

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014****AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****Introduzione alle azioni di riconversione e di riqualificazione industriale****Premesse**

Il riutilizzo dei *brownfields* (siti inquinati compresi in ambito urbano o di immediata periferia, già dotati delle opere di urbanizzazione) rappresenta un principio cardine per un utilizzo consapevole della risorsa “territorio”.

Porto Marghera, nonostante le numerose situazioni di crisi produttiva e occupazionale e l'avvio solo parziale degli interventi di risanamento ambientale, potrebbe ancora rappresentare un valido esempio di riutilizzo di siti inquinati, conservando le potenzialità per tornare ad esprimere una forte vocazione industriale e portuale atta a contribuire significativamente al rilancio dell'economia veneta e dell'intero Paese.

Da tempo, Amministrazioni locali e Ministeri competenti, riconoscendo la valenza strategica di Porto Marghera, promuovono e sostengono processi di sviluppo e di riconversione dell'area industriale al fine di garantire il mantenimento della sua vocazione produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali.

A partire dall'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera del 1998, numerosi strumenti di programmazione territoriale ed economica, promossi da soggetti pubblici e privati a livello locale ed anche nazionale, hanno delineato scenari e prospettive funzionali allo sviluppo di attività economiche ambientalmente compatibili.

In particolare, a seguito del riconoscimento, da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, di Venezia – Porto Marghera e zone limitrofe come area di crisi complessa, con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, la Regione del Veneto ha individuato una serie di azioni attuabili per contrastare lo stato di crisi, inserite in un più ampio contesto programmatico.

Il quadro programmatico degli interventi prospettati è contenuto nel Progetto di Riqualificazione Industriale (PRRI) per Venezia – Porto Marghera, proposto in attuazione dell'art.27 del Decreto legge 22.06.2012 n°83 “Misure urgenti per la crescita del Paese” approvato dalla Giunta Regionale il 4 giugno 2013 con Deliberazione n°821; aggiornato con DGR n°749 del 27 maggio 2014.

Questo documento di programmazione è stato condiviso, già in fase di elaborazione, con il “**Tavolo Permanente per Porto Marghera**” che riunisce i rappresentanti di Regione, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Organizzazioni datoriali e sindacali e Autorità Portuale di Venezia, con l'obiettivo di costruire e mantenere una linea di indirizzo unitaria tra i diversi portatori di interesse per la reindustrializzazione di Porto Marghera.

In questo contesto si inserisce l'iniziativa del MISE che ha proposto alle istituzioni locali, Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale, uno specifico Accordo di Programma finalizzato allo sviluppo e alla riconversione industriale di Porto Marghera destinandovi, a titolo di cofinanziamento ad integrazione di risorse già stanziate presso le Amministrazioni locali, la somma di circa 102 milioni di euro, versata da Alcoa allo Stato per aiuti di stato non compatibili con il mercato comune.

Dopo alcuni contatti preliminari del MISE con gli Enti interessati, in data 8.10.2014, è stato convocato il Tavolo Permanente per Porto Marghera, con cui sono stati condivisi gli orientamenti generali per la formulazione di un programma di interventi strutturali che utilizzi tali risorse.

**In generale, è apparso necessario consolidare le attività industriali esistenti favorendo, allo stesso tempo, l'attrazione di nuovi investimenti finalizzati alla riconversione industriale degli impianti e alla valorizzazione delle professionalità presenti nell'area, attraverso l'intervento pubblico finalizzato a realizzare, migliorare o restaurare le infrastrutture di supporto (materiali e immateriali).**

Sulla base delle considerazioni fatte in merito al futuro del polo industriale, in coincidenza con la messa in discussione della sostenibilità della presenza nelle sue aree delle attività petrolchimiche, è stata evidenziata la necessità di **aprire la strada a nuove strategie per la riqualificazione di Porto Marghera, partendo da interventi di risanamento territoriale e di messa in sicurezza idraulica delle aree e di ripristino e potenziamento della dotazione infrastrutturale esistente (rete stradale, ferroviaria, ITC, banchine che danno un valore aggiunto alle aree di Marghera).**

Un primo esempio di riconversione produttiva è stata la trasformazione dell'area industriale ex Alcoa a Fusina che dopo otto anni di iter autorizzativi è stata bonificata e trasformata in due anni, secondo uno schema di partenariato pubblico, in terminal autostrade del mare; sono oggi in corso i lavori per la piattaforma logistica che si collega via ferrovia e strada alla rete esistente di Marghera.

Secondo il piano operativo triennale 2013 – 2015 dell'Autorità Portuale di Venezia e le linee guida definite dal PAT del Comune di Venezia è già stata programmata altresì la riconversione di un'altra area di 90 ettari comprensiva di ex insediamenti industriali come Montefibre e Syndial, i cui primi 36 ettari sono già stati bonificati ad opera dell'Autorità per permettere agli investitori di eliminare ogni rischio ambientale.

A tali interventi seguirà l'avvio di alcune iniziative in via di definizione (Newco per la gestione delle aree ex-Syndial di Comune e Regione, Fondo di Rotazione regionale per le bonifiche) o comunque l'implementazione di altre che permetteranno, facendo leva sulle potenzialità e sulle specificità dell'area e attraverso la valorizzazione di un grande patrimonio di competenze e di professionalità, di restituire a Porto Marghera un ruolo produttivo strategico.

### **Caratteristiche e specificità dell'area industriale di Porto Marghera**

Porto Marghera, una delle più grandi zone industriali costiere d'Europa, si estende su una superficie complessiva di oltre **2.000 ettari** dei quali circa 1.400 occupati da attività industriali, commerciali e terziarie, circa 350 occupati da canali navigabili e bacini, 130 riservati al porto commerciale ed il restante suolo occupato da infrastrutture stradali, ferroviarie, servizi, ecc. (**40 km di strade interne, 135 km di binari ferroviari, 18 km di canali portuali e circa 40 occupati da aree demaniali**).



Il polo industriale veneziano ha vissuto nell'ultimo decennio una profonda trasformazione con numerosi processi di ristrutturazione e riconversione produttiva, ma anche pesanti crisi accompagnate da dismissioni di impianti produttivi.

Oggi, Porto Marghera, pur confermando la forte vocazione industriale e portuale, presenta un tessuto imprenditoriale molto diverso rispetto a quello che ha contrassegnato il modello di sviluppo nel corso del secolo scorso che comprende funzioni e specializzazioni diverse e un'imprenditoria sempre più differenziata che include nuove categorie di attività e nuove professionalità.

