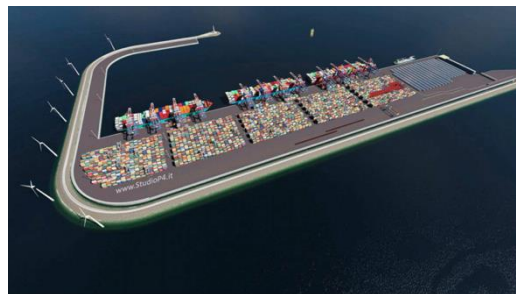


TERMINAL PLURIMODALE D'ALTURA VGATE

– Scheda progetto –

Il progetto

Il terminal plurimodale “alti fondali” (*Deep Sea Terminal*) di Vgate prevede la realizzazione di un’isola artificiale con una **banchina per attacco grandi navi e impianti di movimentazione container**, al largo di Chioggia. L’isola comprende una piattaforma servizi ed è collegata alla terraferma da una **bretella**, che porta alla SS E55 Romea via gomma, alla linea ferroviaria Rovigo-Chioggia via ferro e tramite ciclabile si connette alla rete regionale.



Il progetto si propone come **soluzione alle esigenze del tessuto**

produttivo del Veneto: la richiesta di maggiore integrazione nel trasporto delle merci, l’accesso diretto al mercato del container e il superamento dei limiti attuali del sistema portuale veneziano. La progettazione ha analizzato i principali parametri ambientali per **ridurre il più possibile l’impatto dell’opera**, ma solo la **concertazione con il territorio** permetterà di valutare le migliori modalità realizzative e le necessarie attività compensative.

Al momento il progetto sta attraversando la fase di **scoping**, una procedura volontaria che permette di raccogliere valutazioni e suggerimenti in vista della successiva fase di studio del progetto.

I grandi temi alla base del progetto

L’entrata in servizio del sistema MOSE, finalizzato alla difesa di Venezia e della sua laguna dalle acque alte, impatterà negativamente sul **pesceaggio del porto di Venezia, già ora limitato**, rendendolo definitivamente inadatto al passaggio delle grandi navi container. Già ora molti beni di consumo acquistati in Veneto e merci esportate dalla regione vengono convogliati verso i porti del Nord Europa per raggiungere le **grandi direttrici del traffico container** (la Trans-Atlantica, ma anche la rotta che torna nel Mediterraneo per andare in Oriente attraverso il canale di Suez). Questo passaggio crea maggiori costi, una sorta di **tassa occulta** che pesa sui consumatori e rende meno vantaggiosi i prodotti locali.

Inoltre, è all’approvazione del Governo il provvedimento per una **Zona Economica Speciale (ZES)** a Venezia, che favorirà l’insediamento di nuove realtà imprenditoriali, agevolate per burocrazia e imposte. Secondo recenti stime di Confindustria Venezia e Rovigo, nel Comune di Venezia e nei Comuni della provincia di Rovigo sarebbero presenti 385 ettari oggi abbandonati che, se inseriti in una ZES, contribuirebbero ad attivare investimenti e a dare vita a insediamenti produttivi, che a loro volta andrebbero a impattare sul sistema dei trasporti.

Gli obiettivi del progetto

Il terminal Vgate mira a intercettare il traffico delle navi porta container, che nel Nord Adriatico si concentrano ora nel porto di Trieste. Il punto di attracco previsto dal progetto unisce le **caratteristiche di profondità e ampiezza** necessarie a questa tipologia di navi alla mancanza di una rottura di carico, grazie al **collegamento diretto con l’entroterra**, via ferro e via gomma.



Vgate

Venice Gateway

I benefici del progetto per il territorio

Il terminal avrà un impatto sul territorio, al quale restituirà tuttavia benefici diretti e indiretti. Si stima che il **valore economico complessivo** del progetto sarà di **circa 4 miliardi** di euro.

Occupazione: il terminale in funzione a pieno regime porterà **circa 800 posti di lavoro diretti**; considerato anche l'indotto, i posti di lavoro arriveranno a **circa 4000** e saranno principalmente legati alle attività logistiche nell'entroterra primario del porto di Chioggia.

Supporto al sistema portuale: il progetto porterà al completamento dell'offerta del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, del Sistema Interportuale e del terminal fluviale Inland. Riducendo il traffico che oggi si concentra nel Porto di Malamocco e lungo il Canale dei Petroli, il progetto aumenterà la capacità per i traffici commerciali industriali e passeggeri nel porto di Venezia.

Al porto di Chioggia fornirà invece una serie di servizi di assistenza logistica e nautica, già in fase di cantiere: aree di stoccaggio, servizi di manutenzione e forniture, servizi di collegamento via chiatte verso e da l'hinterland, attività di semi-lavorazione e manipolazione della merce in import ed export, etc.

I benefici aumentano ulteriormente se si allarga l'analisi a livello nazionale ed europeo. Il terminal permetterà di:

- **risparmiare 5 giorni di navigazione** per navi con carico dall'Europa Centrale e dall'Italia verso l'estremo Oriente e viceversa;
- **ridurre la produzione di CO2: per ogni container** trasferito da/per Monaco via Venezia anziché via Amburgo verranno infatti prodotti **108 kg di CO2 in meno**;
- produrre **600 milioni di euro anno di risparmio per gli spedizionieri del Veneto** e i loro clienti del Nord Italia, cifra che rappresenta circa 1/3 del costo totale della logistica da e verso i porti con collegamenti diretti e con alta frequenza di partenze dal Tirreno e del Nord Europa verso i mercati dell'Estremo Oriente;
- **aumentare la velocità di consegna al mercato**, aumentando l'efficienza logistica grazie alla maggiore disponibilità e frequenza delle partenze vicino alle aree di produzione.

