totalmente intermodali che già oggi collegano la Grecia con Venezia via mare per poi raggiungere in treno i mercati del Nord Europa (Francoforte, Lubeca, Rostock e Duisburg)".

4 - Prodotti siderurgici sulle banchine del porto di Venezia.

5 - Movimentazione di coils a Porto Marghera.

6 - Fase di carico di un collo eccezionale a Porto Marghera.



7 - Terminal Isonzo, l'ultimo realizzato nel porto passeggeri di Venezia-Marittima.

8 - Fase di imbarco nel porto passeggeri di Venezia-Marittima.

*Presidente, Venezia è il primo Home Port nel Mediterraneo per le crociere. È ben noto il problema costituito dall'attraversamento del Bacino di San Marco da parte delle grandi navi. Da tempo si prospettano varie soluzioni. Di recente sembra essersi affermata la scelta di attraversare la laguna seguendo il canale Vittorio Emanuele. Due le due ipotesi possibili: la prosecuzione delle navi per San Basilio (l'attuale stazione marittima) oppure l'approdo a Porto Marghera. In questo secondo caso sarebbe necessario attrezzare sulla gronda lagunare un'area da dedicare al servizio passeggeri. Quale orientamento segue l'amministrazione portuale nel rapportarsi con le istituzioni competenti?*

“C'è la più ampia condivisione nell'individuazione delle alternative progettuali rispetto alla situazione esistente. Il settore delle crociere, infatti, è certamente importante per Venezia, basti pensare alle ricadute economiche e occupazionali sul territorio. In base ad uno studio condotto dall'Università Ca' Foscari di Venezia e dall'Università di Padova, la spesa media giornaliera di un crocierista – pari a 201,3 Euro per i crocieristi *homeport* e 171.5 per i crocieristi in transito – è decisamente superiore rispetto a quella del turista tradizionale o pendolare. Nel complesso, l'attività crocieristica a Venezia comporta una spesa per beni e servizi locali stimabile in 283,6 mln di euro l'anno e l'impatto occupazionale è stimabile in 4.255 unità nell'area veneziana. Questi valori rappresentano il 3,26% del PIL e il 4,1% degli occupati totali se rapportati ai corrispondenti valori del comune di Venezia.

È chiaro tuttavia che, dato il contesto

in cui opera, sono state adottate nel tempo soluzioni di sostenibilità ambientale all'avanguardia. Penso ad esempio alla limitazione volontaria sottoscritta dalla compagnie di navigazione che scalano Venezia di raggiungere il nostro scalo con navi che non superino le 96.000 tonnellate di stazza lorda. O ancora, penso all'Accordo Volontario *Blue Flag* che, definendo una percentuale massima dello 0.1% di zolfo nei carburanti in uso a partire dalle bocche di porto, contro lo 0.5% che verrà introdotto nel Mediterraneo solo a partire dal 2020, comporta una riduzione delle emissioni delle navi da crociera, calcolata come somme dell'emissione da stazionamento e da manovra, del 46% per PM e del 91% per SO<sub>2</sub>; sono questi i numeri che fanno del Porto di Venezia il porto più green del Mediterraneo.

Siamo tuttavia coscienti che aumentare la compatibilità ambientale fra il settore delle crociere e la città significa individuare prima possibile una soluzione alternativa al transito delle navi da crociera attraverso il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca. E la soluzione individuata – il passaggio attraverso il Canale Vittorio Emanuele – è la soluzione corretta a nostro avviso.

Innanzitutto perché, tecnicamente, non si tratta di un escavo. Il Canale Vittorio Emanuele è un canale portuale a tutti gli effetti e, fino ai primi anni 2000, veniva usato pressoché quotidianamente da navi cargo in ingresso dalla bocca di Lido e dirette alle banchine di Porto Marghera. Il mancato utilizzo del Canale ne ha causato il parziale interrimento, ma sarà sufficiente renderlo nuovamente navigabile.



In secondo luogo perché, per la prima volta, mi sembra si sia verificata una profonda e ampia convergenza fra tutti gli stakeholder istituzionali coinvolti nell'individuare un'alternativa allo stato attuale.

In ogni caso, abbiamo finalmente realizzato un'analisi tecnico-scientifica di altissimo livello che permetterà, su basi scientifiche e non su sentimenti di pancia, di esaminare ed eventualmente decidere la soluzione più appropriata. Il governo nazionale, assieme alla Autorità di Sistema Portuale, e alle altre articolazioni dello Stato coinvolte, sarà a breve messo nelle condizioni di effettuare una scelta ponderata e di lungo periodo. Ritengo utile infine segnalare che tale progetto, pur continuando a valorizzare il Terminal di Marittima, uno dei terminali crocieristici più avanzati ed efficienti del mondo, non preclude la possibilità di immaginare la realizzazione di uno o due approdi a Porto Marghera che possano ospitare le navi di stazza superiore".

9 - Navi da crociera in ormeggio nel Bacino di Marittima.