La situazione produttiva a Porto Marghera è così riassumibile<sup>1</sup>:

- nell'area sono occupati complessivamente 11.117 addetti diretti suddivisi in 953 aziende;
- i settori industriali/manifatturieri interessano: 137 aziende ed il 37% degli addetti.
- i settori dei trasporti e servizi logistici interessano: 197 aziende ed il 18% degli addetti.
- i settori del Terziario avanzato interessano: 312 aziende ed il 21% degli addetti.
- i settori di Energia, Acqua e Rifiuti interessano: 30 aziende ed il 9% degli addetti.

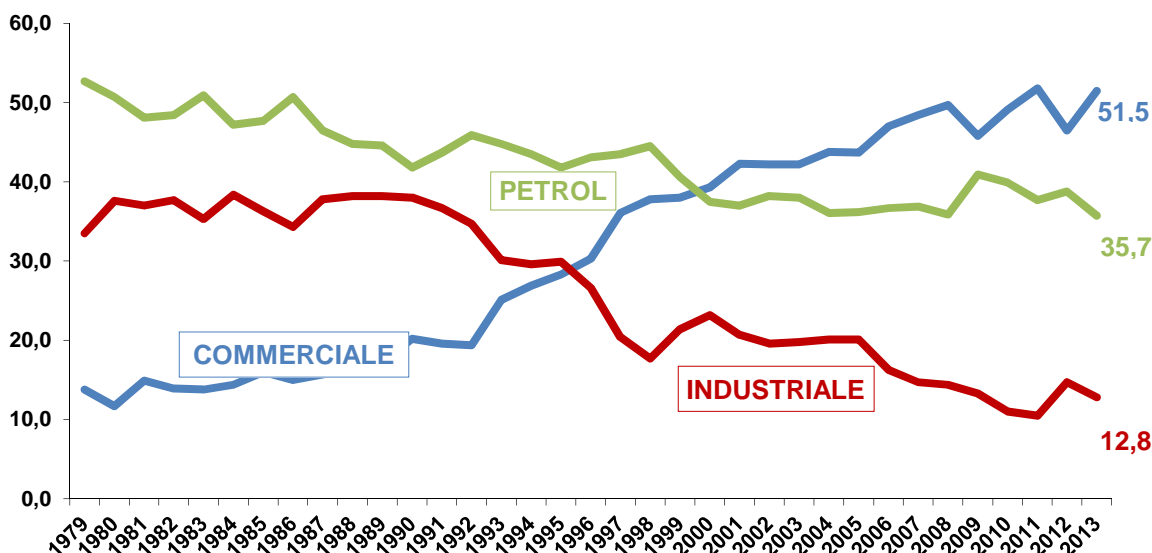
I quattro macrosettori sopracitati complessivamente rappresentano il 71% delle aziende e l'85% degli addetti.

Le distribuzione per classe dimensionale delle imprese rilevate presenta un profilo molto comune alla struttura produttiva italiana, con la **concentrazione massima in aziende nella classe delle piccole imprese**. Il 92% impiega meno di 50 addetti.

<sup>1</sup> I dati citati derivano dall'indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area industriale di Porto Marghera promossa nel 2013 dal Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia e l'Ente della Zona Industriale di Porto Marghera al fine di esplorare e comprendere le trasformazioni fisiche e funzionali che stanno interessando il polo industriale nonché le esigenze e le necessità delle aziende localizzate nell'area.

Analizzando i dati dell'Osservatorio su Porto Marghera (raccolti da Comune di Venezia, Autorità Portuale e Ente Zona Industriale), si può notare quanto il profilo economico-produttivo del polo industriale di Marghera sia radicalmente mutato rispetto al profilo metallurgico e petrolchimico originario, con un incremento delle attività portuali negli ultimi anni.

Oggi quindi si tratta di orientare la riconversione di Marghera post chimica di base verso lo sviluppo di imprese manifatturiere e di trasformazione collocate lungo filiere produttive e logistiche (es. green chemistry, agroalimentare) che traggano vantaggio dalla localizzazione in prossimità del porto e del grande nodo intermodale di Venezia, Padova e Verona.



Serie storica traffici per settore nel porto di Venezia, 1979 – 2013, fonte Autorità Portuale di Venezia

Le profonde rivoluzioni nei traffici legati alla trasformazione industriale (passaggio da industrie legate all'energia, alla metallurgia e alla chimica di base a 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 del naviglio (con le conseguenti ricadute sulle dimensioni degli impianti, sull'organizzazione spaziale, sulla batimetria dei fondali, sull'organizzazione dei processi e dei flussi, ecc.), processi storici come la realizzazione di un mercato unico in un'Europa allargata a 28 Stati e lo spostamento del baricentro dei traffici verso l'Asia con la conseguente nuova centralità del Canale di Suez come rotta principale suggeriscono una ritrovata centralità di Porto Marghera all'interno del Nord-Adriatico come gateway marittimo per alimentare il mercato europeo.

In questo contesto Porto Marghera e la città di Venezia, sono state riconosciute dall'Unione Europea ai sensi del regolamento UE 1315/2013 quali nodo urbano e porto primario nella rete TEN-T a servizio dell'economia europea e dei suoi interscambi con il resto del mondo e le cui infrastrutture dovranno essere realizzate entro e non oltre il 2030.

Ciò potrà consentire di attivare iniziative per concorrere al cofinanziamento europeo a valere sul programma **Connecting Europe Facility (CEF)** nel periodo 2014-2020.

### **Interventi finalizzati alla riconversione e alla riqualificazione industriale di Porto Marghera oggetto dell'Accordo di Programma**

Porto Marghera, nata e sviluppata attraverso cicli produttivi che trovavano la loro ragion d'essere per la preesistenza di altri cicli di cui sfruttavano sottoprodotti o fasi di lavorazione, è oggi configurabile come una realtà le cui filiere industriali e manifatture costituiscono le linee di sviluppo per l'insediamento e

l'installazione di attività produttive che possono trovare adeguate sinergie ed economie di scala con i processi già presenti; il tutto in una logica di ampliamento, innovazione e sviluppo delle attività industriali, sia presenti storicamente che di tipo innovativo.

Molte, e rilevanti, sono le opportunità offerte da Porto Marghera per l'attrazione di nuovi investimenti e di nuove iniziative economiche e, in particolare, per lo sviluppo della *Green Economy*: non solo le attività direttamente connesse alle questioni ambientali che caratterizzano l'area, ma anche la disponibilità di capacità manageriali consolidate e di forza lavoro altamente qualificata, la presenza di filiere green come spunto di sviluppo di nuovi cicli in connessione sinergica con le altre produzioni esistenti nonché la presenza di un sistema locale di formazione, ricerca e innovazione fortemente radicato.

Tuttavia, al fine di favorire la riconversione e la riqualificazione industriale di Porto Marghera è necessario ottimizzare il quadro delle infrastrutture materiali ed immateriali presenti nell'area.

