



Doc. 728.3

Assessorato Attività Produttive

INTESA PER PORTO MARGHERA

Documento del gruppo di lavoro

Progetti di sviluppo Porto Marghera

Luglio 2006

Premessa

La particolare situazione nella quale si trova l'area di Porto Marghera, caratterizzata da dinamismo nelle iniziative ma anche da un quadro di incertezze sul futuro degli assetti produttivi e nell'utilizzo delle aree, ha richiesto ancora una volta un'ampia fase concertazione per la condivisione di obiettivi definiti al fine di rilanciarne lo sviluppo.

In questa ottica di ricerca nella condivisione di importanti obiettivi finalizzati al rilancio dell'area produttiva, si è concretizzato il rinnovato impegno che ha riunito le diverse amministrazioni e parti sociali del territorio veneziano, di seguito elencate:

- Regione del Veneto
- Provincia di Venezia
- Comune di Venezia
- Unindustria Venezia
- CGIL
- CISL
- UIL

Tali soggetti, nel dicembre 2005, hanno siglato un documento denominato INTESA PER PORTO MARGHERA (disponibile in allegato al presente documento) che pur nella sua essenzialità determina i passaggi ed i temi prioritari per un rilancio ed uno sviluppo condiviso dell'area portuale-industriale.

Anche con la Regione Veneto si è aperta una stagione di collaborazione e dialogo sullo sviluppo di Marghera che la vede parte attiva anche nei lavori di istruttoria dei temi individuati dall'Intesa.

In tale nuovo contesto, quello dell'Intesa per Porto Marghera, è subito apparso chiaro come vi fosse necessità di ridefinire correttamente e tecnicamente le questioni nodali che stanno alla base del rilancio dell'area. Pertanto, sulla base dei contenuti dell'Intesa i firmatari dell'intesa stessa, coordinati dalla Regione Veneto, hanno valutato di dotarsi di tre gruppi di lavoro riguardanti temi di lavoro prioritari:

- Verifica Accordo sulla chimica
- Stato di fatto e prospettive delle operazioni di bonifica
- Analisi e prospettive dei Progetti di sviluppo

Sulla base di questi tre temi, i gruppi di lavoro hanno il compito di fornire gli input indispensabili alla costruzione di scenari da proporre ai soggetti firmatari dell'Intesa, all'opinione pubblica, al Governo nazionale.

Il Gruppo di lavoro “Progetti di sviluppo” Porto Marghera

In particolare il gruppo di lavoro riguardante i progetti di sviluppo e gli assetti produttivi delle principali industrie di trasformazione ed economie nell'area, è stato coordinato dall'Assessore Attività Produttive della Provincia di Venezia, affiancato dalla struttura e dal COSES (Consorzio per la Ricerca e la Formazione).

Ai fini di assolvere al compito assegnato sono state condotte molteplici audizioni con i soggetti competenti rispetto alle questioni da istruire, in particolare per definire:

- aziende e funzioni presenti nell'area industriale
- settori di trasformazione produttiva maggiormente rappresentativi
- valutazione degli assetti produttivi delle economie più rilevanti nell'area
- focus sull'attività portuale e sulle sue prospettive di espansione nell'area industriale
- valutazione dei progetti di sviluppo per le diverse funzioni, in particolare, tra gli altri, i progetti relativi al Distretto Logistica, produzioni Aeronavali, settore alluminio, cantieristica e portualità

Il documento che segue presenta la vasta progettualità insistente sull'area, attraverso alcune schede sintetiche.

INTESA PER PORTO MARGHERA

Progetti di sviluppo riguardanti l'area di Porto Marghera

LISTA SINTETICA E SCHEDATURA DEI PROGETTI

SCHEDA SINTETICA

Indice

AREE PROGETTO PER IL RILANCIO DELL' AREA PORTUALE INDUSTRIALE	6
1. ALLUMINIO	8
2. CHIMICA.....	8
3. CANTIERISTICA.....	8
4. NAUTICA E DIPORTO	8
5. AERONAVALI.....	8
6. PORTUALITÀ.....	9
7. PIATTAFORMA LOGISTICA	9
8. IDROGENO	10
9. ENERGIA	10
10. DISTRETTO DELLA CONOSCENZA	11
SCHEDE PROGETTO	13
Mappa delle principali attività economiche insediate a Porto Marghera	13
<i>ALTRI PROGETTI NELL'AREA INDUSTRIALE</i>	41
DOCUMENTO INTESA PER PORTO MARGHERA	42

AREE PROGETTO PER IL RILANCIO DELL'AREA PORTUALE INDUSTRIALE

Sempre più parlare di Porto Marghera significa parlare non solo di chimica ma di altri settori che stanno vivendo un momento di forte espansione, in molti casi senza una reale pianificazione strategica generale.

La presenza di gruppi multinazionali, in diversi settori produttivi, rende ancora più necessaria la configurazione di un quadro di insieme.

L'aver focalizzato il destino di Porto Marghera sulla produzione industriale della chimica ha forse talora impedito di definire strategie in altri settori per i quali oggi serve realizzare una attenta pianificazione. Si è quindi cercato di procedere guardando anche oltre tale prospettiva.

Fra i settori dinamici: la cantieristica, la logistica, il direzionale, l'alluminio, il diportismo, le energie innovative (alternative e rinnovabili), il rilancio della portualità, la chimica sostenibile, le nanotecnologie, le applicazioni dell'idrogeno, ecc.

Compito ed obiettivo del presente contributo, nel contesto dell'Intesa per Marghera, è stato segnalare la vasta progettualità insistente nel territorio dell'area portuale industriale di Marghera e sistematizzare le relative le informazioni.

Si è voluto operare tramite un documento "aperto" alle implementazioni ed osservazioni che potessero provenire dai soggetti costituenti l'Intesa per Marghera. Inoltre, specie nella fase conclusiva, sottolineiamo la fattiva collaborazione delle imprese stesse che hanno permesso di verificare ed implementare le informazioni. Le stesse imprese sono i protagonisti essenziali per una completa ed efficace attuazione dei contenuti dell'Intesa.

Data la vasta progettualità presente nell'area industriale di Marghera si sono ipotizzate alcune AREE PROGETTO, che fossero in grado di rappresentare l'ampio ventaglio tematico. Le schede di ogni progetto sono uno strumento di lavoro, nell'intento di favorire il confronto e la discussione costruttiva.

Le AREE PROGETTO proposte sono:

1. ALLUMINIO
2. CHIMICA
3. CANTIERISTICA
4. NAUTICA E DIPORTO
5. AERONAVALI
6. PORTUALITA'
7. PIATTAFORMA LOGISTICA
8. APPLICAZIONI IDROGENO
9. ENERGIE
10. DISTRETTO DELLA CONOSCENZA

All'interno di ognuna di esse, nell'intento del documento, sono specificate le linee di sviluppo dell'area progettuale e definite le schede progetto delle singole iniziative.

Nell'AREA PROGETTO CHIMICA, e sul tema dello sviluppo di un nuovo accordo per la chimica è attivo un gruppo di lavoro apposito nell'ambito dell'Intesa per Marghera che, non appena saranno definiti anche gli indirizzi a livello nazionale, sarà in grado di adeguare gli input relativi alla progettualità di settore.

PROGETTI PORTO MARGHERA

Suddivisione dei progetti
sulla base delle AREE PROGETTO proposte
e sintetica descrizione

1. ALLUMINIO

Progetto 1.01 – LEGHE DI SECONDA GENERAZIONE

Le prospettive fino al 2020 sono buone per i prodotti in alluminio, specie collegati alle applicazioni trasportistiche. A livello mondiale il Gruppo Alcoa punta a sviluppare al massimo i propri impianti puntando su una specializzazione dei siti produttivi. Si punta su specializzazioni qualificate (leghe per aerospaziale e per applicazioni in campo trasportistico su gomma e rotaia). La prospettiva è di lavorare su leghe di seconda generazione che garantiscono massima leggerezza ed adeguata robustezza. Proprio in tale prospettiva diviene strategico l'impianto Alcoa di Porto Marghera in grado di garantire una specializzazione e flessibilità su una vasta gamma di produzioni.

2. CHIMICA

Sul tema dello sviluppo di un nuovo accordo per la chimica è attivo un gruppo di lavoro apposito nell'ambito dell'Intesa per Marghera che fornirà adeguati input alla progettualità di settore non appena saranno definiti anche gli indirizzi a livello nazionale.

3. CANTIERISTICA

Progetto 3.01 – AMPLIAMENTO AREA FINCANTIERI E PRODUZIONI

Anche le prospettive della cantieristica a servizio della crocieristica ha buone prospettive nel lungo periodo. Fincantieri Porto Marghera ha urgente bisogno di spazi e sta procedendo a liberare spazi anche all'interno della sua normale area di pertinenza. Le dimensioni delle navi da realizzare in prospettiva crescono, tuttavia tale dinamica non crea grossi problemi di pescaggio. Rispetto a tale esigenza si è concretizzata la prospettiva di occupare parte dell'area ex Complessi (ora Immobiliare Veneziana) e l'ex area Alutekna (proprietà Vazzana). L'ulteriore area, la Simar, appare tuttora di difficile acquisizione, pur essendo la collocazione ottimale in quanto sostanzialmente contigua all'area di pertinenza attuale dell'azienda.

4. NAUTICA E DIPORTO

Progetto 4.01 – CITTADELLA DELLA NAUTICA

Proposto dal Distretto della Cantieristica Nautica Veneziana. Le aziende che hanno manifestato interesse a spostarsi o a svilupparsi in un'area sulla gronda lagunare con accesso in laguna sono circa 20, con numero stimato di addetti pari a 270 interni e 180 esterni ed un fatturato di circa 70 milioni di euro.

5. AERONAVALI

Progetto 5.01 – VENICE WING

Realizzazione di una filiera industriale per la trasformazione dei velivoli commerciali e l'aggiornamento dei loro sistemi al fine di migliorare la competitività dell'industria regionale del settore. Per realizzare il progetto della filiera aeronautica si intendono sfruttare le competenze delle aziende presenti nel territorio veneziano e metropolitano soprattutto nel settore meccanico.

Progetto 5.02 – DISTRETTO SPERIMENTALE DI FORMAZIONE

Officine Aeronavali sottolinea l'importanza di implementare il suo rapporto con tutte le realtà istituzionali del territorio attraverso progetti che prevedano la cooperazione tra settori economici affini, ricerca e formazione continua e specializzata. Il suo interesse è rivolto in particolare all'implementazione dell'automatizzazione nelle linee produttive delle aziende. Aeronavali, intuendo la rilevanza del fattore capitale umano, attua una formazione specializzata dei soggetti con l'obiettivo di divenire un Distretto Sperimentale di Formazione altamente specializzata.

6. PORTUALITÀ

Con particolare riferimento alle politiche in atto, e di prospettiva, definite all'interno del Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Venezia, si definiscono i progetti prioritari al fine di un effettivo rilancio della portualità veneziana, nella quale risulta strategica proprio la zona portuale industriale di Porto Marghera.

Progetto 6.01 – INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Al fine di un adeguato rilancio della portualità veneziana risulta indispensabile la realizzazione **delle infrastrutture** necessarie al decongestionamento delle arterie comunali e provinciali, tramite un'adeguata separazione dei flussi commerciali ed industriali da quelli urbani. Inoltre, vanno **adeguate le vie di accesso dal mare e le infrastrutture di ormeggio e ferroviarie** interne all'area.

Nell'ottica degli interventi legati al rilancio della portualità veneziana appare indispensabile affrontare in maniera risolutiva la problematica dello **smaltimento dei fanghi di cui all'escavo dei canali di accesso** al porto stesso.

Gli interventi, in sintesi sono finalizzati a:

- l'adeguamento e ristrutturazione accosti in generale
- la nuova banchina nel canale industriale nord
- l'escavo canali industriali e di accesso
- il potenziamento della ferrovia a favore delle attività portuali
- adeguamento viabilità di accesso via Elettricità

Progetto 6.02 – ESPANSIONE DEL PORTO COMMERCIALE

Acquisizione in prospettiva di nuovi spazi destinati all'insediamento di attività collegate e funzionali a quella portuale;

- acquisizione per Molo Sali ex compendio Monopoli di Stato, 12.500 mq, proprietà Fintecna
- acquisizione area privata di 54.000 mq di proprietà ditta Aluvenice (strategia delineata già dal 1995).

Progetto 6.03 – RETTIFICA MOLO SALI

Conterminazione del Molo Sali a fini ambientali e portuali, versante di Ponente, con rettifica del profilo di banchina al fine di ottenere una nuova area demaniale di 80.000 mq. (finalizzata a sviluppo traffico di cabotaggio ed autostrade del mare).

7. PIATTAFORMA LOGISTICA

Progetto 7.01 – MASTER PLAN PIATTAFORMA LOGISTICA

Il Master Plan per una piattaforma logistica a Porto Marghera sarà sviluppato dal Consorzio PIL (Distretto della portualità, intermodalità e logistica di Venezia e Treviso). L'ambizione è quella di

rilanciare l'intermodalità attraverso la bonifica e l'infrastrutturazione di alcune delle aree libere o dismesse dell'area industriale, da tempo al centro di progetti di riutilizzo. Tale nuova offerta si integrerebbe con il possibile ingresso di nuovi operatori logistici, anche di livello internazionale, e con una riorganizzazione della portualità veneziana, a partire dalla definizione del progetto legato alle autostrade del mare a Fusina. La piattaforma logistica, di estensione complessiva significativa, sarà integrata sia nel sistema regionale che in quello nord Adriatico. Il Patto ed il Piano della Logistica, ricollocano infatti al centro delle strategie nazionali il tema della portualità, ponendo attenzione alla riposizionamento del Sistema Paese nel nuovo scenario degli scambi mondiali orientati al Far East. Lo stesso piano operativo triennale dell'Autorità portuale di Venezia assume tale prospettiva ed insiste sugli interventi progettuali ad essa finalizzata.

Progetto 7.02 – TERMINAL AUTOSTRADE DEL MARE

Sviluppo di una tra le prime aree della piattaforma logistica a Porto Marghera. Parte del progetto si sviluppa in area ex Alumix Fusina, 360.000 mq., già attivate procedure di esproprio, sviluppo del cabotaggio e autostrade del mare – settore in crescita secondo le statistiche – in Accordo con il Comune di Venezia. Area in fase di acquisizione da parte di Autorità portuale di Venezia che prevede il banchinamento dell'area al fine di accogliere almeno due navi in contemporanea.