La progettazione strategica

Il progetto Vgate è concepito per aumentare la capacità di espansione dei terminal portuali e di mitigare l'impatto del transito del traffico a lunga distanza e per rispondere alle richieste della programmazione europea e nazionale.

L'Unione Europea promuove lo sviluppo della rete dei trasporti in particolare rispetto a due direttrici, il Baltic Adriatic e il Mediterranean. Già nel *Final report* del 2014 per il corridoio mediterraneo, l'UE segnalava le criticità del porto di Venezia nei confronti di determinate categorie di traffico merci, a causa della mancanza di attracchi adatti alle navi container (ridotta profondità del porto) e a causa del collegamento ferroviario che, dovendo passare attraverso al nodo della stazione di Venezia Mestre, subisce notevoli rallentamenti.

Il Piano di Sviluppo Nazionale della Portualità e della Logistica a sua volta include elementi in linea con il progetto:

- sistemi Portuali multi-scalo;
- maggiore interazione e integrazione dei Sistemi Portuali con le aree logistiche del Paese;
- aggregazione di singoli porti in Sistemi Portuali più ampi, con una visione sistemica delle Aree Logistiche Integrate (ALI).

Infine, il terminal Vgate si inserisce in un territorio complesso: deve **integrarsi con le opere infrastrutturali esistenti** come il porto di Chioggia, la rete degli Interporti, la ferrovia etc. e al contempo di collegarsi alle grandi opere infrastrutturali in progetto nell'ambito territoriale esteso.



Figure 13: Critical cross-border sections and missing links on the Baltic-Adriatic Corridor



Source: Baltic-Adriatic corridor study consortium

TERMINAL PLURIMODALE D'ALTURA VGATE

– Le fasi del progetto –

Il terminal è stato progettato per accogliere **fino a 2 milioni di TEU** l'anno e prevede la realizzazione di una **diga foranea di 3,84 chilometri**, che proteggerà le navi e il terminale, garantendone la piena operatività in tutte le condizioni atmosferiche. La **piattaforma**, situata a 2,3 km dalla costa, sarà collegata all'entroterra da un ponte marino per auto, camion e treni; oltre alla banchina di attracco comprenderà un'area di 26 ettari, inclusiva di piazzale contenitori e una stazione ferroviaria per treni di 750 metri di lunghezza.

La sua costruzione avverrà in **più fasi**, che permetteranno di dare avvio all'attività del terminal in parallelo al **progressivo ampliamento della struttura**.

TERMINAL I FASE

Piattaforma: superficie di 640.578 mq, altezza di 8 metri sul livello del mare

Banchina di attracco: sviluppo di 1.240 metri, 2 ormeggi per navi da 350/400 metri

Stalli: 500 parcheggi camion e 13.860 posti container (2.772 a terra su 5 livelli)

7 binari, 5 gate in ingresso e 6 in uscita

Infrastrutture energetiche

7 pale eoliche

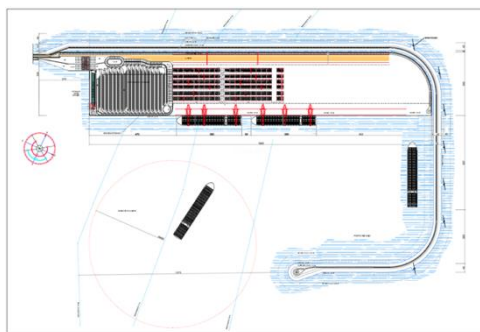
19.188 pannelli fotovoltaici

Infrastrutture di movimentazione

6 gru da banchina

18 gru piazzale tipo RTGC

2 gru a ponte tipo RMG



TERMINAL II FASE

+ 1 ormeggio per navi da 350 metri

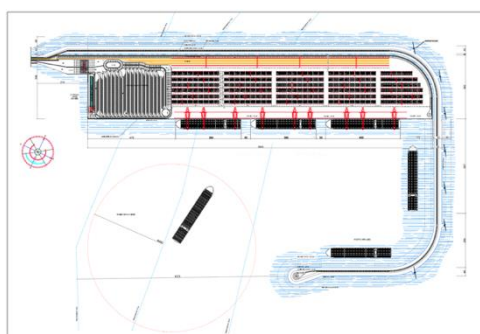
+ 17.400 posti container (3.480 a terra su 5 livelli)

Infrastrutture di movimentazione

+ 3 gru da banchina

+ 12 gru piazzale tipo RTGC

+ 2 gru a ponte tipo RMG



TERMINAL III FASE

+ 419.722 mq di superficie della piattaforma

+ 2.185 metri di sviluppo ferroviario

+ 2 ormeggi per grandi navi da 350 metri

+ 25.020 posti container (5.004 a terra su 5 livelli)

Infrastrutture di movimentazione

+ 6 gru da banchina

+ 24 gru piazzale tipo RTGC

+ 2 gru a ponte tipo RMG