Tra questi, per significatività e per impatto, sono stati individuati da Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale gli interventi, illustrati nelle schede descrittive che seguono, che riguardano i seguenti ambiti:

- Sicurezza idraulica
- Banchinamento di alcune aree portuali, incluso del marginamento;
- Viabilità e accessibilità;
- Connettività a banda larga;

Si tratta di interventi che, opportunamente integrati e messi a sistema, possono facilitare lo sviluppo di Porto Marghera e l'avvio di processi produttivi moderni, innovativi e ambientalmente sostenibili capaci di creare nuova occupazione.

Gli interventi individuati sono altresì aderenti ai criteri:

- di unitarietà degli interventi, in una logica di completamento e integrazione;
- di coerenza con i piani generali di infrastrutturazione logistica, viaria e ambientale dell'area;
- di avanzata definizione progettuale;
- di funzionalità agli obiettivi di riconversione produttiva delle aree.

### **Sicurezza idraulica**

La mitigazione del rischio idraulico del territorio è percepita come una necessità prioritaria, anche alla luce dei mutamenti meteo-climatici che hanno provocato precipitazioni di eccezionale intensità in tutto il territorio regionale con esiti aggravati dalla precaria condizione del sistema di sicurezza idraulica locale.

In particolare, le frequenti situazioni di criticità idraulica hanno comportato allagamenti prolungati delle sedi stradali che hanno provocato, nel tempo, danneggiamenti delle infrastrutture stradali e interessando anche le attività produttive servite dalle stesse infrastrutture.

La frequenza e l'intensità di tali eventi rende indispensabile la programmazione di interventi strutturali che oltrepassino il carattere di straordinarietà, anche al fine di evitare situazioni di rischio di incidenti in ambito industriale, danni strutturali agli impianti e blocco delle produzioni.

All'interno del quadro programmatico generale definito a suo tempo dal "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia" (Piano Direttore 2000), e tenuto conto dello stato di realizzazione e delle prospettive di completamento dei relativi strumenti attuativi "Progetto Integrato Fusina" (P.I.F.) e "Opere di Marginamento della gronda lagunare", è ora necessario realizzare in tempi brevi una soluzione tecnica aggiornata finalizzata

ad eliminare gli allagamenti riscontrati nelle aree già oggetto del marginamento suddetto, riducendo la criticità idraulica dell'intera Zona Industriale.

In particolare è necessario intervenire urgentemente per smaltire le acque meteoriche che dilavano le sedi stradali e ferroviarie, che ricadono nella Macroisola delle Raffinerie, nella Prima Zona Industriale e nell'Area di Via dell'Elettricità all'interno dell'insediamento industriale di Porto Marghera.

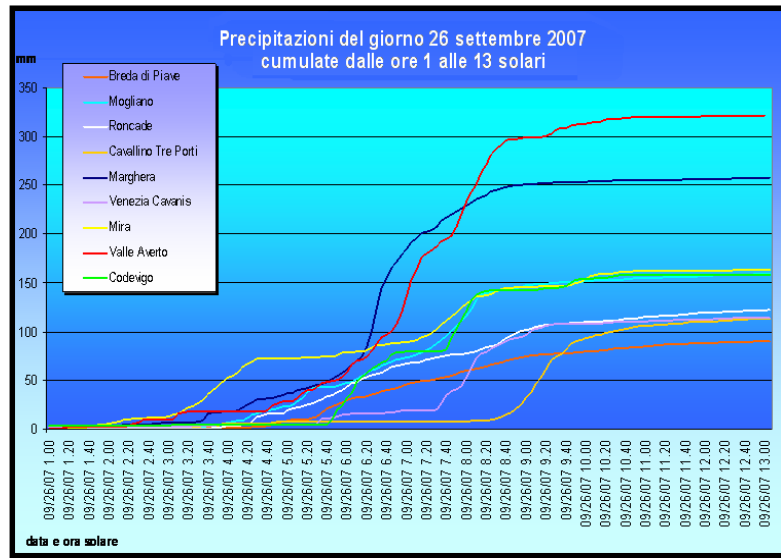
La realizzazione di interventi di questo tipo si coniuga con l'esigenza di concretare le opere necessarie per la messa in sicurezza idraulica dell'area sotto il profilo ambientale, e con la necessità, da parte delle imprese insediate nell'area, di ottemperare a prescrizioni di invarianza idraulica.

In questo contesto si inserisce anche una serie di interventi programmati di razionalizzazione della rete idraulica del bacino Lusore, che prevedono la razionalizzazione del sistema di smaltimento delle acque basse del bacino di Malcontenta tramite la realizzazione di una rete ad elevata trasmissività che riduca le perdite localizzate e continue lungo i canali di progetto, identificati nell' *"Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera"* del 31 Marzo 2008, c.d. *"Accordo Moranzani"*.

Il sistema scolante di bonifica, progettato e dimensionato per un territorio rurale in gran parte situato a livello inferiore a quello del medio mare, per effetto dell'estesa urbanizzazione e impermeabilizzazione dell'area di Porto Marghera e della conseguente riduzione delle capacità d'invaso e assorbimento naturali del terreno risulta insufficiente a garantire la sicurezza idraulica dagli allagamenti, penalizzato dalle interferenze con un complesso sistema fognario di tipo misto che, in tempo di pioggia scarica nella rete superficiale le portate eccedenti la capacità di trasferimento e trattamento del sistema fognario afferente all'impianto di depurazione di Fusina.

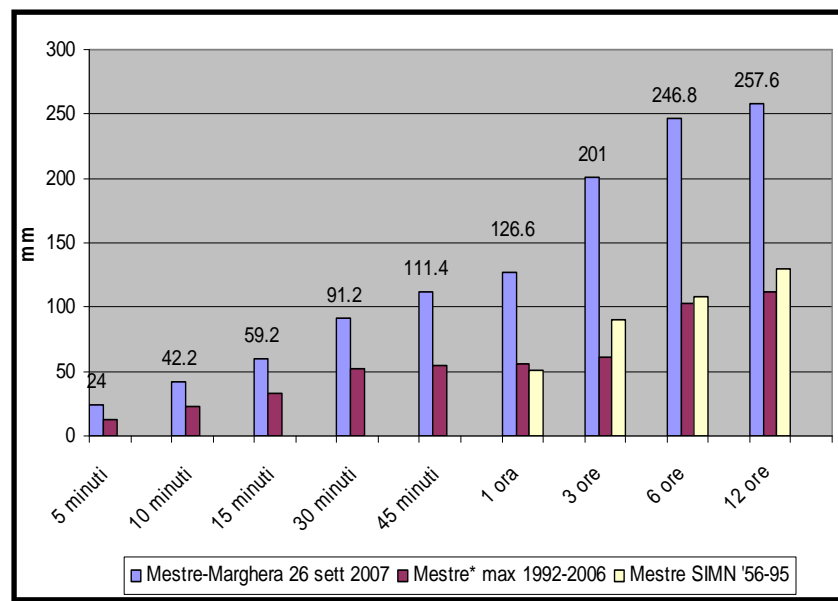
L'attività di manutenzione dei canali delle acque basse è inoltre resa difficile dall'inosservanza delle norme di pulizia idraulica nei terreni posti a ridosso dei canali stessi, anche se demaniali, in quanto, spesso in modo arbitrario e abusivamente, viene occupata la fascia di servitù idraulica con fabbricati, recinzioni, alberature, giardini o altri ostacoli che, di fatto, impediscono l'accesso e l'avvicinamento ai mezzi operativi dei Consorzi di Bonifica.