8. IDROGENO

Progetto 8.01 – HYDROGEN PARK

Negli **11 progetti inseriti nel piano per l'idrogeno**, si prevede la creazione di un centro di ricerca e sperimentazione delle tecnologie dell'idrogeno, di una rete di trasporto e stoccaggio dell'idrogeno, di impianti alimentati da miscele idrogeno-metano per la produzione di energia elettrica per gli usi civili di riscaldamento e climatizzazione, nonché per la realizzazione di un distributore apposito a bordo laguna, di servizi per autobus alimentati a miscela metano-idrogeno e di un prototipo di imbarcazione ad idrogeno per trasporto di passeggeri a corto raggio. Da istruire attraverso recupero materiali da Hydrogen Park.

9. ENERGIA

Progetto 9.01 – PRODUZIONE BIOETANOLO

Il progetto industriale della Grandi Molini Italiani, secondo i progetti già presentati ed in fase di valutazione della CTR, è localizzato al margine dell'attuale area di pertinenza. Esso sarà finalizzato alla produzione di bioetanolo, carburante di origine vegetale (derivato da cereali) e diretto sostituto della benzina. Il progetto prevede a regime la produzione di 100.000 tonnellate di bioetanolo.

Progetto 9.02 – PRODUZIONE DI BIODIESEL

Cereal Docks SpA ha già presentato un progetto che prevede la realizzazione di un deposito costiero per Biodiesel in area di circa 23.000 mq, acquistata alla fine del 2005, che si trova nella prima zona industriale di Porto Marghera lungo il canale Brentella, con accesso da via Righi e prospiciente al Canale Industriale Brentella a Porto Marghera.

Progetto 9.03 – NUOVA CENTRALE ENEL AD IDROGENO

La costruzione di una centrale elettrica dell'Enel, alimentata con l'idrogeno, formalizza l'avvio del progetto di realizzazione di questo "polo dell'idrogeno". Questa centrale a ciclo combinato ad alta efficienza (vicino al 98%, il rendimento di una centrale termoelettrica è del 35%) metterà a

disposizione circa 20 megawatt di elettricità e verrà alimentata dal gas prodotto dagli impianti petrolchimici.

Progetto 9.04 – LINEA DI COMBUSTIONE MISTA CDR-CARBONE

Nuova centrale CDR che utilizza rifiuti è già in funzione a Fusina. È conclusa quindi con successo la sperimentazione su gruppi 3-4, le emissioni non hanno variazioni nei livelli di polveri. Il mix con carbone e CDR è di 8-10% massimo.

Progetto 9.05 – ENEL IMPIANTO DESOLFORAZIONE

Sono previsti impianti di desolfurazione in gruppi centrale Enel Fusina 1-2, (sui 5 totali e sui rimanenti i quali sono già stati effettuati i medesimi interventi).

Progetto 9.06 – EDISON MARGHERA LEVANTE

Il progetto proposto prevede la riduzione delle emissioni dei turbogas TG3 e TG4 tramite l'installazione di bruciatori DLN che abbattano gli ossidi di azoto rilasciati. Si intende realizzare inoltre una torre di raffreddamento per la riduzione del carico termico immesso nella Laguna di Venezia che permette una maggiore flessibilità di esercizio della centrale.

Progetto 9.07 - EDISON MARGHERA AZOTATI

Il progetto proposto prevede la sostituzione delle unità turbogas TG3 e TG4 esistenti con turbine di nuova generazione che, ad un elevato rendimento termodinamico uniscono il vantaggio di una drastica riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera.

Progetto 9.08 – NUOVA CENTRALE APV

Il Porto di Venezia appare interessato a gestire una sua autonomia di produzione energetica. Probabile operatore di riferimento Porto di Venezia Servizi.

Progetto 9.09 –RAFFINERIA AGIP - ENI

La raffineria Agip di Porto Marghera ha realizzato ed ha in programma una serie di investimenti patrimoniali rilevanti. Nella scheda vengono riportati i dettagli, forniti dall'azienda, relativi agli investimenti previsti nel quadriennio 2006 – 2009 relativi alle aree “Sicurezza”, “ Ambiente”, “Performance”.

10. DISTRETTO DELLA CONOSCENZA

Progetto 10.01 – PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO - VEGA

Lo sviluppo di Vega si articola in 4 aree su un territorio di 35 ettari. L'Area 1 è il primo nucleo. Oltre alla costruzione di nuovi edifici, quali Pegaso, Auriga e Pleiadi, sono stati recuperati affascinanti esempi di archeologia industriale. La Porta dell'Innovazione, ospita laboratori ed aziende innovative, ed un centro dedicato alle nanotecnologie. Nel nuovo comparto, denominato “Area 2”, è prevista la costruzione di 4 edifici, per un totale di circa 64 mila mq di superficie lorda, posizionati intorno a piazze pedonali, aree verdi e parcheggi. L'area sarà attigua e collegata alla prima area, la cui riqualificazione ha comportato un investimento di oltre 140 milioni di euro. Avrà la possibilità di un accesso acqueo.

Progetto 10.02 – DISTRETTO DELLE NANOTECNOLOGIE

Il Distretto della Conoscenza è inteso come l'integrazione delle conoscenze e dei saperi dei centri di ricerca e delle aziende private, dell'Università e degli enti locali, **in parte già sviluppati e presenti nell'area Parco Scientifico Tecnologico Vega, a Porto Marghera.** Questo sistema avrà l'obiettivo di promuovere e stimolare la domanda di innovazione e di mettere in collegamento domanda e offerta di innovazione tecnologica e di ricerca applicata.

In particolare, si ritiene vadano sostenuti i progetti sui distretti delle **nanotecnologie** e **dell'idrogeno**, la presenza di centri di ricerca aziendali riferiti al settore **chimico** (*Green Chemistry*), la ricerca e le applicazioni legate alle **biotecnologie** e le **energie rinnovabili** nel loro insieme.

Progetto 10.03 – PROGETTI SULLE BIOTECNOLOGIE

La Regione del Veneto ha individuato il settore delle biotecnologie come una delle principali opportunità di sviluppo del mercato, grazie alle numerose applicazioni cui si presta (farmaceutiche, alimentari, mediche, ambientali). L'area delle biotecnologie è in grado di introdurre elementi di forte innovazione in numerosi settori merceologici, come quelli della salute umana ed animale, dell'agricoltura, dell'ambiente, della zootecnia, dell'energia, della chimica ed altri ancora. Altra caratteristica che rende questa tematica particolarmente interessante è l'indissolubile intreccio tra la ricerca fondamentale, la ricerca di base e la ricerca applicata. Nell'ambito, particolarmente attuale il tema relativo ai biocarburanti (Biodiesel e Bioetanolo), di cui due progetti specifici richiamati nell'area 9. ENERGIA.

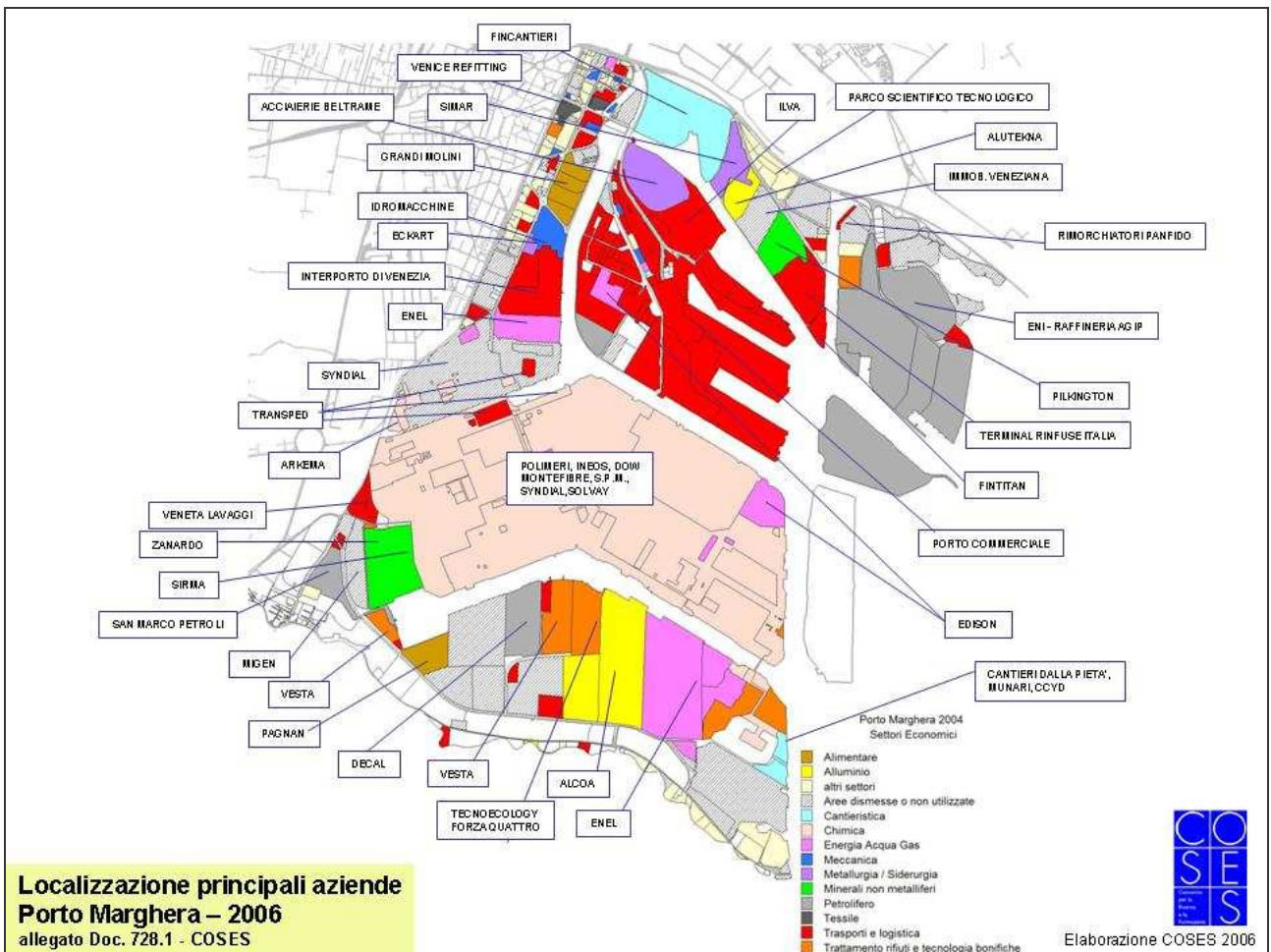
Progetto 10.04 – PROGETTO INTEGRATO FUSINA

Il Progetto Integrato Fusina prevede la predisposizione di aree destinate all'affinamento della qualità delle acque trattate nell'impianto di Fusina. Il progetto permette anche di sviluppare conoscenze e tecniche in campo ambientale. Il progetto prevede di stoccare definitivamente, al di sotto dell'area umida, circa 3.000.000 di metri cubi di sedimenti provenienti dal dragaggio dei canali portuali.

SCHEDE PROGETTO

alle pagine successive

Mappa delle principali attività economiche insediate a Porto Marghera



SCHEMA PROGETTO 1.01

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Leghe di seconda generazione

SOGGETTI PROPONENTI: Alcoa, multinazionale americana leader mondiale nella produzione di alluminio.

STATO ATTUALE: L'azienda occupa la storica area dell'alluminio nella zona a sud di Marghera e attualmente registra un'occupazione di circa 600 addetti.

DESCRIZIONE SINTETICA: Il laminatoio di Marghera sarà sviluppato al massimo per specializzazioni qualificate – leghe per aerospaziale e mezzi e materiale rotabile per mezzi di trasporto su gomma e rotaia nel medio periodo. Si punta su leghe di seconda generazione leggere ma robuste. Alcoa ha 4 laminatoi a livello mondiale. Quello di Fusina appare strategico per il suo attuale ruolo nel quadrante sud Europa. Nel breve periodo la strategia è finalizzata ad affiancare gli altri impianti internazionali con una produzione multiprodotto in modo da sgravare gli altri in merito ai prodotti qualificati aeronavali ed aerospaziali.

LINEE DI SVILUPPO: Sono stati investiti 38 milioni di euro per il laminatoio negli ultimi 10 anni, di cui 6 milioni per l'impianto fonderia; 15 milioni sono riferiti agli ultimi due anni. Nel corso del 2006 saranno investiti 3 milioni di euro nel rilancio degli impianti di Fusina.

STATO DI AVANZAMENTO: In corso di attuazione.

VINCOLI E CRITICITA': Il **problema energetico** è il limite dell'azienda: per il settore alluminio la scadenza del 2010 è sensibile dato che potrebbero finire gli **sgravi energetici** di cui hanno beneficiato le aziende operanti nella produzione di alluminio primario.

BENEFICI ATTESI: La prospettiva è di lavorare su leghe di seconda generazione che garantiscono massima leggerezza ed adeguata robustezza. Sviluppare al massimo l'impianto Alcoa di Porto Marghera per specializzazioni qualificate (leghe per aerospaziale ad esempio, o per applicazioni in campo trasportistico su gomma e rotaia). Recente tentativo, dell'azienda a livello internazionale, di rilancio delle produzioni a livello mondiale per forniture alla Boeing. Buone prospettive a livello internazionale, di cui anche l'impianto di Fusina dovrebbe beneficiare.

SCHEDA PROGETTO 3.01

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Ampliamento area Fincantieri e produzioni

SOGGETTI PROPONENTI: Fincantieri Spa (FINTECNA – FINMECCANICA)

STATO ATTUALE: Lo stabilimento della Fincantieri, uno dei più grandi e diversificati gruppi cantieristici in Europa e nel Mondo, occupa a Porto Marghera un'area di circa 380 mila mq dei quali circa 170 mila coperti. La forza lavoro è rappresentata da circa 1.300 addetti diretti e da una notevole occupazione indotta di terze ditte. Le prospettive della cantieristica a servizio della crocieristica ha buone prospettive nel lungo periodo.

DESCRIZIONE SINTETICA: L'azienda Fincantieri persegue da tempo l'obiettivo di occupare nuove aree anche acquisendole da altre imprese, per sviluppare la sua attività rivolta alla cantieristica. Creazione di una nuova banchina sul canale industriale Nord.

LINEE DI SVILUPPO: Per rendere efficiente ed ampliare del cantiere di Marghera, Fincantieri ha in corso investimenti per circa 35 milioni di euro. Tale piano di investimenti prevede, tra l'altro, la costruzione di un'officina per la prefabbricazione delle cabine, il completamento delle banchine di allestimento e l'allargamento delle aree di prefabbricazione dello scafo, anche mediante acquisizione di aree nuove nelle quali poter favorire la logistica delle ditte terze (in particolar modo di quelle che operano nel settore del "carico pagante", vale a dire la parte alberghiera delle navi passeggeri). E' stata avanzata la prospettiva di utilizzare l'ex area Alutekna (proprietà Vazzana). Inoltre, sarebbero operative ulteriori trattative per l'utilizzo anche dell'area della Simar, confinante con Fincantieri. Rispetto a tale esigenza si è concretizzata la prospettiva di occupare parte dell'area ex Complessi (ora Immobiliare Veneziana), sempre nella prima zona industriale lungo via delle Industrie.