Si deve ricordare come il 26 settembre 2007 un intenso e persistente sistema temporalesco abbia interessato con forti precipitazioni la fascia costiera centro-meridionale del Veneto colpendo in modo particolare la zona adiacente alla laguna tra Codevigo (PD) e Venezia-Mestre.



Precipitazioni del giorno 26 settembre 2007 cumulate dalle ore 1 alle 13 solari

I fenomeni sono risultati in prevalenza concentrati nell'arco di 6 ore; le precipitazioni hanno registrato picchi massimi di intensità particolarmente elevati con valori che in alcune località, monitorate dalla rete di stazioni meteorologiche dell'ARPAV, hanno superato i 100 mm in un'ora e i 200 mm in 3 ore.



Massime intensità di precipitazione a Mestre e Marghera

Stazione	pioggia (mm)
Valle Averso	324,6
Marghera	260,4
Mogliano Veneto	166,4
Mira	165,8



Codevigo	160,2
Roncade	128,0
Cavallino(Treporti)	123,4
Venezia Istituto Cavanis	118,8
Cà di Mezzo	96,4
Breda di Piave	94,8
Zero Branco	82,2
Treviso città	81,0
Cansiglio loc. Tramedere	78,8
Ponte di Piave	77,6
col Indes (Tambre)	72,4

Valori di precipitazione registrati dalle stazioni meteo dell'ARPAV alla fine dell'evento

Dopo tale evento meteorico, il *Commissario Delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007* che hanno colpito parte del territorio della Regione Veneto (Ordinanza n. 3621 del Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 ottobre 2007) ha avviato una serie di attività che riguardano opere di carattere emergenziale o strutturale da attuare nelle località colpite dagli allagamenti.



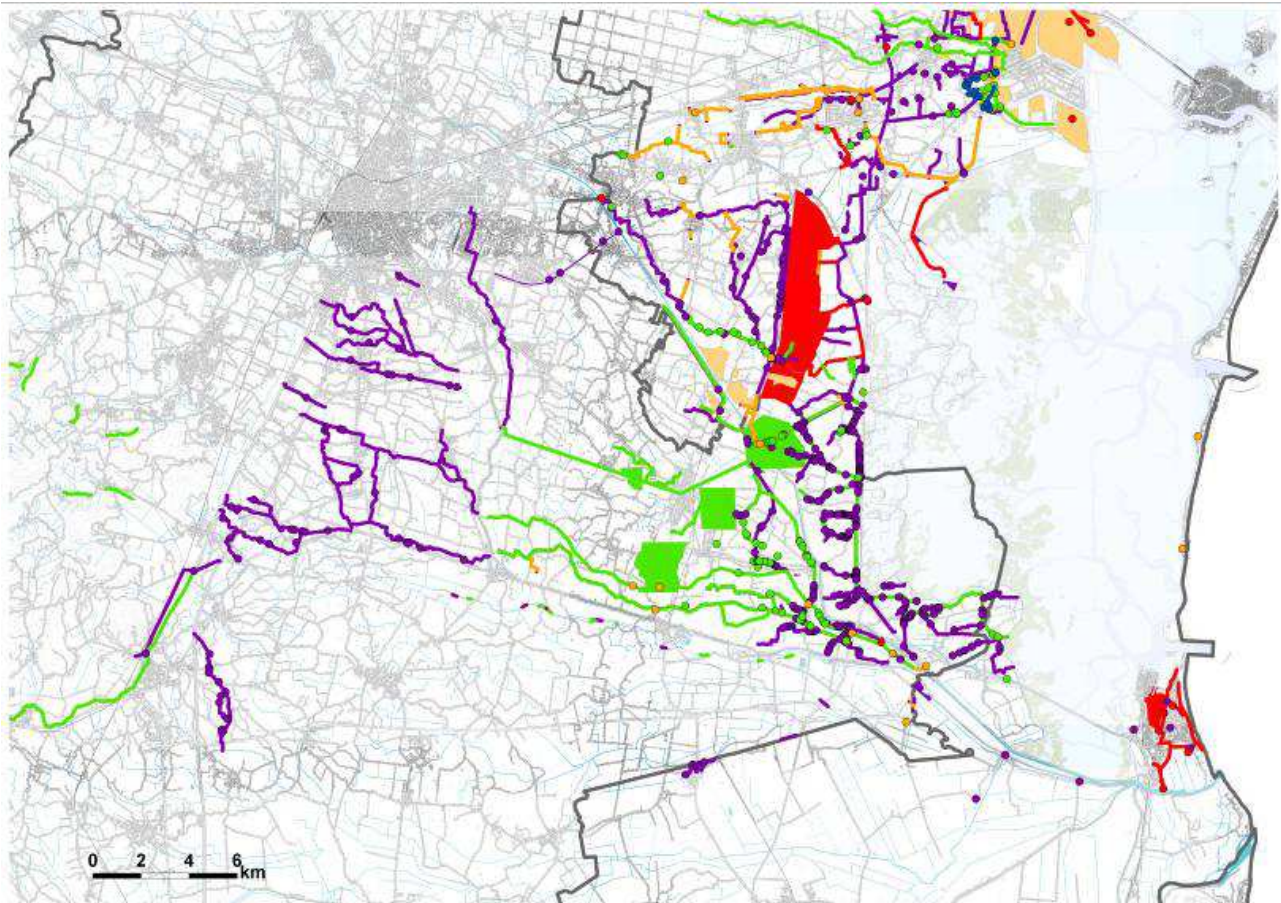
Venezia, 24/06/2010

**QUADRO INTERVENTI**

	n°	costo in milioni di euro	finanziamento in milioni di euro
<b>a) complessivi</b>	<b>321</b>	<b>367,0</b>	<b>224,6</b>
<b>b) emergenziali</b>	<b>59</b>	<b>53,6</b>	<b>5,0</b>
<b>c) prioritari <sup>(1)</sup></b>	<b>24</b>	<b>57,8</b>	<b>57,8</b>
<b>d) avviati <sup>(1)</sup></b>	<b>56</b>	<b>106,0</b>	<b>103,3</b>
<b>e) concretamente avviati <sup>(1)</sup></b>	<b>33</b>	<b>57,5</b>	<b>54,8</b>
<b>f) realizzati <sup>(1)</sup></b>	<b>131</b>	<b>22,3</b>	<b>22,3</b>

<sup>(1)</sup> NB: alcuni interventi inclusi nel quadro complessivo sono stati avviati/realizzati per stralci. Conseguentemente le quantità inserite nel prospetto ai punti c), d), e), f), possono non risultare perfettamente congruenti con le quantità di cui ai punti a) e b).





#### Ubicazione degli interventi - area sud

In sintesi gli interventi sulla Sicurezza idraulica previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma sono i seguenti

- Messa in sicurezza idraulica via dei Petroli e via Righi (scheda progetto 3);
- Messa in Sicurezza idraulica e riqualificazione viabilità macroisola Prima Zona Industriale (scheda progetto 4);
- Intervento rete idraulica Bacino Lusore: collegamento Fondi a Sud - Fondi a Est (scheda progetto 6);
- Intervento rete idraulica Bacino Lusore: rimodellazione per invaso "Parco Malcontenta" (scheda progetto 7);
- Intervento rete idraulica Bacino Lusore: completamento ricalibratura corsi d'acqua del Bacino di Malcontenta; fosso di via Moranzani (scheda progetto 14);
- Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Porto Marghera (scheda progetto 15);

#### **Banchinamento di alcune aree portuali, inclusivo del marginamento**

L'elemento strategico per la messa in sicurezza dell'area industriale è rappresentato dalle opere di marginamento del sito mediante la chiusura di ciascuna macroisola con 'sistemi fisici' che intercettino la falda del riporto e il primo acquifero in pressione, per evitare la contaminazione della Laguna ad opera delle acque sotterranee e dell'erosione dei sedimenti contaminati presenti nelle sponde.

In una logica di riconversione e riqualificazione industriale, oltre alle azioni atte a favorire il riutilizzo dei siti inquinati, anche la disponibilità delle banchine e una adeguata connettività stradale e ferroviaria sono la base per l'attrazione di capitali privati tesi ad insediare impianti produttivi e logistici.

Questa configurazione di sistema logistico complesso, mettendo in stretta relazione banchina - stoccaggio - lavorazione - distribuzione, permette di massimizzare l'efficienza, diminuendo i costi e riducendo al minimo la catena distributiva "origine-destinazione".

Con l'obiettivo di consentire alle aziende di disporre di banchine idonee per la movimentazione via acqua delle merci, oltre che di rispettare gli impegni per il disinquinamento delle acque, tra i progetti presentati, la priorità è indicata per quelli inerenti il completamento degli interventi di marginamento e conterminazione delle Macroisole della Prima Zona Industriale del Nuovo Petrolchimico e di Fusina, con interventi di banchinamento inclusivi di opere di marginamento.

In sintesi gli interventi sul banchinamento di alcune aree portuali, inclusivo del marginamento, previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma sono i seguenti:

- • Intervento di infrastrutturazione dell'area denominata "23 ettari" sita in Venezia – Fusina (scheda progetto 5);
- • Banchinamento della sponda Ovest Canale Industriale Ovest area Grandi Molini e Cereal Docks (scheda progetto 8);
- • Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest - Area Montesyndial - 1° stralcio (scheda progetto 13).

### **Viabilità e Accessibilità**

L'area industriale di Porto Marghera occupa una posizione strategica lungo direttrici di notevole interesse socio-economico e rappresenta un elemento di connessione con il Medio Oriente, l'Africa Orientale e il Sud-est Asiatico <sup>2</sup>.

L'area è parte integrante del sistema portuale veneziano ed in essa operano già oggi un considerevole numero di imprese dedicate all'interscambio merci intermodale; è servita da un'ampia e importante rete infrastrutturale sia ferroviaria che stradale, che si affianca alle infrastrutture del Porto di Venezia e allo scalo aeroportuale.

Porto Marghera è inoltre funzionalmente collegata con gli interporti di Padova e di Verona, poli dai quali si generano importanti moli di traffico ed è inserita nel sistema idroviario padano - veneto, che consente di raggiungere, con chiatte, importanti centri quali Ferrara, Cremona e Mantova.

La maggior parte delle materie prime destinate ai processi produttivi proviene dall'esterno di Porto Marghera ed arriva soprattutto via mare (circa il 90%) e pipeline (circa il 10%).

I prodotti sono destinati:

- 50% alle aziende di Porto Marghera, che li utilizzano come intermedi di produzione (principalmente etilene, dicloroetano, toluene, cloro, acido cloridrico), o come gas tecnici, inviandoli altrimenti ai depositi costieri dove vengono stoccati prima di essere spediti all'esterno;
- 50% è invece destinato all'esterno del polo industriale, per il mercato nazionale e internazionale.

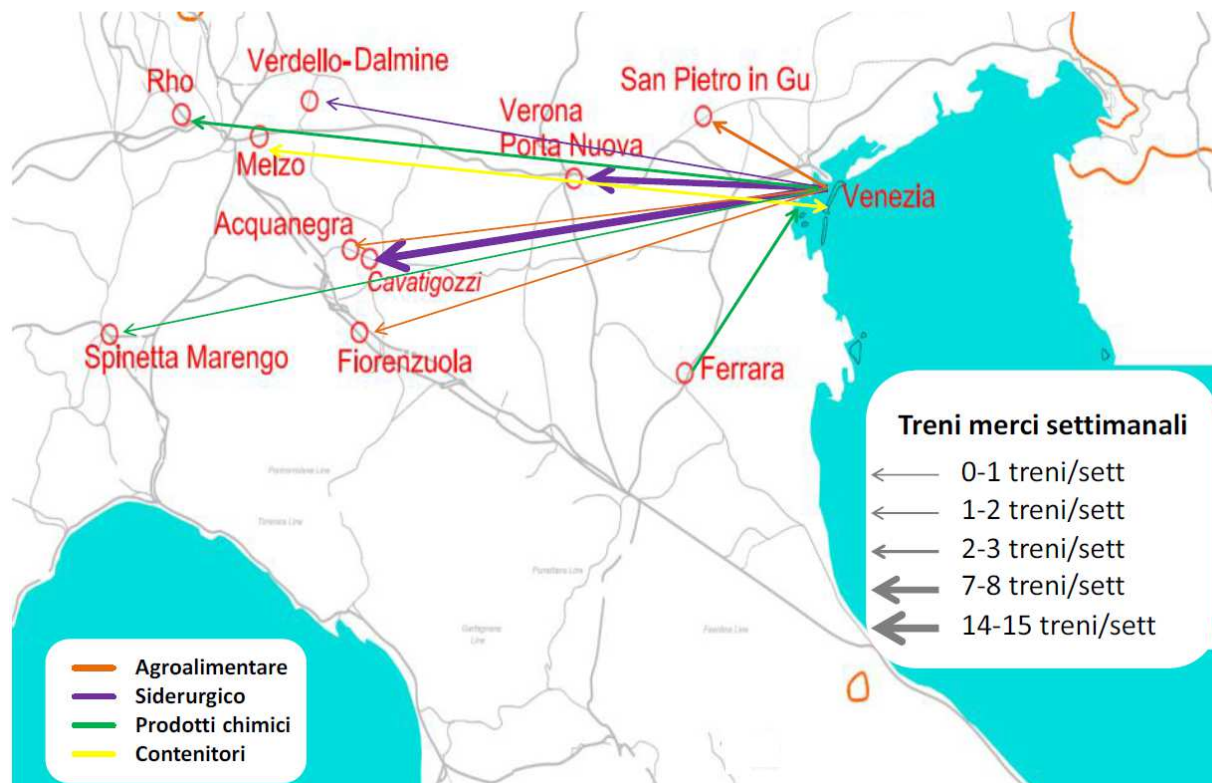
Gli scambi all'interno del polo industriale e con altri siti industriali, ad esempio quelli di Ferrara, Mantova, Ravenna, avvengono principalmente tramite pipeline (il 70% del totale prodotti movimentati); il trasporto su