STATO DI AVANZAMENTO: In corso di attuazione.

VINCOLI E CRITICITA': Per realizzare il nuovo lay-out dello stabilimento e per riqualificarne il territorio circostante, Fincantieri sta lavorando con gli enti locali (in primo luogo con il Comune di Venezia), manifestando disponibilità per collaborazione. Fincantieri auspica che questo progetto si concretizzi a breve, tenendo presente che il piano industriale della zona già prevede che le aree di possibile acquisizione vengano destinate all'attività navalmeccanica.

BENEFICI ATTESI: Grazie all'espansione dell'area, Fincantieri può sviluppare con più efficienza e razionalità la sua produzione che ad oggi interessa navi dalle dimensioni sempre maggiori. Infatti l'azienda si sta attrezzando per navi fino a 130.000 tonn. E' previsto un ampliamento delle produzioni sulla base di un accordo tra Fincantieri – Cantieri Navali Spa e la Ferretti, nella specializzazione nella produzione di scafi fino a 100 mt (mega yacht). Va verificata la capacità di utilizzo, di aziende di forniture navali ed arredi "locali" nella filiera di costruzione della nave, collocate o da collocare a Porto Marghera. Oggi tali aziende sono venete solo per il 25%, mentre il 75% ha la propria sede fuori regione.

SCHEDA PROGETTO 4.01

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Cittadella della Nautica

SOGGETTI PROPONENTI: Distretto della Cantieristica Nautica Veneziana. Le aziende interessate alla formazione del Distretto sono circa 20.

STATO ATTUALE: relativo al distretto nautica, addetti e fatturato attuale delle 20 aziende: 270 addetti interni, 180 esterni, 70 mln di euro.

DESCRIZIONE SINTETICA: Con questo progetto si sviluppano attività: allestimento delle imbarcazioni, falegnameria ed arredamento, impiantistica, meccanica e motoristica, componentistica, ecc.

LINEE DI SVILUPPO: Per realizzare il progetto è necessario: individuare un'area di almeno 40/50mila mq. in gronda lagunare con possibilità di espansione dopo periodo di start –up e senza problemi di collegamento viario; realizzare capannoni per lavorazione componentistica; creare area di ormeggio (in acqua) per sosta delle imbarcazioni; apposite aree per le manutenzioni delle imbarcazioni, spazi espositivi per la vendita delle imbarcazioni, strutture con travel lift e/o grù, vasca per il varo e l'alaggio, spazio acqueo antistante per l'ormeggio di almeno 50 barche, di dimensioni comprese fra 10 e 24 metri.

STATO DI AVANZAMENTO: si tratta di un'idea ancora a livello progettuale di massima.

VINCOLI E CRITICITA': Il Distretto Nautico Veneziano è oggi minacciato da cronica insufficienza di spazi, dal difficile ricambio generazionale e da una concorrenza esterna sempre più forte, nonché fonte di nuove iniziative imprenditoriali legate alla nautica, da troppo tempo carenti nel nostro territorio. Il trend di sviluppo della nautica italiana da diporto negli ultimi 5 anni è pari ad un +7,5% in media, 8,7% nel 2004 con un valore della produzione di 1.870 milioni di euro e 12.800 occupati diretti e 5.700 indiretti. La quota veneziana è esigua (il 4% della produzione e dei posti barca disponibili) e altrettanto lo è lo spazio di mercato a sua disposizione. I tempi sono ormai stretti e vi è il serio pericolo che altre zone dell'Adriatico, molto più attive, vadano a saturare gli spazi ancora disponibili (Ravenna, Fano, Ancona ma anche la Croazia).

Per realizzare il progetto è necessario individuare un'area di almeno 40/50mila mq. in gronda lagunare.

BENEFICI ATTESI: L'obiettivo è quello di creare una "cittadella della nautica" che aggregi la filiera in modo sinergico, sia dal punto di vista economico-tecnico e commerciale sia dello sviluppo innovativo e dimensionale delle imprese, in grado di soddisfare le esigenze delle aziende operanti nel settore e dei clienti finali. Il beneficio sarebbe occupazionale: incremento di almeno 300 addetti nel settore. Ci si attende inoltre una crescita pari al 60% del fatturato previsto a regime. Lo sviluppo di darsene e servizi a terra è un nodo cruciale per un settore che ha assoluto bisogno di avere gli strumenti per competere con altre realtà produttive particolarmente aggressive delle due sponde dell'Adriatico.

SCHEDA PROGETTO 5.01

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Venice Wing

SOGGETTI ATTUATORI: Aeronavali Venezia Spa.

STATO ATTUALE: L'azienda è localizzata nei pressi dello scalo aeroportuale veneziano a Tessera e ha una dimensione occupazionale pari a circa 900 addetti. Esiste oggi una forte concorrenza internazionale nel campo operativo dell'azienda, inoltre il vincolo ad un unico committente (Boeing) non è un fatto positivo.

DESCRIZIONE SINTETICA: Il progetto intende realizzare il quarto Polo Aeronautico Italiano (esistono già Torino, Napoli, Varese) sfruttando le competenze e le eccellenze del sistema territoriale veneziano. L'obiettivo è creare una filiera aeronautica. Creare un sistema certificato secondo i canoni del settore aeronautico, che abbia un vantaggio competitivo nei confronti del mercato internazionale delle modifiche di velivoli e dell'aggiornamento dei loro sistemi. L'obiettivo è quello di perseguire una qualità totale ed essere affiancati da una politica industriale nazionale che valorizzi le competenze aeronavali dell'azienda a livello di marketing internazionale.

LINEE DI SVILUPPO: Il progetto è stato suddiviso in varie fasi: **Attività preliminare (start-up)** coinvolgendo i partner del progetto per i requisiti/attività necessarie per il progetto; **Attività di formazione** con lo scopo di formare giovani disoccupati con percorsi finanziati; **Studi di fattibilità** sulla costituzione di un polo aeronautico specializzato; **Attività di ricerca e sviluppo** per cercare di migliorare la competitività italiana; **Entrata a regime della filiera:** a partire dal 2007/2008.

STATO DI AVANZAMENTO: In progetto

VINCOLI E CRITICITA': Il mercato mondiale della trasformazione di velivoli passeggeri in cargo risulta in crescita. Sono previste 2.200 nuove conversioni nei prossimi 20 anni. Aumenta tuttavia la concorrenza nel settore dovuto anche alla presenza di industria asiatiche "low cost". Il mercato è dominato dalle piattaforme Boeing con cui Aeronavali sta attuando una partnership. Unindustria e Officine hanno sottoscritto nel luglio 2005 un Protocollo d'Intesa per realizzare una filiera industriale per la trasformazione dei velivoli commerciali e l'aggiornamento dei loro sistemi. È necessario che il governo italiano sostenga fortemente tale settore e tale progetto.

BENEFICI ATTESI: Sostenere e sviluppare l'attività aeronautica nel territorio veneziano; utilizzare le competenze presenti nelle Università e nei centri di ricerca e sviluppare quindi rapporti per creare nuove figure professionali; dare alle PMI del settore opportunità di business; valorizzare il prodotto italiano aumentando il valore aggiunto delle lavorazioni di modifica; rispondere alla forte concorrenza delle compagnie asiatiche "low cost". Migliorare la competitività dell'industria regionale del settore puntando su qualità, flessibilità e capacità di innovazione e creazione di nuove imprese. Officine Aeronavali ha siglato con Boeing un accordo con cui l'impresa italiana assume la licenza esclusiva per la conversione dei velivoli 767-200 dalla versione passeggeri a cargo. La società dunque, già in possesso della licenza per i DC8 e DC10, diventerà l'unico centro autorizzato alle trasformazioni del 767-200. Possibili ulteriori prospettive per il mercato dei modelli 777-300.

SCHEMA PROGETTO 5.02

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Distretto Sperimentale di Formazione

SOGGETTI PROPONENTI: Officine Aeronavali Spa

STATO ATTUALE: L'azienda è localizzata nei pressi dello scalo aeroportuale veneziano a Tessera e ha una dimensione occupazionale pari a circa 900 addetti.

DESCRIZIONE SINTETICA: Officine Aeronavali sottolinea l'importanza di implementare il suo rapporto con tutte le realtà istituzionali del territorio attraverso progetti che prevedano la cooperazione tra settori economici affini, ricerca e formazione continua e specializzata. Aeronavali intuendo la rilevanza del fattore capitale umano, attua una formazione specializzata dei soggetti con l'obiettivo di divenire un Distretto Sperimentale di Formazione altamente specializzata.

LINEE DI SVILUPPO: Il processo economico in corso richiede una gestione al vertice adeguata ed in grado di dialogare con tutte le realtà presenti nel territorio. Consapevoli che il capitale umano è il primo motore per la competitività delle imprese, Aeronavali ricerca un collegamento stretto con gli enti di formazione e le Università. Aeronavali sostiene la crescita e la professionalità delle risorse umane attraverso piani di formazione specializzata. Attraverso la formazione si vuole adeguare la qualità di terze ditte che possano autonomamente inserirsi nella filiera di aeronavali nell'area veneziana.

Nell'attuazione del progetto dovranno essere coinvolti il sistema della formazione sia per quanto riguarda gli istituti scolastici che le istituzioni competenti quali la Provincia di Venezia e la Regione Veneto.

STATO DI AVANZAMENTO: In programma

BENEFICI ATTESI: Tramite questo intervento di sostegno all'attività del settore aeronavale, si vuole valorizzare il "Made in Italy" ed evitare la progressiva dimessa delle linee produttive in Italia soprattutto verso i paesi asiatici., si vuole e si cerca di focalizzare l'attenzione sul prodotto italiano. Si vuole inoltre tornare a radicar competenze eccellenti nel territorio veneziano, a favore anche della piccola e media impresa.

SCHEMA PROGETTO 6.01

DENOMINAZIONE PROGETTO: Interventi infrastrutturali

SOGGETTI PROPONENTI: Autorità Portuale Venezia

STATO ATTUALE: in progetto

DESCRIZIONE SINTETICA: Realizzazione delle infrastrutture necessarie al decongestionamento delle arterie comunali e provinciali, separando adeguatamente i flussi commerciali ed industriali da quelli urbani ed il necessario spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia. Adeguamento dell'accesso a sud del porto commerciale legato allo sviluppo del progetto collegato autostrade del mare (nodo infrastrutturale Malcontenta- SS11- Romea – SP81- Borbiago- sistema autostradale). Settore Viabilità Il.pp. Provincia di Venezia.

VINCOLI E CRITICITA': La riorganizzazione delle infrastrutture portuali è una necessità derivante dalle dinamiche evolutive legate ai mutamenti nelle dimensioni dei flussi mondiali delle principali tipologie di traffico, all'evoluzione tecnologica e organizzativa, alle spinte derivanti a tutti i livelli dal territorio circostante. Il Comitato Portuale ha definitivamente adottato il Piano regolatore portuale in data 17/02/2000. Approvata dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici (parere trasmesso il 2/3/2001), attualmente la Variante al PRP per la sezione di Marghera sta proseguendo l'iter previsto, in sede di Ministero per l'Ambiente per la procedura di VIA (richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale del 27/6/2002). Iter non ancora concluso.

LINEE DI SVILUPPO: Sviluppare le infrastrutture è fondamentale perché il porto di Venezia ha ampi spazi per supportare la crescita del settore portuale. Bisogna riuscire a sfruttare la disponibilità di banchine, piazzali per lo stoccaggio, ricercare nuove aree per l'espansione del porto commerciale, riorganizzare l'utilizzo delle aree. L'accessibilità alla zona industriale avverrà da sud, separando il traffico urbano da quello - pesante e non - diretto alle aree portuali commerciali, utilizzando le principali strade di scorrimento territoriale, evitando così l'attraversamento dei centri abitati di Marghera e di Mestre, e alleggerendo i nodi stradali solitamente critici dell'area.

STATO DI AVANZAMENTO: In progetto

BENEFICI ATTESI: Dare soluzione al nodo infrastrutturale dell'area centrale veneziana; risolvere la questione infrastrutturale di accesso a Porto Marghera (sia viabilità, sia escavo dei canali portuali) necessaria per dare nuova prospettiva ai traffici portuali e mitigarne l'impatto rispetto al quartiere urbano. Obiettivo perseguito: valorizzare il territorio. Una scarsa dotazione di infrastrutture stradali può causare blocchi e rallentamenti, oltre che un generale stato di insicurezza, facendo emergere inefficienze e diseconomie che ricadono sull'intero sistema del trasporto.

Legati quindi a tale progettualità sono gli **interventi seguenti**:

DENOMINAZIONE PROGETTO: Escavo canali industriali

SOGGETTI PROPONENTI: Autorità Portuale di Venezia

STATO ATTUALE: in corso

DESCRIZIONE SINTETICA: Il progetto consiste nell'escavo di canali industriali e di accesso.

LINEE DI SVILUPPO: L'Autorità Portuale è da sempre impegnata a migliorare le condizioni di accessibilità nautica alle banchine portuali. In seguito alla nomina del Commissario sono stati attivati già all'inizio del 2005 i primi interventi di escavo che sono in fase di completamento per quanto riguarda il recupero della profondità del Canale Malamocco – Marghera e tali lavori proseguiranno sino al raggiungimento della quota di progetto.

STATO DI AVANZAMENTO: In corso.

BENEFICI ATTESI: Tramite l'escavo dei canali si migliora l'accessibilità nautica, causa frenante dei traffici marittimi con la conseguente possibilità di cogliere le opportunità offerte dallo scenario internazionale. Per quanto riguarda il settore container, ad esempio, vi è la necessità di disporre di fondali elevati. Verranno favoriti dunque i porti che godranno di fondali adeguati per poter sfruttare la portata massima del naviglio.

DENOMINAZIONE PROGETTO: Nuovo Parco Ferroviario

SOGGETTI PROPONENTI: Autorità Portuale di Venezia

STATO ATTUALE: in corso di ultimazione

DESCRIZIONE SINTETICA: Il potenziamento della ferrovia, secondo il documento PTRC, permette di allargare il mercato di riferimento e ridurre i costi unitari di trasporto. Sviluppo del servizio ferroviario di collegamento con la pianura Padana e in Centro-Sud e Europa considerato il prevalente utilizzo del trasporto terrestre su strada.

LINEE DI SVILUPPO: In relazione alla rete ferroviaria, è in corso un processo di modernizzazione nell'area portuale: intervento APV e RFI per la realizzazione del nuovo parco ferroviario merci a Porto Marghera. Il nuovo parco ferroviario ha sostituito, ampliandolo, quello esistente. Dopo i lavori che saranno effettuati da RFI, diventerà a tutti gli effetti la stazione di arrivo e partenza dei treni merci destinati all'area di Mestre. Il costo complessivo di tale intervento è di circa 15 milioni di euro.

VINCOLI E CRITICITA': Attualmente, prevale l'utilizzo del vettore stradale: è causa di problemi legati alla saturazione delle infrastrutture, oneri sociali per gli incidenti, maggiore indice di inquinamento; non favorisce l'espansione del raggio di influenza del porto e non consente quindi di "catturare" nuovi mercati; compete solo per minori costi fissi; superata per distanze più lunghe dalla ferrovia. Il vettore ferroviario, per quanto riguarda il porto di Venezia, allo stato attuale non è assolutamente adeguato al ruolo da svolgere

BENEFICI ATTESI: Risoluzione problema dell'affollamento stradale quotidiano; l'uso della rotaia riduce costi di movimentazione e sposta maggiori quantitativi di merci; Migliora il collegamento stradale e ferroviario tra le banchine portuali e le reti nazionali; Evita blocchi e rallentamenti. L'APV fornirà un servizio migliore alle imprese portuali e industriali, ma anche a quelle del territorio che utilizzano la ferrovia, attenendosi nel contempo alle linee guida individuate nei documenti di programmazione nazionali e dell'Unione Europea.

DENOMINAZIONE PROGETTO: Adeguamento viabilità di accesso via Elettricità

SOGGETTI PROPONENTI: La realizzazione è a carico del Comune di Venezia

STATO ATTUALE: in corso

DESCRIZIONE SINTETICA: Adeguamento della sezione viabile di Via Elettricità, per tutto il suo corso da Cà Emiliani a Via delle Macchine con innesto nel ponte strallato in fase di realizzazione ed operativo entro la fine del 2006.

LINEE DI SVILUPPO: Il trasporto su gomma rimane la principale modalità di trasporto sia a livello europeo che a livello nazionale. Per questa ragione qualsiasi intervento di potenziamento delle attività portuali non può non tener conto del livello di disponibilità dell'infrastruttura stradale. Sono stati in particolare avviati i lavori di costruzione di un nuovo ponte di collegamento dello scalo commerciale con l'asse di via dell'Elettricità che consentisse anche di superare in quota il nuovo parco ferroviario e la nuova stazione dotata di binari elettrificati; i lavori sono completati e hanno impegnato notevoli risorse finanziarie qui non indicate in quanto facenti riferimento ai precedenti Piani Operativi. A tale scopo, l'Autorità Portuale si è fatta promotrice l'anno scorso di un primo incontro tra gli Enti interessati agli interventi per favorire il collegamento verso sud (attraverso via dell'Elettricità) con la SP81 e la SS309 Romea ed il collegamento con l'autostrada A4 per garantire la fluidità dei flussi nei tratti interessati da e verso le aree portuali. Iniziativa, quest'ultima, ancora in corso e finalizzata come esposto di seguito ad utilizzare 92,5 milioni di euro.

STATO DI AVANZAMENTO: in corso i primi stralci e già realizzato il ponte strallato sul canale industriale ovest a cura di Autorità Portuale di Venezia. In progetto lo stralcio che riguarda la parte sud e l'allacciamento alla SS Padana.

BENEFICI ATTESI: La realizzazione delle infrastrutture sopra descritte permette il miglioramento della viabilità e una razionalizzazione del trasporto commerciale e industriale sempre più soggetto ai problemi del congestionamento, dei blocchi e dei rallentamenti delle principali arterie stradali utilizzate. Gli interventi specifici riguardanti l'accesso di via Elettricità si inseriscono nel contesto generale del miglioramento dell'infrastrutturazione delle aree. Il potenziamento di modalità alternative alla gomma, permette di migliorare il collegamento stradale, oltre che quello ferroviario, tra le banchine portuali e le reti nazionali.

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Ampliamento Isola delle Tresse/nuova localizzazione

SOGGETTI PROPONENTI: Autorità Portuale di Venezia

STATO ATTUALE: in programma

DESCRIZIONE SINTETICA: Ampliamento Isola delle Tresse in loco o sulla direttrice canale dei petroli. Il progetto prevede l'incremento della capacità con definitiva sistemazione ambientale.

LINEE DI SVILUPPO: Il progetto prevede l'incremento della capacità ricettiva dell'isola di 1.100.000 metri cubi di materiale dragato rientrante nella Classe C del Protocollo del 1993 attraverso la realizzazione di argini a +9,50 m, la creazione di vasche di contenimento e la costruzione di una nuova piattaforma per lo sbarco dei materiali conferiti. L'opera verrà conclusa con la piantumazione di essenze lagunari la sistemazione ambientale definitiva.

STATO DI AVANZAMENTO: presentato progetto in salvaguardia per nuova localizzazione.

BENEFICI ATTESI: sbloccare la situazione relativa alle difficoltà nello smaltimento dei fanghi di escavo dei canali industriali di Porto Marghera.

SCHEDA PROGETTO 6.02

DENOMINAZIONE PROGETTO: Espansione del Porto Commerciale

SOGGETTI PROPONENTI: Autorità Portuale di Venezia

STATO ATTUALE: in corso

DESCRIZIONE SINTETICA: La grande dotazione infrastrutturale del porto di Venezia richiede un'imponente e continua opera di manutenzione, ordinaria e straordinaria, prestando una particolare attenzione agli ormeggi. La prospettiva, inoltre, è l'acquisizione in prospettiva di nuovi spazi destinati all'insediamento di attività collegate e funzionali a quella portuale.

In particolare:

- acquisizione per Molo Sali ex compendio Monopoli di Stato, 12.500 mq, proprietà Fintecna
- acquisizione area privata di 54.000 mq di proprietà ditta Aluvenice (strategia delineata già dal 1995).

Per questo obiettivo sono stati stimati investimenti pari a 92,5 milioni di euro che comprendono anche il potenziamento dell'infrastruttura stradale per il raccordo dei terminal destinati alle Autostrade del Mare con la viabilità nazionale e la rete autostradale.

Obiettivo è espandere la disponibilità di accosti e superfici. Inoltre, la specializzazione e razionalizzazione del territorio portuale. L'acquisizione di nuove aree consente di dare una prima risposta alla domanda di nuove superfici sulle quali realizzare interventi che favoriscano l'insediamento di attività di logistica e di servizi. Sulle aree individuate per l'espansione del porto, c'è l'intento di realizzare un grande bacino corredato da 2 ormeggi e completato da retrostanti ampi piazzali a disposizione, con la previsione dell'insediamento di adeguati volumi coperti asserviti alla logistica.

LINEE DI SVILUPPO: Negli ultimi anni sono stati realizzati importanti lavori di rafforzamento e manutenzione straordinaria su tratti di banchina. Tali interventi, tra l'altro, hanno permesso di realizzare un accosto ad alta portata utilizzabile per lo stoccaggio di carichi eccezionali destinati all'imbarco o provenienti dallo sbarco da nave o chiatta. Nel POT (Piano Operativo Triennale) dell'Autorità Portuale sono stati previsti circa 55 milioni di euro per gli interventi.

Interventi funzionali al Masterplan piattaforma logistica.

STATO DI AVANZAMENTO: in corso.

VINCOLI E CRITICITA': La rilevante concentrazione di traffico sulle banchine più antiche impone, a distanza di qualche decennio dagli ultimi importanti interventi, l'attuazione di un piano di adeguamento e ristrutturazione che consenta il mantenimento e/o il potenziamento della disponibilità infrastrutturale dello scalo. L'ampliamento del porto commerciale si realizza non solo attraverso l'acquisto di nuovi terreni e/o fabbricati ma anche per mezzo del ridisegno della sponda portuale che consenta la disponibilità di ulteriori superfici e banchine al servizio delle merci.

BENEFICI ATTESI: L'adeguamento degli accosti e la loro costante manutenzione permette una gestione efficiente del traffico portuale anche sulle banchine più antiche fronteggiando così una concentrazione di navi e chiatte rilevante. La buona disponibilità di spazi e accosti dovrebbe favorire lo sviluppo del comparto container che risulta peraltro condizionato dalla profondità del canale di accesso. Tramite l'ampliamento del porto commerciale si intende sviluppare ulteriormente il traffico portuale e le connesse attività per cercare di superare la conclamata situazione di crisi dell'industria costiera.

SCHEMA PROGETTO 6.03

DENOMINAZIONE PROGETTO: Rettifica Molo Sali

SOGGETTI PROPONENTI: Autorità Portuale di Venezia

STATO ATTUALE: in progetto

DESCRIZIONE SINTETICA: Il progetto consiste nella realizzazione di una nuova banchina presso il Canale Industriale Nord, attraverso la conterminazione del Molo Sali a fini ambientali e portuali, versante di Ponente, con rettifica del profilo di banchina al fine di ottenere una nuova area demaniale di 80.000 mq. (cabotaggio ed autostrade del mare). Il progetto descrive gli interventi da realizzarsi per la bonifica di un'area di circa 95.000 metri quadri sul canale Industriale Nord. La capacità disponibile sarà di circa 1.000.000 di metri cubi; sono attualmente in corso le opere di costruzione del palancolato di contenimento.

LINEE DI SVILUPPO: Questo progetto si inserisce in un più generale programma di riammodernamento delle banchine e all'interno dei lavori di completamento ed espansione del porto commerciale. Tali obiettivi potranno essere raggiunti tramite la realizzazione di nuove banchine nell'area di Porto Marghera. Alcune di queste riguardano interventi atti a migliorare l'efficienza di particolari servizi quali quelli collegati allo sviluppo delle Autostrade del Mare. Il Piano Operativo Triennale prevede una spesa di circa 50 milioni di euro per il progetto generale di ampliamento e completamento degli accosti.

STATO DI AVANZAMENTO: In progetto.

BENEFICI ATTESI: Una maggiore disponibilità di accosti operativi consente di ridurre i tempi di attesa o mantenerli, come accade oggi, a livelli marginali, favorendo la riduzione del costo del trasporto e l'efficienza dello scalo. L'espansione dei traffici marittimi mondiali può rappresentare una valida premessa per aumentare la disponibilità di accosti in grado di accogliere l'incremento delle merci e dei passeggeri che si rivolgeranno al porto di Venezia per ottenere servizi sempre più competitivi ed efficienti. L'intervento consente il miglioramento ambientale dell'area attraverso la messa in sicurezza e la bonifica di un'ampia superficie e la manutenzione dei canali portuali rendendo disponibile un nuovo sito dove conferire i fanghi inquinati risultanti dai lavori di escavo. L'obiettivo dell'intervento di bonifica è di ricondurre i livelli di concentrazione dei contaminanti nei suoli all'interno dell'area individuata dal palancolato di conterminazione, al di sotto dei limiti previsti da colonna B di tabella 1 del DM 471/99 - allegato 1. Al termine dell'intervento di bonifica sarà possibile refluire all'interno materiale proveniente dalle attività di dragaggio, ad opera dell'Autorità Portuale di Venezia.

SCHEDA PROGETTO 7.01

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Masterplan - Piattaforma Logistica

La posizione ed il ruolo del sistema portuale nord Adriatico, Venezia e Trieste in particolare per le loro caratteristiche diventa strategica.

Secondo le direttive espresse dal Piano della Logistica a livello nazionale (presentato a marzo 2006) viene definita la Piattaforma Logistica territoriale del Nordest formata dai sistemi portuali di Trieste, di Venezia e la sua retroportualità, integrati ai nodi intermodali di Verona e Padova con la piattaforma ferroviaria di Cervignano.

La definizione della piattaforma non si esaurirà nel Masterplan e nella infrastrutturazione di alcune aree. La riqualificazione di Marghera parte dalla volontà di sviluppare una logistica evoluta, ad alto valore aggiunto, capace di attrarre nuovi investimenti ed aggregare gli operatori portuali in un progetto che si pone a servizio delle imprese del nord est. Sarà inoltre posta attenzione allo sviluppo di nuove professionalità ed alla formazione.

SOGGETTI PROPONENTI: Consorzio Distretto per la Logistica ed Intermodalità di Venezia e Treviso, di cui fanno parte anche, tra gli altri, la Provincia di Venezia, la Provincia di Treviso, il Comune di Venezia, l'Autorità Portuale di Venezia.

STATO ATTUALE: Il sistema portuale italiano non risulta adeguatamente collegato al più vasto sistema infrastrutturale. Nel caso veneziano, e in generale Nord Adriatico, i progetti di corridoi plurimodali e Romea commerciale sono ancora futuribili. Segnale positivo è il recente accordo tra Autorità portuali di Trieste e Venezia e tra Regione- APV - RAM, Rete Autostrade Mediterranee. Gli obiettivi del Distretto Logistica VE-TV:

- Escavo canali portuali a quota di progetto PRP
- Riorganizzazione terminal portuali
- Ottimizzazione utilizzo aree container
- Progetto Autostrade del mare – Fusina
- Piattaforma Logistica Marghera

risultano inseriti e funzionali nel contesto generale che punta al rilancio della portualità sono evidentemente collegati e strumentali a definire il contesto più generale e strategico che intende generare una piattaforma logistica nell'area di Porto Marghera.

Allo stato attuale sono statati realizzati dei primi studi di fattibilità ed è stato formato un gruppo di lavoro composito che avrà il compito di definire maggiormente il progetto e renderlo operativo.

DESCRIZIONE SINTETICA: Interventi sui trasporti per lo sviluppo dell'intermodalità; Interventi di riqualificazione, promozione delle attività di ricerca e sviluppo, promozione della sicurezza sul lavoro. Il distretto cercherà l'ampliamento e competitività del sistema delle imprese, in particolare per il rafforzamento, l'ammodernamento, l'ampliamento e la qualificazione della struttura produttiva favorendo interventi di sostegno finanziario per la ricerca e diffusione dell'innovazione. Il Distretto darà agli operatori: offerta di spazi per la localizzazione di attività produttive, offerta di infrastrutture all'interno dei nodi logistici per ospitare il trattamento di lavorati o semilavorati prima dell'immissione nei mercati di consumo, offrire servizi logistici di altro tipo come ad esempio il controllo di qualità delle merci scaricate.

I progetti operativi riguarderanno:

- incentivare la riorganizzazione di alcune aree già disponibili a Porto Marghera ma poco utilizzate per attività logistiche ad alto valore aggiunto. Integrazione degli operatori già presenti e coinvolgimento di nuovi *players*. E' necessario costituire un sistema logistico e d'impresa in

grado di interagire evitando la frammentazione del mercato, eliminando le inefficienze nella catena di distribuzione e favorendo le alleanze strategiche tra i vari *partners*

- accelerare la realizzazione di progetti di logistica in aree dismesse di Porto Marghera e di tutto l'hinterland di competenza territoriale del distretto: snellire l'iter amministrativo, favorire il dialogo istituzionale e tra pubblico e privato, facilitare l'incrocio tra domanda e offerta.
- favorire le aggregazioni tra soggetti investitori, privati e pubblici, dotati di professionalità e solidità finanziaria per lo sviluppo della piattaforma logistica nelle aree che si renderanno disponibili nel prossimo futuro a Porto Marghera e nelle altre aree individuate nel Masterplan
- favorire aggregazioni tra soggetti per investimenti all'estero nel settore della logistica capaci di coinvolgere nuovi traffici di merci nell'Alto Adriatico.