---

<sup>2</sup> COMUNE DI VENEZIA - Direzione Sviluppo Economico e Partecipate. *estratto da "La Green Economy a Porto Marghera: situazione attuale e prospettive\_Discussion Paper", luglio 2014*

strada (14%), quello via mare (11%) e quello su ferrovia (1%), è utilizzato soprattutto per i prodotti destinati all'esterno di Porto Marghera.

Nell'immagine seguente vengono rappresentati i flussi dei treni settimanali e le relazioni tra Porto Marghera e i principali nodi logistici italiani.



(fonte: Autorità Portuale di Venezia)

Alla già consistente dotazione infrastrutturale esistente si affiancano ulteriori interventi di natura infrastrutturale in fase di avanzata progettazione o di esecuzione, tra cui:

- *Il Terminal delle Autostrade del Mare*: a lavori ultimati avrà una propria piattaforma logistica collegata alla rete ferroviaria e potrà servire fino a 1200 traghetti. Servirà il traffico rotabile, cioè i traghetti che trasportano i camion o i loro rimorchi (Ro-Ro) e i traghetti che possono portare anche auto e passeggeri (Ro-Pax). Oltre all'infrastruttura portuale il progetto prevede anche la realizzazione di una piattaforma logistica dotata di infrastrutture viarie e ferroviarie e di nuovi fabbricati, magazzini, piazzali portuali e parcheggi per un'area complessiva di 36 ettari.
- *Nuovo terminal off-shore*: L'Autorità portuale di Venezia sta progettando una piattaforma d'altura a circa 8 miglia nautiche al largo della bocca di porto di Malamocco. L'opera prevede la costruzione di una "diga foranea" di 4 chilometri appoggiata sul fondale a 20 metri di profondità e la realizzazione di un terminal petrolifero con un oleodotto sotterraneo di 26 chilometri che raggiungerà Porto Marghera per lo stoccaggio del greggio. La piattaforma in alto mare sarà dotata di un terminal per la movimentazione dei container, con un sistema che consentirà il loro trasferimento in laguna per mezzo di chiatte, anch'esse dirette a Porto Marghera, in un'area individuata dell'ampiezza di 90 ettari. Il terminal d'altura inoltre sarà collegato con il sistema fluviale.
- *Nuovo terminal container*: Per potenziare la propria capacità di ricezione nel settore container, il Porto di Venezia ha deciso di realizzare un nuovo terminal capace di accogliere, a pieno regime, fino a 1.400.000 TEU all'anno. L'obiettivo è l'aumento delle capacità di

ricezione del traffico container che nel Mediterraneo è cresciuto in maniera sostenuta negli ultimi anni. Il terminal sorgerà in un'area industriale dismessa di Porto Marghera (aree ex Syndial e Montefibre) e avrà 91 ettari di superficie, 32 dei quali adibiti a un district park dedicato alla prima lavorazione delle merci.

SETTORE DI TRAFFICO	TONNELLATE
ENERGETICO	10.206.699
CONTAINER	4.296.687
SIDERURGICO	4.083.399
AGROALIMENTARE	2.113.355
RO-RO	1.235.657
CHIMICO	1.176.364
ALTRE RINFUSE SOLIDE	1.149.614
MERCI VARIE	149.602
<b>TRAFFICO TOTALE</b>	<b>24.411.377</b>

Traffici marittimi a Porto Marghera, 2013, fonte Autorità Portuale di Venezia

La consolidata rete di sottoservizi ed infrastrutture (banchine, piazzali, viabilità, ecc.) oltre all'ampia disponibilità di collegamenti viabilistici e l'ampia disponibilità di superfici prossime ai terminal portuali, possono rappresentare per Porto Marghera un asset fondamentale in grado di attrarre iniziative ed imprese.

Tuttavia è necessario risolvere alcuni problemi di congestione ed interferenze tra i differenti traffici che interessano l'area di Porto Marghera (portuali, industriali e ferroviari) al fine di supportare lo sviluppo del polo industriale. L'elevato traffico che insiste su infrastrutture ormai datate comporta la necessità di continue manutenzioni straordinarie; allo stato attuale l'elevato livello di obsolescenza delle infrastrutture abbassa il livello di servizio dell'intero sistema e incide sulla sicurezza. I due sistemi stradale e ferroviario a servizio di Porto Marghera sono strettamente interconnessi e richiedono pertanto una gestione unitaria che garantisca un adeguato livello di manutenzione delle infrastrutture, di sicurezza e non penalizzi un tipo di traffico rispetto ad un altro.

Anche l'Indagine Conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area, ha confermato, l'importanza della dotazione infrastrutturale (in particolare accesso all'aeroporto e alle autostrade) come fattore determinante nella scelta di insediamento delle aziende a Porto Marghera. Uno dei maggiori valori attribuiti a Porto Marghera infatti è la vicinanza alle principali vie di comunicazione, siano esse terrestri, aeree o marittime.