LINEE DI SVILUPPO: L'attività del Consorzio prevede la definizione di un Masterplan per la funzione logistica nell'area del Nord Est, nel quale l'area di Marghera assume una centralità ed un ruolo importanti. Rimettere l'area al centro del sistema di relazioni (Nord Est ed Adriatico).

Il progetto di lavoro del Consorzio per il Distretto della Logistica di Venezia e Treviso è impostato su tre assi portanti e tiene in considerazione l'intesa politica sullo sviluppo di Porto Marghera e l'attuale e futura parziale dismissione di impianti chimici:

1. visione strategica dello sviluppo della logistica della nostra area, costruita sulle prospettive di sviluppo dell'intero sistema portuale e logistico dell'Alto Adriatico e sulla complementarietà e sinergia tra i porti di Trieste e Venezia.
2. una forte capacità realizzativa di progetti e di costruzione di opportunità di investimento per gli operatori privati, con particolare riferimento al superamento dei vincoli urbanistici, ambientali e normativi che a Porto Marghera troppo spesso impediscono la realizzazione dei progetti in tempi compatibili con la velocità evolutiva dei mercati
3. una capacità rappresentativa di tutti i soggetti istituzionali del nostro territorio con competenze in materia portuale e logistica al fine di facilitare l'interlocuzione degli investitori con il sistema istituzionale, nel lavoro di costruzione di progetti complessi.

La stessa Autorità Portuale intende favorire la realizzazione di una piattaforma logistica di tipo retroportuale.

STATO DI AVANZAMENTO: In progetto.

BENEFICI ATTESI: Nelle piattaforme logistiche viene prodotta la maggior parte del valore aggiunto collegato all'intero processo logistico ed è per questo che negli ultimi tempi è aumentato l'interesse verso la costituzione di "distretti logistici", cioè di luoghi che per la loro concentrazione di servizi e di infrastrutture, oltre che per la loro posizione rispetto ai mercati di sbocco o di approvvigionamento, possono diventare aree di forte attrazione per le attività logistiche. Si vuole migliorare la competitività territoriale individuando una o più specifiche aree ideali (con produzione di relativo elaborato progettuale di pre-fattibilità) per essere organizzate ed attrezzate con servizi e strutture logistiche moderne. Si potranno migliorare gli standard dei servizi offerti, ottenere metodi di lavoro più competitivi, fornire un sistema di trasporti più competitivo, ottenere benefici tratti dalla sinergia nel trasporto terrestre – ferroviario – navale – aereo, garantire la razionalizzazione del trasporto delle merci, la riduzione dei costi tramite maggiore utilizzazione dei trasporti integrati; la riduzione dei tempi di transito delle merci; la riduzione dell'inquinamento e del peso degli incidenti aumentando l'uso del trasporto navale e ferroviario. Determinante la sinergia con le attività dello scalo portuale, con l'opportunità di aumentare il benessere socio-economico originato da tali attività. Logistica e trasporto intermodale rappresentano dunque due forti elementi di attrazione di traffico in grado di stabilire una stretta relazione tra traffico e territorio. L'intermodalità può garantire un minor impatto delle attività portuali sia sulla rete viaria che sull'ambiente.

SCHEMA PROGETTO 7.02

DENOMINAZIONE PROGETTO: Terminal Autostrade del Mare

SOGGETTI PROPONENTI: Autorità Portuale di Venezia e Comune di Venezia

STATO ATTUALE: in progetto

DESCRIZIONE SINTETICA: Sviluppo della piattaforma logistica marittima. Parte del progetto si sviluppa in area ex Alumix Fusina, 360.000 mq., già attivate procedure di esproprio, sviluppo del cabotaggio e autostrade del mare – settore in crescita secondo le statistiche – in Accordo con il Comune di Venezia. Area in fase di acquisizione da parte di Apv. che prevede il banchinamento dell'area al fine di accogliere almeno due navi in contemporanea.

LINEE DI SVILUPPO: L'area di Fusina, (ex Alumix) è stata individuata per il progetto di un nuovo terminal per le Autostrade del Mare e lo Short Sea Shipping per la sua posizione disponibilità di collegamenti terrestri (ferroviari ma soprattutto stradali). Le Autostrade del Mare dovrebbero trovare collocazione nelle aree portuali più a sud (Fusina) e dovrebbero essere servite da una adeguata infrastruttura stradale, oltre che da raccordi ferroviari, da piazzali di sosta e da servizi adeguati alla tipologia del traffico. Il costo stimato è di circa 22 milioni di Euro e comprende la bonifica dell'area interessata dai lavori di sbancamento ed escavo.

VINCOLI E CRITICITA': L'acquisizione delle aree di espansione e la costruzione di nuovi terminal per le Autostrade del Mare e lo Short Sea Shipping comportano un elevato impegno di risorse finanziarie che trova peraltro parziale copertura da parte dei finanziamenti statali garantiti all'Ente attraverso le leggi di rifinanziamento della legge 413/98, che indicano tra le priorità degli interventi infrastrutturali da realizzare con le citate fonti di finanziamento proprio la realizzazione di infrastrutture per le Autostrade del Mare.

STATO DI AVANZAMENTO: da perfezionare le procedure di compravendita dell'area in oggetto tra APV e liquidatore ex Efim; in progetto.

BENEFICI ATTESI: L'area per le Autostrade del Mare può accogliere un primo nucleo di attività collegate alla logistica e la sua disponibilità consentirebbe di rendere nuovamente disponibili, per altri traffici, aree nell'isola portuale commerciale che una volta completati i lavori di potenziamento dell'infrastrutturazione viaria e ferroviaria sarà in grado di offrire tutte le tipologie di trasporto al più elevato livello di efficienza: marittima, stradale, ferroviaria e fluviale. Il progetto cerca di avviare servizi di trasporto alternativi alla strada nonostante l'internalizzazione dei costi esterni, e la minore capacità di adattamento (rigidità dimensionale e operativa), scontata soprattutto nella fase di avvio dove il livello di rischio economico è molto elevato.

SCHEDA PROGETTO 8.01

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Consorzio “Distretto dell’idrogeno”: Hydrogen Park

SOGGETTI PROPONENTI: L’Unione industriali di Venezia promuove nel 2003 la creazione di Hydrogen Park. Il documento base per la costituzione del Consorzio è stato compilato e firmato nel maggio 2003 da Venezia Tecnologie SpA, dai propri azionisti (ENI Tecnologie SpA, Vega Scarl, Impact SA) e da Aprilia, Berengo, Dow Poliuretani Italia, European Vinylis Corporation Italia, Montefibre, SAE Impianti, Sapio Industrie. Enel è membro del Consorzio dal febbraio 2004, insieme alla Regione Veneto, al Comune di Venezia e al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio. Il 25 marzo 2005 è siglato l’Accordo di programma per l’Idrogeno.

DESCRIZIONE SINTETICA: L’Accordo prevede la realizzazione a Marghera di 11 progetti innovativi per la produzione e l’utilizzazione dell’idrogeno come vettore energetico, e per la riutilizzazione dell’anidride carbonica nei processi chimici. Con tale Accordo si vuole sviluppare un Polo europeo di eccellenza dell’idrogeno e riconvertire il Polo industriale di Marghera attraverso la sostituzione graduale dell’industria chimica tradizionale esistente.

La sede centrale del consorzio sarà realizzata a Fusina, nell’area Sava, che offre oltre alla possibilità di ottenere idrogeno a basso costo e in modo flessibile anche l’esistenza nell’area di una vasta conoscenza specifica, di una struttura industriale e di una disponibilità di spazi capaci di ospitare in condizioni di sicurezza tutte le sperimentazioni e le attività connesse all’utilizzo pratico dell’idrogeno.

STATO ATTUALE: in corso

LINEE DI SVILUPPO: La costruzione del centro dell’idrogeno è finalizzato a: sperimentazione di tecnologie relative all’utilizzo e allo stoccaggio di idrogeno; creazione di una rete con istituti di R&S in tutto il mondo; formazione e addestramento di tecnici; trasferimento di innovazione. La dimensione degli investimenti è pari a 70 milioni euro e il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e la Regione Veneto parteciperanno agli investimenti privati con un contributo iniziale di 10 milioni di euro.

STATO DI AVANZAMENTO: La disponibilità di idrogeno da sintesi chimica è oggi pari a circa 6 mila tonnellate l’anno, alle quali andrà ad aggiungersi entro il 2007 un impianto dell’Enel che produrrà questo gas partendo dal carbone. Verrà costruita una centrale elettrica da 20 megawatt a ciclo combinato ad altissima efficienza, a zero emissioni e di taglia industriale

VINCOLI E CRITICITA’: Lo sviluppo dell’idrogeno richiede miglioramenti nelle tecnologie esistenti, l’adeguamento della rete distributiva e la ricerca di tecnologie innovative per renderne l’impiego economico affidabile nelle varie fasi della catena tecnologica (produzione, trasporto, stoccaggio, utilizzo finale).

BENEFICI ATTESI: Riduzione dell’inquinamento dell’aria prodotto da mezzi di trasporto; incremento delle attività di ricerca e dello stoccaggio dell’idrogeno; creazione di un polo di riferimento a livello europeo sull’idrogeno. A questo si aggiunge un miglioramento di immagine di Porto Marghera e la possibilità di offrire una visibilità internazionale in tale settore.

SCHEMA PROGETTO 9.01

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Produzione Bioetanolo

SOGGETTI PROPONENTI: Grandi Molini Italiani.

STATO ATTUALE: l'area di pertinenza di Marghera sarà in parte destinata alla produzione di bioetanolo, il carburante di origine vegetale e diretto sostituto della benzina. Oggi l'azienda ha circa 60 addetti operativi a Marghera.

DESCRIZIONE SINTETICA: Il progetto prevede a regime produzione: 160 mila tonnellate di bioetanolo, pari a 125 milioni di litri di combustibile, attraverso lavorazione di grano, orzo e segale. L'impianto ha una capacità di produzione di 100.000 t/anno; le materie prime impiegate sono 350.000 t/anno. Caratteristiche: Prossimità alla materia prima (Pianura Padana) e al Mercato di Consumo (Raffineria Agip più le flotte pubbliche), efficienza logistica (integrazione con impianto Molini), tradizione di enzimi in Molino (legata alla chimica).

LINEE DI SVILUPPO: La riconversione degli impianti chimici sarà realizzata in 18 mesi ed avrà un costo stimato in 60-80 milioni di euro. I lavori inizieranno a gennaio 2007 e la fabbrica della benzina ecologica a Porto Marghera diventerà operativa nel 2008. Con un investimento di 80 milioni di euro, entrerà in funzione nella seconda metà del 2008 producendo 120 milioni di litri di bioetanolo l'anno con un costo, al produttore, di 57 centesimi.

STATO DI AVANZAMENTO: In progetto.

VINCOLI E CRITICITA': Come tutti i biocarburanti anche il bioetanolo consente la sostituzione dei carburanti tradizionali (benzina) riducendo la dipendenza dall'importazione di petrolio. Per i biocarburanti come l'etanolo servono agevolazioni fiscali per consentire il decollo del mercato e competitività iniziale rispetto alle benzine. diffondere il bioetanolo comporta però la riduzione delle entrate fiscali provenienti dalle accise sui carburanti tradizionali su cui molti governi fanno affidamento per coprire spese pubbliche di ogni tipo. Il progetto della Grandi Molini rappresenta il primo caso di fabbrica del carburante ecologico in Italia.

BENEFICI ATTESI: I vantaggi dell'intera operazione sono: l'abbassamento dell'inquinamento atmosferico e il risparmio energetico. L'azione di GMI è da sempre rivolta all'innovazione e a nuovi orizzonti. Un giusto equilibrio tra la ricerca di nuove sfide ed il mantenimento dei valori che GMI ha saputo sino ad oggi conservare garantirà ancora successo all'azienda.

Da sottolineare che il progetto punta a favorire l'utilizzo di prodotti locali provenienti dal territorio agricolo della provincia e della regione.

SCHEMA PROGETTO 9.02

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Produzione Biodiesel

SOGGETTI PROPONENTI: Cereal Docks SpA

STATO ATTUALE: Cereal Docks SpA è un'azienda nata nel 1991. Occupa un posto di rilievo nella realtà del Nord Est e nel settore della raccolta, trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli.

DESCRIZIONE SINTETICA: Il Progetto prevede la realizzazione di un deposito costiero per Biodiesel in area di circa 23.000 mq, acquistata alla fine del 2005, nella prima zona industriale di Porto Marghera lungo il canale Bretella. Il deposito dispone di una banchina di circa 240 metri servita da tre pontili sul canale lagunare. Sull'area c'è un impianto di stoccaggio oli minerali per circa 32.900 m³ per una capacità di circa 29.000 TM di olio.

LINEE DI SVILUPPO: Il programma industriale per il 2005 - 2007 si pone come obiettivi: ripristino deposito costiero di Venezia e ottenimento di autorizzazioni per stoccaggio, sbarco e distribuzione oli vegetali grezzi e prodotti finiti metilestere (biodiesel); realizzazione (Camisano Vicentino) impianto per raffinazione e esterificazione di oli grezzi per la produzione del biodiesel; richiesta presso gli enti di competenza per sfondamento canale Brentella in modo da permettere l'accesso a navi di più grossa portata alla banchina; rinnovo ottenimento licenza petrolifera, per permettere la distribuzione all'ingrosso di prodotti in miscela (gasolio-biodiesel); realizzazione impianto per produzione di metilestere (biodiesel) a Marghera per risparmio nella movimentazione prodotti. A Marghera è collocato gran parte del metilestere prodotto, grazie alla buona posizione geografica e alla notevole presenza di operatori nel settore.

STATO DI AVANZAMENTO: progetto in corso di realizzazione.

VINCOLI E CRITICITA': Il prezzo del petrolio è triplicato: non è più l'unica fonte di energia economicamente vantaggiosa. Il prezzo delle colture (cereali) è tendenzialmente diminuito: per gli agricoltori, non è più vantaggioso continuare a coltivare per produzioni alimentari. L'agricoltura ha nuove opportunità: dalla produzione di materie prime ad uso prettamente alimentare alla produzione di materie prime vegetali ad uso industriale ed energetico. Bisogna stimolare la produzione di prodotti agricoli destinati alla produzione di biodiesel: può infatti avere chiari effetti occupazionali e redistributivi della ricchezza. La produzione di energia da fonti rinnovabili, inesauribili, può rappresentare una parte sempre più significativa dell'attività agricola.

BENEFICI ATTESI: I programmi di Cereal Docks propongono al settore primario degli accordi di filiera per le materie proteiche destinate al settore zootenico e per la produzione di oli destinati alla produzione di biodiesel ed energia elettrica. A Venezia, si cerca di convertire un deposito d'idrocarburi in un deposito di oli vegetali. Porto Marghera, grazie anche alle attività di Cereal Docks, verrà trasformata in un area che coniuga lavoro e ambiente.

SCHEDA PROGETTO 9.03

DENOMINAZIONE PROGETTO: Nuova centrale Enel ad idrogeno

SOGGETTI PROPONENTI: Enel

STATO ATTUALE: La centrale termoelettrica di Fusina occupa una superficie di 446.112 m² con circa 270 dipendenti; la centrale di Marghera occupa invece una superficie di 110.000 m² con circa 90 dipendenti.

DESCRIZIONE SINTETICA: Verrà realizzato un impianto sperimentale di generazione alimentato ad idrogeno, ad alto rendimento e con ridotte emissioni al camino.

La tecnologia prevede l'adozione di un turbogas di potenza 12 MW elettrici, funzionante con idrogeno fornito dai vicini impianti petrolchimici; il calore presente nei gas di scarico sarà convogliato in un generatore di vapore a recupero, in parte per la reiniezione nella camera di combustione del turbogas, e in parte per l'integrazione del ciclo esistente dei gruppi Fusina 2 e 4.

LINEE DI SVILUPPO: Enel ha già commissionato l'ordine della turbina a gas a GE/Nuovo Pignone, la sperimentazione dei bruciatori è prevista nella seconda metà del 2006; a febbraio 2007 sarà aperto il cantiere ad Enel Fusina, mentre l'esercizio commerciale a idrogeno è previsto nel settembre 2008. Attualmente Enel sta perfezionando il contratto con Polimeri e Syndial per la fornitura di 9.500 Nmc/ora di idrogeno di scarto da impianti chimici.

Sarà il primo caso di turbina a gas alimentata esclusivamente con idrogeno pressoché puro.

VALORE DELL'INVESTIMENTO: 35,8 Milioni di Euro

STATO DI AVANZAMENTO: in corso di progettazione

BENEFICI ATTESI: La costruzione di una centrale elettrica dell'Enel alimentata con l'idrogeno, formalizza l'avvio del progetto di realizzazione di un "polo dell'idrogeno", nell'ambito della società consortile Hydrogen Park (di cui Enel detiene il 51%). Sarà la più grande centrale a livello mondiale, a zero emissioni e di taglia industriale, alimentata ad idrogeno

SCHEMA PROGETTO 9.04

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: linea di combustione mista CDR-carbone

SOGGETTI PROPONENTI: Vesta ed Enel

STATO ATTUALE: L'impianto di Vesta depurazioni si estende su una superficie di 140.000 m² con 40 addetti; l'impianto trattamento rifiuti ha una superficie di 120.000 m² con 117 addetti. Enel a Porto Marghera ha due centrali: Fusina (superficie: 446.112 m² - addetti: 270); Marghera (superficie: 110.000 m² - addetti: 90).

DESCRIZIONE SINTETICA: Nuova linea di combustione mista CDR carbone che utilizza rifiuti trattati dall'impianto Vesta è già in funzione sulle unità 3 e 4 di Fusina. È conclusa quindi con successo la sperimentazione su gruppi 3-4. L'attuale potenzialità massima è pari a 35.000 t/anno.

LINEE DI SVILUPPO: In corso progettazione seconda linea per incrementare a 60.000 t/anno il CDR utilizzato. Completamento previsto entro il 2007.

VALORE DELL'INVESTIMENTO: 2,5 Milioni di Euro

STATO DI AVANZAMENTO: Attuato primo stralcio, in corso studio per il raddoppio della potenzialità dell'impianto

BENEFICI ATTESI:

Diminuisce il carbone bruciato (meno ulteriori 25.000 t/anno) e quindi la quota di CO₂ corrispondente (circa 55.000 t/anno)

Date le alte temperature di combustione è garantita in ogni condizione di funzionamento l'assenza di diossine;

Data la presenza di adeguati sistemi di abbattimento (denox, desox, depolveratori) le emissioni non hanno variazioni apprezzabili rispetto alla combustione di solo carbone;

Sensibile incremento del rendimento di conversione elettrica rispetto ai termovalorizzatori tradizionali.

La combustione si mantiene ottimale fino percentuali di CDR intorno a 8-10 % rispetto al carbone.

SCHEMA PROGETTO 9.05

DENOMINAZIONE PROGETTO: Nuovi Impianti di Denitrificazione, Desolforazione e Cristallizzazione reflui desox.

SOGGETTI PROPONENTI: Enel

STATO ATTUALE: Enel a Porto Marghera ha due centrali: Fusina (superficie: 446.112 m² - addetti: 233); Marghera (superficie: 110.000 m² - addetti: 102).

DESCRIZIONE SINTETICA: Il progetto consiste nell'installazione di nuovi impianti di desolforazione, denitrificazione per le unità 1 e 2 della centrale di Fusina (tecnologia già applicata sulle unità 3 e 4) e di un sistema di cristallizzazione delle acque reflue degli impianti desox.

LINEE DI SVILUPPO: Il gesso prodotto dagli impianti di desolforazione (circa 20.000 t/anno cui si aggiungeranno ulteriori 10.000 t/anno dai nuovi impianti) viene totalmente riutilizzato nell'edilizia per la fabbricazione di manufatti in cartongesso e nel cemento.

Le ceneri di risulta dalla combustione del carbone (circa 250.000 tonn/anno) sono destinate all'industria del cemento e del calcestruzzo.

VALORE DELL'INVESTIMENTO: 113 Milioni di Euro

STATO DI AVANZAMENTO: In costruzione.

BENEFICI ATTESI: L'obiettivo è rendere sempre più sostenibili gli impianti a Porto Marghera.

Le attività sopra descritte relative alla centrale di Fusina, insieme all'intervento gestionale che prevede l'utilizzo di carboni a basso contenuto di zolfo nella centrale di Marghera, determineranno complessivamente una riduzione delle emissioni al camino, in particolare di un ulteriore 30% per gli NOx e del 20% per gli SO2.

Il nuovo impianto di cristallizzazione permetterà di ridurre sensibilmente il fabbisogno di acqua dolce per uso industriale e di ridurre drasticamente gli scarichi in laguna.

SCHEDA PROGETTO 9.06

DENOMINAZIONE PROGETTO: Edison Marghera Levante

SOGGETTI PROPONENTI: Edison, nella centrale di Marghera Levante produce energia elettrica e vapore presso uno stabilimento di 77 dipendenti con una superficie occupata di 98.000m²

STATO ATTUALE: in progetto.

DESCRIZIONE SINTETICA: L'intervento proposto prevede l'installazione di nuovi bruciatori DLN sui Turbogas TG3 e TG4 e l'installazione di una torre evaporativi per ridurre lo scarico termico nella laguna di Venezia. La maggiore necessità di condensazione prevista, derivante dall'installazione dei bruciatori e dalla riduzione del consumo di vapore del polo petrolchimico, viene soddisfatta dalla torre di raffreddamento finale dell'acqua di mare prima dello scarico in laguna.

LINEE DI SVILUPPO: I nuovi bruciatori comportano una riduzione della potenza generata dai rispettivi generatori a causa del vapore del NOx non più inviato ai turbogas ma inviati alla turbina a vapore. Durante la stagione estiva è previsto l'invio alla torre dell'acqua di mare calda scaldata dai condensatori che viene così raffreddata ed inviata successivamente allo scarico in laguna.
Finanziamenti: Informazioni non disponibili.

VINCOLI E CRITICITA': La CTE attuale di Marghera Levante è composta da due cicli combinati: GRUPPO 1 e GRUPPO 2. E' inoltre presente in centrale una turbina a contropressione. In seguito al decreto (471/99) i gruppi termici tradizionali (C1 e C2) sono stati messi fuori servizio; C1 è destinato a smantellamento e a breve se ne avvierà la parziale demolizione, C2 è stato messo in riserva fredda e da allora mai utilizzato. Edison, riconoscendo che tutto il sito di Porto Marghera è definito di Interesse Nazionale, predisporrà il progetto di intervento rispettando le necessarie precauzioni realizzative.

STATO DI AVANZAMENTO: In corso di attuazione.

BENEFICI ATTESI: L'installazione dei bruciatori DLN sui TG3 e TG4 comporta la riduzione delle emissioni; minore consumo di acqua; migliore rendimento del gruppo 1 (incremento del rendimento pari allo 0,4%). L'installazione della torre comporta una riduzione dell'apporto termico in laguna nonostante una maggiore potenza termica da dissipare. Attua inoltre una maggiore flessibilità di esercizio della centrale.

SCHEMA PROGETTO 9.07

DENOMINAZIONE PROGETTO: Edison Marghera Azotati

SOGGETTI PROPONENTI: Edison.

STATO ATTUALE: in progetto

DESCRIZIONE SINTETICA: Il progetto proposto prevede la sostituzione delle unità turbogas TG3 e TG4 esistenti con turbine di nuova generazione che, ad un elevato rendimento termodinamico, uniscono il vantaggio di una drastica riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera. Associati a ciascun gruppo turbogas, saranno installati due camini di by-pass con lo scopo di ridurre il tempo di avviamento della centrale. Saranno inoltre installati due compressori per gas naturali.

LINEE DI SVILUPPO:

Gli interventi previsti prevedono un complessivo di investimenti pari a circa 70 milioni di euro.

VINCOLI E CRITICITA': non specificate

STATO DI AVANZAMENTO: Sottoscritto accordo fra Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Prefettura di Venezia, Arpav, Ente Zona Industriale e Unindustria per la sua attuazione.

BENEFICI ATTESI: Questo tipo di intervento prevede sia benefici in termini di impatto ambientale riducendo le emissioni inquinanti in atmosfera, in termini di concentrazione e flusso di massa e riduzione della potenza termica scaricata nella Laguna di Venezia sia benefici economici attraverso un incremento elettrico assolutamente necessario a seguito della liberalizzazione del mercato energetico.

Possibili sviluppi dell'attività Edison a Porto Marghera prevedono l'impiego delle tecnologie nelle applicazioni riguardanti il teleriscaldamento e teleraffreddamento.

SCHEDA PROGETTO 9.08

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Nuova centrale Apv

SOGGETTI PROPONENTI: Porto di Venezia Servizi, costituita nel 2001 dall'attuale APV Investimenti Spa.

STATO ATTUALE: attualmente la Società ha per oggetto lo svolgimento di tutte le attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84

DESCRIZIONE SINTETICA: Porto di Venezia sembra interessato a gestire una sua autonomia di produzione energetica.

LINEE DI SVILUPPO: La Porto di Venezia ha costituito con il Dipartimento Innovazione Meccanica e Gestionale dell'Università di Padova un'Associazione temporanea di scopo per lo studio di un innovativo sistema di termovalorizzazione del combustibile di recupero da rifiuti mediante pirolisi e ciclo combinato. Si tratta di un impianto che utilizza i rifiuti conferiti dalle navi ormeggiate in ambito portuale per produrre energia elettrica destinata all'utenza portuale stessa. La Regione del Veneto ha concesso un contributo di 203 mila euro su un totale di 341 mila euro di spesa. Lo studio verrà ultimato nel settembre 2006.

STATO DI AVANZAMENTO: In programma.

BENEFICI ATTESI: Tramite questo innovativo sistema si tenta di risolvere il problema dello smaltimento dei rifiuti e della fornitura di energia. Inoltre si tratta di un processo con elevata efficienza energetica e basso livello di emissioni inquinanti in linea con la politica aziendale di rispetto ambientale.

SCHEDA PROGETTO 9.09

DENOMINAZIONE PROGETTO: Raffineria Agip ENI

SOGGETTI PROPONENTI: Eni SpA – Raffineria di Venezia

STATO ATTUALE: L'azienda occupa una superficie di 1.100.000 m2 con 362 dipendenti.

DESCRIZIONE SINTETICA: Si tratta di una serie di investimenti patrimoniali rilevanti. Eni ha pianificato gli investimenti previsti nel quadriennio 2006 – 2009 relativi alle aree “Sicurezza”, “Ambiente”, “Performance”, forniti dall'azienda.

LINEE DI SVILUPPO: nel corso dell'anno 2006 (k€) sono in corso investimenti per SICUREZZA pari a un totale 10.446 (k€). le principali voci di investimento saranno: Adeguamento Sala Tecnica impianti; Ristrutturazione rete antincendio; Sistema integrato di sicurezza della Raffineria; Adeguamento sistemi di protezione attiva e passiva.

Rispetto al tema AMBIENTE un totale pari a 14.288 (k€). Le principali voci di investimento saranno: Metanizzazione rete gas; Unità di recupero vapori darsena; Copertura vasche “API”; Doppio fondo serbatoi.

Per la definizione di interventi relativi a PERFORMANCE / MANTENIMENTO un totale 28.424 (k€). Le principali voci di investimento saranno: Aggiornamento tecnologico Imp. ISO + DEISO C6; Realizzazione Unità “Stean Reforming”.

Nel corso del prossimo periodo di programmazione saranno investiti, per le specifiche già enunciate, tra 2007 – 2009 (k€), con riferimento così suddiviso:

SICUREZZA.....	totale 12.850
AMBIENTE.....	totale 14.900
PERFORMANCE/MANTENIMENTO.....	totale 42.170

STATO DI AVANZAMENTO: In corso di attuazione.

BENEFICI ATTESI: aumento della sicurezza degli impianti, maggiori economie e razionalizzazione impianti, maggiore sostenibilità ambientale delle produzioni.

SCHEMA PROGETTO 10.01

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO - VEGA

SOGGETTI PROPONENTI: Vega, Parco Scientifico Tecnologico di Venezia scarl

STATO ATTUALE: VEGA S.c.a.r.l. è una Società Consortile a Responsabilità Limitata senza fini di lucro, nata nel 1993 e costituita da 34 soci tra cui si annoverano gli Enti Territoriali Locali, le due Università veneziane, le più importanti Istituzioni pubbliche e private locali, due Istituti bancari e piccole e medie aziende. Le missioni che il Parco VEGA sta assolvendo sono molteplici:

■ Il Parco veneziano rappresenta il tipico veicolo di adeguamento della struttura economica a standard tecnologici competitivi: una VENice GAteway, Porta dell'Innovazione di Venezia e del Veneto verso le reti globali. Una porta che facilita ed organizza relazioni offrendo adeguati supporti tecnici e che rende appetibile l'insediamento di imprese innovative.