Tuttavia, le aziende hanno indicato le carenze dei collegamenti stradali come la maggiore criticità per quel che riguarda le infrastrutture, evidenziando la necessità di interventi sulla viabilità di questa area sia in termini di miglioramento dei collegamenti con l'autostrada e con l'aeroporto che di messa in sicurezza delle

strade esistenti, per velocizzare e rendere maggiormente sicura la mobilità. È emersa inoltre l'esigenza, sentita da tutte le imprese del territorio, di potenziare il trasporto ferroviario merci e il servizio passeggeri per i lavoratori di Porto Marghera.

Vale la pena di sottolineare come il 66% delle imprese intervistate ritenga che il futuro sviluppo delle proprie attività possa essere fortemente influenzato da tale tipologia di interventi.

**Dal punto di vista stradale**, sono stati individuati come prioritari gli interventi sulla viabilità che collegano le porzioni Sud-Ovest e Nord-Est della Zona Industriale di Porto Marghera con la principale rete stradale e autostradale nazionale, rispettivamente il nuovo innesto sulla SS 109 "Romea" a Malcontenta e il nuovo collegamento sulla SR 11 della Prima Zona Industriale con via Torino. Questi nuovi manufatti permetteranno l'accessibilità alle aree industriali maggiormente suscettibili di valorizzazione e di riconversione, superando alcune criticità viabilistiche e della mobilità, da tempo individuate e riconducibili alla commistione di funzioni urbane e produttive e alla obsolescenza della preesistente rete viaria.

**Dal punto di vista ferroviario**, l'incremento del traffico previsto nella zona industriale di Marghera a causa dell'apertura del Terminal Ro-Ro di Fusina (co-finanziato dall'UE nell'ambito del progetto TEN-T Adriamos) e dello sviluppo dei traffici esistenti, rende necessari interventi di potenziamento della rete ferroviaria in ambito portuale al fine di aumentarne sia la capacità che la funzionalità e l'efficienza. L'infrastruttura ferroviaria attuale presenta i seguenti punti critici: linea a singolo binario per quasi il suo intero sviluppo, interferenza fra binari utilizzati per la manovra tra i raccordati e Scalo Marghera con quelli della rete ferroviaria nazionale ed interferenze con il traffico stradale portuale.

Gli interventi sulle infrastrutture stradali e ferroviarie interne alla porzione a Nord Est della Zona Industriale, integrate con la messa in sicurezza idraulica delle stesse aree di pertinenza e con la connettività a banda larga, completano e qualificano l'attuale rete di accesso alle attività produttive, della logistica e dei servizi, presenti e potenzialmente insediabili a Porto Marghera. In particolare, il traffico portuale su gomma e su ferro potrà essere fluidificato e reso sicuro, ricreando una formidabile opportunità insediativa.

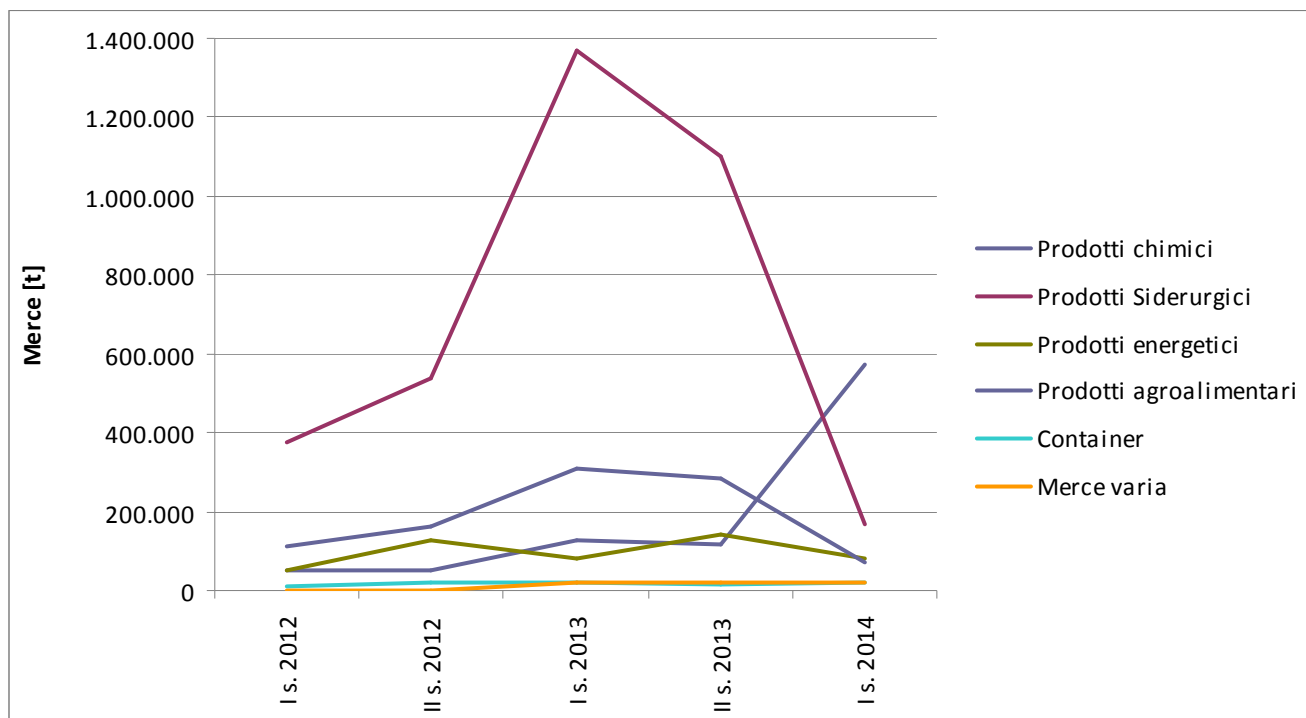




Interventi programmati di potenziamento dell' infrastruttura ferroviaria, fonte Autorità Portuale di Venezia

Tutti questi interventi permetteranno di valorizzare settori industriali che stanno facendo della logistica il loro valore aggiunto, come il settore agroalimentare o quello energetico che grazie alla presenza di grandi aree a Marghera e la possibilità di intermodalità mare-strada – ferrovia riescono ad essere competitivi sul mercato europeo.

Nel settore agroalimentare per esempio sarà fondamentale per Porto Marghera tendere ad essere sempre più porto di concentrazione e di conseguenza di distribuzione, solamente così si eviterà di vedere le proprie quote di mercato erose da porti esteri o di sostenere una serie di investimenti da parte di privati che stanno puntando su Porto Marghera proprio per le sue caratteristiche. La necessità di continuare ad investire pubblicamente (banchine ed escavi in particolare) nasce dall'aumento della dimensione delle partite più frequenti per le provenienze oltreoceano registrato negli ultimi anni che ha come motivazione una maggiore economicità dei costi per la nave (gigantismo navale) che riesce così ad ottenere delle economie di scala migliori.