■ VEGA ha, tra le sue molteplici missioni, quella di innalzare e corroborare il tenore tecnologico e la competitività della base economica veneziana ed è riconosciuto come simbolo ed elemento di crescita culturale e di sviluppo del territorio.

■ VEGA è la City tecnologica dell'innovazione e della ricerca che ha portato e porterà nell'area un elevato numero di alte professionalità, risorsa occupazionale per i giovani laureati che possono trovare, a pochi minuti da Venezia e non altrove, nuovi sbocchi professionali.

■ Nello stretto ambito locale della zona industriale di Porto Marghera, il Parco ha infine avviato quell'atteso ed ormai inarrestabile processo di riqualificazione (ambientale, fondiario ed economico) che rappresenta una delle principali sfide ed opportunità dell'economia veneziana.

DESCRIZIONE SINTETICA: Lo sviluppo di Vega si articola in 4 aree su un territorio di 35 ettari. L'Area 1 è il primo nucleo. Oltre alla costruzione di nuovi edifici, quali Pegaso, Auriga e Pleiadi, sono stati recuperati affascinanti esempi di archeologia industriale. Un circolo ricreativo è stato riconvertito in Porta dell'Innovazione, che ospita laboratori ed aziende innovative, mentre Antares, utilizzato per lo stoccaggio di polveri, è ora un centro espositivo. Al di sopra di tutti si eleva la Torre evaporativa Hammon, dove avrà sede un importante centro dedicato alle nanotecnologie. Lybra e Cygnus sono edifici realizzati da Nova Marghera, il primo investitore privato che ha creduto nel progetto Vega. Gli ulteriori sviluppi riguardano l'Area 2, prospiciente la laguna veneziana, e le Aree 3 e 4, servite da un canale navigabile.

LINEE DI SVILUPPO: Vega, Parco Scientifico Tecnologico di Venezia scarl, ha proposto lo sviluppo e la riqualificazione della seconda area di espansione del Parco che si articola in 4 aree contigue su un territorio di circa 35 ettari. Nel nuovo comparto, denominato "Area 2", è prevista la possibilità di costruire 4 edifici per un totale di circa 64 mila mq di superficie lorda, posizionati intorno a piazze pedonali, aree verdi e parcheggi. L'area si affaccerà sulla laguna veneziana, sarà attigua e collegata alla prima area, la cui riqualificazione ha comportato un investimento di oltre 140 milioni di euro.

STATO DI AVANZAMENTO: Il progetto è in stato di attuazione, tuttavia il Comune di Venezia deve ridefinire il Piano Direttore dell'area di specifica attuazione del progetto, compresi i criteri di accessibilità all'area stessa. Vega ha come compito l'allocatione degli spazi secondo la logica dell'incubatore, tale da dare priorità insediativa alle nuove imprese, specie quelle legate alle nuove tecnologie. Tale "contenitore" ha generato tale presenza occupazionale nell'area, in parte nuova ed in parte trasferita da altre aree della terraferma. Oggi, l'area già riqualificata accoglie circa 100 imprese e oltre 1.000 addetti.

SCHEDA PROGETTO 10.02

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Distretto delle nanotecnologie

SOGGETTI PROPONENTI: Il 17 dicembre del 2002 viene firmato il protocollo di intesa con il MIUR per la creazione del distretto. I firmatari dell'accordo sono, oltre al MIUR, gli atenei di Padova, Venezia e Verona e altri enti di ricerca (CNR, INFN, INSTM, Padova Ricerche, Consorzio Venezia Ricerche, Veneto Innovazione), i parchi scientifici e tecnologici Galileo di Padova, Star di Verona, Vega di Venezia, la Regione Veneto, i comuni, le province e le Camere di Commercio di Padova e Venezia, la Federazione Industriali del Veneto, alcune aziende locali e la Fondazione Cariparo. Il 31 luglio 2003 è stata creata la società consortile per azioni denominata "Veneto Nanotech s.c.p.a."

STATO ATTUALE: La società coordina e promuove lo svolgimento delle attività del distretto *hi-tech* per le nanotecnologie applicate ai materiali avanzati

DESCRIZIONE SINTETICA: Veneto Nanotech si prefigge di: costituire un polo di eccellenza, che attragga e formi giovani talenti e ricercatori di diversi settori disciplinari; attivare infrastrutture per la ricerca e la sperimentazione industriale delle nanotecnologie; promuovere le opportunità offerte dalle nanotecnologie per l'innovazione dei processi industriali di aziende esistenti e per la creazione di nuove imprese. La sede operativa della società è a Padova, ma le diverse attività si svolgono in tutto il territorio veneto.

LINEE DI SVILUPPO: Il budget del distretto è di circa 50-60 milioni di Euro, la metà proveniente dal MIUR, l'altra metà dalle istituzioni venete (Regione, enti locali, fondazioni) e dalle aziende che beneficeranno delle ricadute tecnologiche dell'iniziativa. Ulteriori fondi sono riconducibili al capitale di rischio privato ed alla Unione Europea.

STATO DI AVANZAMENTO: Tra i principali attori che operano nel Distretto vi sono il CIVEN (Coordinamento Interuniversitario Veneto per le Nanotecnologie) e la NANOFAB (Nanofabrication Facility). A partire dal 2004 è stato attivato l'International Master in Nanotechnologies (INM).

VINCOLI E CRITICITA': Tra le criticità strutturali del sistema produttivo italiano risalta in primo luogo la scarsa dimensione delle imprese e la loro bassa assimilazione e utilizzazione attraverso i processi di sviluppo della nuova conoscenza che proviene dal settore della ricerca. Per il successo del distretto è quindi necessaria la collaborazione tra sistemi di aziende, la sperimentazione di un modello di aggregazione innovativo, lo sviluppo di reti di condivisione della conoscenze che mettono insieme fornitori e clienti specializzati in competenze diverse, finalizzate alla produzione di un valore aggiunto. E' inoltre necessaria una migliore interazione tra mondo della ricerca e mondo imprenditoriale.

BENEFICI ATTESI: La strategia di rafforzamento delle attività di R&S nel settore delle nanotecnologie, con riferimento all'applicazione nel settore dei materiali avanzati, l'accelerazione dell'insediamento e la crescita delle iniziative imprenditoriali attinenti al settore permetteranno il rilancio del modello di sviluppo del Nordest, la strada da perseguire per garantire la competitività e il trasferimento dei servizi per l'innovazione è quella di una piattaforma comune di gestione e scambio delle conoscenze tra specialisti e piccole e medie imprese.

SCHEMA PROGETTO 10.03

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Progetti sulle biotecnologie

SOGGETTI PROPONENTI: La Regione Veneto, in collaborazione con il CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche), si è impegnata a rafforzare l'impegno e i fondi per la ricerca e l'innovazione sulle biotecnologie per sostenere e diffondere tale settore. Tra queste, a Porto Marghera ci sono alcune realtà che stanno già sperimentando alcuni progetti per la produzione di biocarburanti: Grandi Molini produrrà bioetanolo, Cereal Docks produrrà biodiesel.

DESCRIZIONE SINTETICA: L'area delle biotecnologie è in grado di introdurre elementi di forte innovazione in numerosi settori merceologici. La Regione si impegna a sostenere e diffondere le biotecnologie, con la volontà di rendere disponibile la ricerca al maggior numero di utenti.

Il Veneto è al terzo posto nella sperimentazione in Italia sui vegetali geneticamente modificati. I territori interessati dai laboratori "a cielo aperto" si trovano nella gran parte in località delle province di Padova, Vicenza e Treviso.

STATO ATTUALE: : Sono stati formulati 18 Progetti (raggruppati nell'Azione "Biotech 1") finanziati il 29 ottobre 2004 con circa 2 milioni 940 mila Euro, ai quali nell'agosto 2004 se ne sono aggiunti altri 16 (Azione "Biotech 2") con un ulteriore finanziamento di 3 milioni 640 mila Euro.

LINEE DI SVILUPPO: Vista la presenza in Veneto di centri di sperimentazione sulle biotecnologie si può pensare alla nascita di un'area di sviluppo con elevato potenziale tecnologico in tale settore e con forti legami con il mondo della ricerca, della produzione e dell'innovazione, dove ai rapporti di contiguità fisica delle imprese si sostituiscono i rapporti di rete e le sfide globali dell'internazionalizzazione.

STATO DI AVANZAMENTO: Le biotecnologie possono diventare il settore tecnologico e una tematica di interesse strategico e prioritario per il rafforzamento e lo sviluppo delle "eccellenze" presenti nel sistema economico del Veneto. Non viene più considerato l'elemento omogeneo dell'area geografica di provenienza, ma il fattore distintivo di appartenenza a una filiera produttiva, come le biotecnologie, su base interprovinciale.

VINCOLI E CRITICITA': Obiettivo dell'iniziativa è quello di rafforzare la capacità competitiva delle imprese operanti nel settore delle biotecnologie, incoraggiandone e sostenendone le attività di ricerca e sviluppo. Si tratta di realtà individuate non solo monitorando il livello di industrializzazione esistente, ma considerando, anche, le eccellenze e le potenzialità presenti, sia sotto il profilo del patrimonio di conoscenze, che sotto quello tecnologico.

BENEFICI ATTESI: Investire risorse in scienza e tecnologie in aree caratterizzate dalla presenza di centri di ricerca e imprese specializzate in tali settori determina buoni ritorni economici per la nostra Regione e rappresentare una buona fonte di sviluppo.

I vantaggi economici e sociali dei biocarburanti saranno un minor fabbisogno energetico, maggiore occupazione nel settore agricolo, maggiore redditività delle imprese agricole, riduzione dello smog in città e dell'effetto serra, maggiore indipendenza dal petrolio, riduzione delle emissioni.

SCHEDA PROGETTO 10.04

DENOMINAZIONE PROGETTO: Progetto Integrato Fusina (PIF)

SOGGETTI PROPONENTI: S.I.F.A. - Sistema Integrato Fusina Ambiente

STATO ATTUALE: La SIFA è la società che coordinerà tutti gli interventi per il potenziamento dell'attuale depuratore di Fusina. E' costituita da Vesta Spa, Veneto Acque, Impresa Costruzioni Mantovani.

DESCRIZIONE SINTETICA: Il PIF prevede aree destinate all'affinamento della qualità delle acque trattate nell'impianto di Fusina in vista del loro riutilizzo impegnando una estensione di circa 100 ha della cassa di colmata A. Il progetto prevede di stoccare definitivamente, al di sotto dell'area umida, circa 3.000.000 di metri cubi di sedimenti entro classe C del Protocollo 1993 provenienti dal dragaggio dei canali portuali.

LINEE DI SVILUPPO: Interventi per la depurazione dei reflui e di rigenerazione delle acque usate mediante trasformazione dell'impianto di Fusina (gestito da VE.S.T.A. s.p.a. - dimensionato per il trattamento di circa 100.000 mc/d di acque miste) in centro di trattamento polifunzionale degli scarichi civili e delle acque di prima pioggia di Mestre, Marghera, Porto Marghera e del Mirese, degli scarichi industriali di Porto Marghera, nonché delle acque di falda inquinate drenate nel corso delle operazioni di bonifica attuate nell'area di Porto Marghera. Il costo del progetto è di 200 milioni di euro, 92,8 dei quali finanziati dalla Regione con i fondi della Legge Speciale per Venezia.

STATO DI AVANZAMENTO: In corso di attuazione, entro ottobre 2009.

BENEFICI ATTESI: Riduzione inquinamento generato sul bacino scolante e sversato nella Laguna di Venezia; Il P.I.F. = piattaforma polifunzionale per la riqualificazione ambientale nell'ambito del Master Plan, dato che rappresenta l'elemento chiave per il ciclo delle acque; Ottimizzazione della gestione delle risorse idriche. Il riuso delle acque depurate per scopi non potabili all'interno dell'area di Porto Marghera permetterà di liberare risorse idriche di buona qualità del fiume Sile per un utilizzo più pregiato, a scopo potabile, che saranno destinate in particolar modo alle aree più sfavorite del territorio regionale, quali sono quelle del Basso Veneto; Riqualificazione ambientale della Cassa di Colmata "A": la zona diventerà un parco acquatico fruibile nell'area di transizione tra la terraferma e la Laguna. Il progetto permette anche di sviluppare conoscenze e tecniche in campo ambientale.

ALTRI PROGETTI NELL'AREA INDUSTRIALE

Gli indirizzi prevista dalla V.P.R.G. per la zona industriale di Porto Marghera, approvata nel 1999, avevano definito aree ed interventi legati ad una riqualificazione dell'area ed ad una sua valorizzazione immobiliare, legata alla compenetrazione tra ambito urbano, attività terziarie e settori industriali ancora attivi.

Tale riconversione si è attuata solo in parte, tuttavia con esiti significativi specie nella prima zona industriale e nell'area di via delle Macchine, Darsena Canale Industriale Ovest. Tali interventi sono stati e dovranno essere ulteriormente accompagnati da interventi viari ed infrastrutturale tali da garantire una efficace accessibilità.

Tuttavia alcuni di essi sono ancora nella fase di progetto. Tra questi, elenchiamo quelli di prossima realizzazione e di entità maggiore in termini di significato per le trasformazioni urbanistiche dell'area industriale. L'obiettivo è di riqualificare parte della zona industriale di Marghera generando una maggiore compenetrazione tra parte urbana e industriale

Complesso Immobiliare Porto Marghera

Il Gruppo San Paolo Imi è una delle principali realtà bancarie e finanziarie italiane. Ha una copertura territoriale e una ricchezza di capacità distributive che consentono un profondo radicamento sia nel mercato famiglie, sia nel mercato imprese, raggiungendo una base di clientela complessiva di circa 7 milioni di clienti e possiede i numeri e la dimensione per essere commercialmente dominante. Il progetto prevede la realizzazione in via della Pila di 25 mila e 588 mq e oltre a destinazione commerciale, direzionale e residenziale. L'obiettivo è di riqualificare una zona industriale di Marghera in una simbolica unione tra Venezia e la terraferma.

Apv Investimenti

I progetti riguardano:

- l'isola portuale nel tratto prospiciente il nuovo ponte che attraversa il Canale Industriale Ovest;
- il tratto prospiciente la sponda levante del Canale Industriale Ovest.

Per quanto riguarda il primo è ipotizzata la demolizione dell'esistente complesso produttivo da tempo dismesso e la realizzazione di un centro servizi polifunzionale di circa 20 mila mq con la riqualificazione dell'area. Il secondo riguarda, invece, la riqualificazione di un ex deposito costiero dismesso: sarà attuata una lottizzazione con le relative opere di urbanizzazione che consentirà l'offerta di lotti di varie dimensioni, parte dei quali con progetti di costruzione di capannoni già autorizzati da destinare all'attività di deposito merci, intermodale di trasporto. La superficie complessiva sarà di 74.800 mq; la superficie utile per la lottizzazione di 65.500 mq, l'edificazione realizzabile da destinare al produttivo sarà di 31.200 mq e al direzionale di 3.800 mq.