Andamento semestrale traffico ferroviario in tonnellate per merceologia, fonte: Autorità Portuale di Venezia

La componente del trasporto ferroviario è altresì fondamentale per poter essere competitivi in questo settore, in quanto gli inoltri dei terminal commerciali, ma soprattutto gli approvvigionamenti (in base all'andamento dei raccolti e alla qualità dei prodotti avviene da Paesi del centro Europa con modalità ferroviaria o da Paesi oltreoceano via mare) degli impianti industriali presenti nel porto utilizzano principalmente questa modalità. Le modalità marittima e ferroviaria, per un impianto industriale, sono quindi complementari e devono avere entrambe un'adeguata accessibilità al porto.

In sintesi gli interventi sulla viabilità previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma sono i seguenti:

- Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Ghega al raccordo con innesto su A57 (scheda progetto 1);
- AdP “Moranzani” - Viabilità nodo Malcontenta - svincolo su SS 309 “Romea” (scheda progetto 2);
- Viabilità di accesso alla Macroisola Prima zona Industriale di Porto Marghera (scheda progetto 9);
- Viabilità di collegamento tra via dell'Elettricità e via Fratelli Bandiera (scheda progetto 10);
- Ripristino strutturale ponte stradale e ferroviario di collegamento fra macroisola Prima Zona Industriale e macroisola raffinerie (scheda progetto 11);
- Ampliamento area portuale in area ex Monopoli (molo Sali) (scheda progetto 16);
- Interventi straordinari su supporto agli steli del sentiero luminoso (accessibilità nautica) (scheda progetto 17);
- Interventi di adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici e di illuminazione nel porto di



Venezia (scheda progetto 18);

- Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale (scheda progetto 19);
- Realizzazione autoparchi (scheda progetto 20);
- Adeguamento rete ferroviaria (scheda progetto 21);
- Realizzazione vie di corsa sistemi Rubber Tired Gantry a Marghera (scheda progetto 22);
- Collegamento stradale tra la SR11 e via dell'Elettricità (scheda progetto 23).

### **Connettività a banda larga**

La connettività a banda larga, ovvero l'opportunità per le aziende di usufruire di una connessione ad internet ad alta velocità, riveste un'importanza strategica per lo sviluppo e la competitività dell'area industriale di Porto Marghera. Gli investimenti ICT, ed in particolare nelle reti a banda larga, costituiscono infatti sempre più un'infrastruttura fondamentale per accrescere la capacità competitiva e di attrazione di investimenti di un territorio e di creazione e mantenimento di posti di lavoro.

Il potenziamento dell'offerta di banda larga nell'ambito di Porto Marghera contribuirà al miglioramento delle caratteristiche dell'offerta di servizi già presenti nell'area, e favorirà l'avvio di nuovi investimenti e di nuove iniziative economiche.

Anche gli esiti l'*indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti a Porto Marghera* hanno evidenziato come il potenziamento della rete di trasmissione dati internet sia un'esigenza sentita da tutte le categorie di imprese insediate nel territorio (in particolare dai settori industriale – manifatturiero, logistico – portuale e terziario).

In sintesi gli interventi previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma sono i seguenti:

- Infrastrutturazione in fibra ottica zona industriale Porto Marghera (scheda progetto 12).



REGIONE DEL VENETO

**Regione del Veneto**

**Dipartimento Coordinamento Operativo Recupero Ambientale - Territoriale**

**Sezione Progetto Venezia**

Via Podgora, n°16

30171 Mestre Venezia

Tel.041.279.5941/5943

Fax 041.279.5944

MAIL: [progettovenezia@regione.veneto.it](mailto:progettovenezia@regione.veneto.it)

PEC: [protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

[www.regione.veneto.it](http://www.regione.veneto.it)

<http://sistemavenezia.regione.veneto.it>

CITTA' DI  
VENEZIA



**Comune di Venezia**

**Direzione Sviluppo Economico e Partecipate**

Ca' Farsetti, San Marco 4136

30124 Venezia

Tel.041 .2748246

Fax: 041 2748948

MAIL: [sviluppoeconomico@comune.venezia.it](mailto:sviluppoeconomico@comune.venezia.it)

PEC: [protocollo@pec.comune.venezia.it](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

[www.comune.venezia.it](http://www.comune.venezia.it)



AUTORITÀ PORTUALE  
DI VENEZIA

**Autorità Portuale di Venezia**

**Segreteria Generale**

Santa Marta, Fabbricato 13

30123 Venezia, VE

Tel.041.5334.225/217

Fax: +39 0415334254

MAIL: [apv@port.venice.it](mailto:apv@port.venice.it)

PEC: [autoritaportuale.venezia@legalmail.it](mailto:autoritaportuale.venezia@legalmail.it)

[www.port.venice.it](http://www.port.venice.it)

**Indice Schede di progetto**

1. Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Ghega al raccordo con innesto su A57
2. AdP “Moranzani” - Viabilità nodo Malcontenta - svincolo su SS 309 “Romea”
3. Messa in sicurezza idraulica via dei Petroli e via Righi
4. Messa in Sicurezza idraulica e riqualificazione viabilità macroisola Prima Zona Industriale
5. Intervento di infrastrutturazione dell'area denominata "23 ettari" sita in Venezia – Fusina
6. Intervento rete idraulica Bacino Lusore: collegamento Fondi a Sud - Fondi a Est
7. Intervento rete idraulica Bacino Lusore: rimodellazione per invaso “Parco Malcontenta”
8. Banchinamento della sponda Ovest Canale Industriale Ovest area Grandi Molini e Cereal Docks
9. Viabilità di accesso alla Macroisola Prima zona Industriale di Porto Marghera
10. Viabilità di collegamento tra via dell'Elettricità e via Fratelli Bandiera
11. Ripristino strutturale ponte stradale e ferroviario di collegamento fra macroisola Prima Zona Industriale e macroisola Raffinerie
12. Infrastrutturazione in fibra ottica zona industriale Porto Marghera
13. Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest - Area Montesyndial - 1° stralcio
14. Intervento rete idraulica Bacino Lusore: completamento ricalibratura corsi d'acqua del Bacino di Malcontenta; fosso di via Moranzani
15. Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Porto Marghera
16. Ampliamento area portuale in area ex Monopoli (molo Sali)
17. Interventi straordinari su supporto agli steli del sentiero luminoso (accessibilità nautica)
18. Interventi di adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici e di illuminazione nel porto di Venezia;
19. Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale
20. Realizzazione autoparchi
21. Adeguamento rete ferroviaria
22. Realizzazione vie di corsa sistemi Rubber Tired Gantry a Marghera
23. Collegamento stradale tra la SR11 e via dell'Elettricità
24. Assistenza tecnica MiSE - DGIAl