Citta' della Musica

Nova Marghera Spa, la società del Gruppo Guaraldo, ha appena siglato un importante accordo con "Ing real estate" per promuovere sul territorio comunale di Venezia investimenti di oltre 200 milioni di euro. Tra questi, è stato presentato il progetto "Music city mall" (via delle Industrie), un grande involucro vetrato, luminoso, colorato e sonoro nell'ambito del più ampio progetto di trasformazione del waterfront di Venezia. "Music city mall" è un complesso di 11.693 mq di superficie dedicato alla produzione musicale e multimediale (videoarte, sound design, ars elettronica) nonché polo di attrazione come luogo di incontro e intrattenimento con negozi, una piazza, un'arena teatro all'aperto da 1.500 posti, una sala da ballo, una music hall, bar e caffetteria, un centro fitness e benessere. L'edificio si presenta con una struttura in cemento di archeologia industriale, avvolto da una sorta di pelle continua e leggera e ricoperto da una calotta luminosa che rappresenta un nucleo pulsante di colori e musica.

DOCUMENTO INTESA PER PORTO MARGHERA

Dicembre 2005

Premessa

Nonostante la progressiva dismissione di importanti impianti industriali, il sito produttivo di Porto Marghera si estende ancora su 2.200 ettari, movimentata 45.000.000 di tonnellate di merci, occupa oltre 13.000 addetti, si sviluppa lungo 45 km di banchine - quasi tutte attrezzate con ormeggi privati -, è attraversato da 40 km di strade interne e 135 km di fasci ferroviari e produce un fatturato di circa 6 miliardi di euro. Si tratta di cifre che rendono evidente la sua importanza economica per Venezia e per l'intero Veneto e che dimostrano come la presenza della grande industria a Marghera mantenga viva una realtà produttiva di grande rilievo capace di determinare elevati livelli occupazionali, in particolare nei settori del Porto commerciale, della chimica, della cantieristica, dell'energia, e dell'alluminio.

Persiste un grave problema di regolamentazione delle procedure di bonifica che investe aspetti metodologici ed economici, e tutto ciò limita gran parte delle iniziative imprenditoriali tendenti ad una concreta riconversione produttiva, favorendo, al contrario, un pericoloso e miope utilizzo marginale degli spazi ed una compravendita di parti limitate dell'area industriale di Marghera che ne compromettono una pianificazione strategica e di lungo termine in linea con le evoluzioni dei mercati internazionali.

Quindi, in questa delicata fase per l'area, questo protocollo intende definire un patto per lo sviluppo per Porto Marghera basato sui seguenti fondamenti:

- Il deciso avvio di un percorso di riqualificazione ambientale dell'area, da realizzarsi con il coinvolgimento di tutti i soggetti pubblici e privati operanti nell'area, ciascuno per le sue responsabilità giuridiche ed economiche. Una riqualificazione in grado di articolare gli interventi di bonifica in funzione della destinazione d'uso degli spazi, di costi sostenibili senza tuttavia perdere di vista la prospettiva di un risanamento generale dell'intero sito di interesse nazionale definito dalla Legge 9 dicembre 1998, n. 426 e dalla successiva perimetrazione del DMA 23 febbraio 2000

La predisposizione di adeguati sistemi di monitoraggio del rischio industriale ed il completamento dei sistemi di allertamento della popolazione e gestione delle emergenze in caso di incidente industriale.

- La realizzazione di un Piano Guida che scegliendo su quali settori di sviluppo industriale e/o terziario puntare, pianifichi l'uso delle aree disponibili o che si renderanno disponibili individuando, oltre agli obiettivi, anche i tempi necessari per una graduale transizione verso un diverso mosaico insediativo delle attività produttive, realizzabile senza penalizzare in alcun modo la stabilità occupazionale, la crescita economica e la sicurezza del sito.
- Una seria riqualificazione del polo chimico che comporti da parte delle aziende chimiche l'adozione delle migliori tecnologie disponibili e che porti al superamento delle produzioni chimiche che non sono in grado di rispettare le normative europee attuali e future e che persegua, nell'immediato, il raggiungimento di condizioni di sicurezza, gestione del rischio industriale e compatibilità ambientali sempre più all'avanguardia ed in costante monitoraggio e controllo.
- La realizzazione di un distretto della conoscenza mettendo in rete i centri di ricerca pubblici e privati, assicurando nel contempo adeguati processi formativi nei settori di sviluppo.
- La realizzazione delle infrastrutture necessarie al decongestionamento delle arterie comunali e provinciali ormai al collasso, tramite un'adeguata separazione dei flussi commerciali ed industriali da quelli urbani ed il necessario spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia.

Le istituzioni e le parti sociali concordano che sia doverosa la definizione di un accordo per Porto Marghera partendo da un'analisi attenta e precisa dell'attuale situazione produttiva, della capacità di sviluppo e di quanto concordato nell'Accordo di programma del 1998 sottolineando quanto è stato perseguito con successo e quanto invece è stato disatteso.

Il nuovo accordo si pone l'obiettivo di ricucire i rapporti tra città e attività industriali nel rispetto delle diverse sensibilità e dei molteplici interessi prefigurando un futuro industriale per Porto Marghera dove consolidare gli spazi per una chimica sostenibile ma dove, nello stesso tempo, si cerca di sviluppare quanto di più avanzato emerge dalla ricerca e dall'innovazione industriale applicabile a processi produttivi a basso impatto ambientale.

L'accordo per Porto Marghera riconosce, inoltre, il ruolo fondamentale del sistema portuale che costituendo già ora uno dei punti di forza economica del territorio e dell'economia provinciale avrà in prospettiva un ruolo ancor più determinante negli sviluppi insediativi ed infrastrutturali di Marghera.

In questo quadro Porto Marghera si collocherà con forza all'interno della pianificazione urbanistica e assumerà la dimensione di realtà produttiva integrata e di parte attiva nella ricerca di collegamenti sempre più efficaci con il contesto urbano e con le sue attività sociali, economiche e culturali.

1. RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Non esiste nessun futuro per Porto Marghera senza il completamento del processo di messa in sicurezza e bonifica dell'area industriale, a tale proposito dev'essere riconosciuto che il dato più rilevante è stato la sottoscrizione il 22/04/2004 in sede di conferenza dei servizi dell'Accordo di Programma per la Chimica di porto Marghera del "Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera".

Relativamente alla sicurezza e alle bonifiche i sottoscrittori si rendono disponibili ad un confronto stringente e serrato per la sicurezza degli impianti e sui nuovi investimenti produttivi a partire da:

- Il rapido avvio di un sistema unico di controllo e gestione del rischio industriale che attraverso il SIGES - già implementato - e la piena realizzazione del progetto SIMAGE, permetta la rilevazione tempestiva e l'allertamento immediato dei lavoratori e dei cittadini in caso di incidenti rilevanti a Porto Marghera;
- il completamento della messa in sicurezza dell'area attraverso la realizzazione delle opere di marginamento delle sponde;
- il completamento della caratterizzazione dell'area;
- un sistema di regole per il miglioramento degli standard di sicurezza sul lavoro, protezione ambientale e adeguamento alle migliori tecnologie nei processi produttivi allineato con i più avanzati riferimenti della legislazione europea;
- l'avvio delle opere del P.I.F. (Progetto Integrato Fusina) necessario per la depurazione, il finissaggio ed il riutilizzo delle acque industriali
- L'avvio della bonifica e messa in sicurezza di tutta Porto Marghera senza fermarsi ai soli interventi sul fronte lagunare e considerando le reali destinazioni d'uso delle aree coinvolte nonché la fattibilità tecnica ed economica delle operazioni di bonifica;
- l'inizio di nuovi indirizzi pianificatori che permettano di restituire aree bonificate ad usi urbani/produttivi
- la realizzazione a Porto Marghera di un'area ecologicamente attrezzata secondo quanto previsto dal punto 3.1.I dell'Accordo di Programma del 21/10/1998.

In tale ambito le parti concordano sulla necessità di dotarsi di soggetti operativi che avranno il compito di promuovere e facilitare l'attuazione degli interventi di risanamento e riconversione delle

aree di Porto Marghera, stimolando i nuovi investimenti sulle aree oggetto di dismissione e facilitando l'incrocio tra domanda di nuovi investimenti ed offerta di aree dismesse e bonificate .

2. SETTORI DI SVILUPPO

I soggetti firmatari concordano sull'esigenza di dotarsi di un Piano guida che contempli sia un vasto ventaglio di progetti che già presentano concreti elementi di fattibilità, sia progetti di utilizzo delle aree basati sui possibili scenari di crescita e sviluppo economico nell'area di Porto Marghera. Il Piano dovrà permettere un'espansione della logistica priva di ripercussioni ambientali negative e in linea con quanto previsto nella variante P.R.G. per Porto Marghera.

Il destino industriale di Porto Marghera, che già nel corso degli anni ha visto una sostanziale riduzione del suo vincolo al settore chimico, dovrà favorire una progressiva apertura ad insediamenti di altri settori strategici capaci di trainare ed animare lo sviluppo dell'area di Porto Marghera, confermando e consolidando l'equilibrio occupazionale ed economico.

Tali settori sono:

- Alluminio
- Aerospaziali;
- Cantieristica;
- Centro Produzione Digitale;
- Diportistica
- Direzionale
- Energie Rinnovabili (Idrogeno)
- Logistica di trasformazione
- Produzioni chimiche, energetiche e petrolifere in linea con le indicazioni del successivo punto 3
- Riorganizzazione e sviluppo del porto
- Vega.

Rispetto a questi settori di sviluppo vi sono già alcune ipotesi concrete quali per esempio:

- Ø L' allargamento di Fincantieri nelle aree limitrofe.
- Ø Il reperimento di aree a contatto con l'acqua per il settore del diportismo e per la cantieristica di qualità a servizio di grandi imbarcazioni e yacht.
- Ø La definizione di un piano della mobilità che permetta una espansione della logistica priva di ripercussioni ambientali sulla vivibilità delle aree urbane e della stessa area produttiva
- Ø Lo sviluppo di progetti sull'uso e le applicazioni dell'idrogeno, delle nanotecnologie e delle attività del Centro Ricerca Venezia Tecnologie
- Ø Il consolidamento, previa valutazione degli impatti ambientali, del comparto dell'energia anche attraverso progetti innovativi come quello sul bioetanolo individuato dalla Grandi Mulini.
- Ø L'adeguamento degli orizzonti di VEGA attraverso la ricerca di nuovi capitali, anche esteri, per ridare centralità ai progetti di ricerca e loro applicazione nel contesto industriale risanato di Marghera.

3. PRODUZIONI CHIMICHE

I firmatari del Patto concordano sulla necessità di una seria riqualificazione del polo chimico che comporti da parte delle aziende chimiche l'adozione delle migliori tecnologie disponibili e che porti al superamento delle produzioni che non sono in grado di rispettare le normative europee attuali e future. Questa linea di azione peraltro è in accordo con il "Piano 2006-2008" degli obiettivi di politica industriale del MAP, che prevede la qualificazione dei poli chimici attraverso il consolidamento dei cicli produttivi competitivi e l'abbandono di attività non risanabili, attività da governare attraverso lo strumento degli accordi di Programma, coerenti col piano suddetto.

A tal fine e al fine anche di assicurare alle aziende la possibilità di effettuare quegli investimenti che ne migliorino la competitività, risulta necessario e prioritario il completamento degli investimenti così come previsti dall'Accordo di programma della Chimica del 1998 e concordati da tutti i sottoscrittori e cioè:

- la sostituzione della tecnologia "celle a catodo mercurio" dell'impianto cloro soda Syndial con la tecnologia "celle a membrana";
- il bilanciamento delle produzioni di Ineos Vinyls che implica contestuali miglioramenti della sicurezza e dell'impatto ambientale, oltre che delle emissioni.

Altri investimenti vanno perseguiti con accordi tra le parti interessate ad integrazione e a valle dei cicli.

I sottoscrittori ribadiscono che sarà garantita la certezza operativa degli impianti per tutto il periodo di ammortamento economico degli stessi, così come auspicato anche nella deliberazione del Consiglio regionale del Veneto, del 6 ottobre 2005.

4. LA RICERCA E LA FORMAZIONE

Un nuovo accordo deve valorizzare e incrementare la ricerca rivolta all'innovazione dei prodotti e dei processi per supportare una produzione industriale orientata al miglioramento continuo della stessa in termini di qualità, competitività e compatibilità ambientale.

Si rende necessaria pertanto la realizzazione del "Distretto della conoscenza" inteso come la messa in rete e integrazione delle conoscenze e del sapere dei centri di ricerca delle aziende private, dell'Università e degli enti locali. Questo sistema deve porsi l'obiettivo di promuovere e stimolare l'innovazione, mettendo in collegamento domanda e offerta di innovazione tecnologica e ricerca applicata.

In questo quadro vanno sostenuti:

- i progetti sui distretti delle nanotecnologie e dell'idrogeno,
- la diffusione dell'innovazione a favore dei sistemi di piccole e medie imprese,
- la creazione di nuove imprese ad elevata specializzazione formate da giovani laureati e da ricercatori,
- la valorizzazione e tutela della proprietà intellettuale nel campo della ricerca industriale.

La formazione dovrà assicurare percorsi a sostegno dei processi di mobilità e di riconversione professionale e, attraverso la formazione continua, concentrarsi nei settori di sviluppo individuati al punto 2.

CGIL

CISL

UIL

UNINDUSTRIA

Sindaco di Venezia

Presidente Provincia di Venezia

DICHIARAZIONE DI COMUNE E PROVINCIA DI VENEZIA

Qualora gli impegni contenuti nei punti sopra elencati non si traducano in immediate e concrete attività in grado di produrre ulteriori e significativi avanzamenti dei livelli di sicurezza, di riqualificazione e di sviluppo nell'area di Porto Marghera tali da consentire il superamento di fatto delle tematiche poste dalla richiesta di referendum consultivo sulla chimica, gli enti sottoscrittori concordano sulla opportunità che lo stesso abbia luogo, fermo restando che la scelta finale sulla necessità di effettuare tale consultazione spetta ai promotori del referendum.

Inoltre, in tale processo vanno coinvolti i cittadini, anche nelle forme organizzate, in quanto portatori di interessi di eguale importanza e seguendo un processo partecipativo condotto secondo i metodi definiti a livello internazionale e nazionale dell'Agenda 21

Il Sindaco di Venezia

Massimo Cacciari

Il Presidente della Provincia
di Venezia
Davide Zoggia