

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Chioggia boccia il terminal container Vgate ma Santi non s'arrende

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 25th, 2020

Il consiglio comunale di Chioggia, com'era prevedibile, ha votato contro la realizzazione di un nuovo terminal container al largo della costa. All'unanimità dei presenti (19) è stato approvato un documento da inviare agli enti preposti (Regione, ministeri, ecc.) che, in vista di quando verrà, se verrà, il momento di valutare e autorizzare l'opera, ha già posto un punto fermo sulla **“contrarietà” del comune di Chioggia** alla realizzazione della nuova infrastruttura. Questo perché ritenuta incompatibile con il tessuto economico cittadino basato su turismo, pesca, agricoltura. Il consiglio comunale di ieri ha ribadito anche le osservazioni sull'inadeguatezza delle attuali strade (la Romea) e linea ferroviaria ad accogliere i volumi di container attesi.

La pensano diversamente i lavoratori portuali e più in generale il cluster marittimo di Venezia che, per voce di Alfredo Calascibetta, presidente della società Boriani Navigazione nonché vertice del comitato per il rilancio del porto, considerano il progetto Vgate un'occasione da non perdere. Tanto più alla luce delle limitazioni e criticità che lo scalo di Marghera sta subendo in termini di accessibilità nautica fra fondali sempre meno profondi e Mose.

Alessandro Santi, presidente di Vgate nonché amministratore delegato del Gruppo Smc e dell'agenzia marittima Mirco Santi, la scorsa settimana era nuovamente intervenuto in consiglio comunale a Chioggia per evidenziare le prospettive positive che un progetto come questo sarebbe in grado di generare. A partire da 800 nuovi posti di lavoro, oltre all'indotto, che l'economia generata dalla nuova infrastruttura garantirebbe. “Sarebbe sbagliato puntare solo sul turismo” ha detto Santi durante l'audizione. “Dopo un anno siamo qui di nuovo, con lo stesso spirito collaborativo. Non c'è nessun finanziatore dietro di noi, non ci sono cinesi né accordi politici. Siamo imprenditori che si rendono conto che fra 10 anni la portualità del veneto, ma anche dell'Emilia Romagna e della Lombardia, saranno messe in crisi perché in laguna non potranno più entrare i mercantili per problemi di gigantismo delle navi, ma anche di cocche di porto chiuse per il Mose”.

Il presidente di Vgate ha inoltre assicurato che negli ultimi mesi **il progetto è rimasto in stand-by**: “Proprio perché stiamo investendo le nostre sole risorse da mesi ci siamo fermati. Dal 16 giugno, data di chiusura della fase di scoping al Ministero dell'Ambiente, non abbiamo fatto nemmeno mezzo passo avanti. La procedura è ferma”. Il prossimo step dovrebbe teoricamente essere l'avvio della procedura vera e propria di Valutazione di impatto ambientale (Via) del progetto presso il

Ministero dell'ambiente.



Il progetto presentato da Vgate nel 2018

Vgate è un nuovo progetto di terminal container d'altura destinato a sorgere al largo di Chioggia e promosso da fine 2018 dall'omonima società ugualmente partecipata dall'agente marittimo veneziano Alessandro Santi (papabile prossimo presidente della Federazione nazionale degli agenti marittimi), dall'architetto Cristiano Paro (studio P4) e da Eric Wilmer Aguilar (Agr Consultancy). L'opera, definita precisamente 'Terminal Plurimodale d'Altura Vgate', dovrebbe collocarsi a circa 2,3 km dalla costa, su fondali di profondità superiore ai 16 metri ed essere collegata alla terraferma tramite due viadotti su cui si svilupperanno i collegamenti infrastrutturali stradale e ferroviario.

Il progetto, secondo quanto si legge nella documentazione inviata a suo tempo al ministero dell'Ambiente per un primo scoping, prevede la realizzazione di una diga foranea lunga 3,84 chilometri al cui interno troverà spazio un terminal container in grado di ospitare contemporaneamente due navi portacontainer di ultima generazione con capacità fino a 18mila Teu. Lungo la banchina, che dovrebbe avere uno sviluppo modulare (una lunghezza di 1,35 chilometri nella prima fase, aumentabile fino a 2,45 chilometri in una terza fase) troverebbero posto i sistemi di sbarco e di movimentazione a piazzale altamente specializzato. Il nuovo terminal Vgate è stato progettato per raggiungere in una prima fase (entro i primi cinque anni dall'attivazione) una capacità di movimentazione pari a 500mila Teu l'anno, nella seconda fase 1,2 milioni di Teu/anno e in un'ipotetica terza fase (dopo dieci anni d'attività) la capacità aumenterebbe a 2 milioni di Teu, ma richiederebbe un potenziamento del viadotto stradale e ferroviario con la penisola.

Nella documentazione si leggeva ancora che "il terminal d'altura fornirà la prima fase di manipolazione dei contenitori dalle navi portacontainer proveniente d'Asia con un sistema terminalistico di ultima generazione altamente automatizzato che offrirà uno stoccaggio di breve giacenza dei contenitori che poi saranno trasferiti via camion, treni e chiatte per i depositi a lunga giacenza situati in diversi interporti nell'entroterra del porto per un secondo eventuale deconsolidamento più vicino agli utenti finali della la catena logistica (funzione di gateway)".

Il cronoprogramma originario del progetto prevedeva che nel triennio 2019-2021 venissero

espletate le fasi di autorizzazione dell'opera, nel quinquennio 2022-2026 venga portata a termine la costruzione del terminal d'altura e delle opere accessorie e che venga realizzata la procedura di gara per la gestione del nuovo porto. Nel 2027 diverrebbe operativa la prima fase del progetto. La realizzazione del terminal plurimodale d'altura avverrebbe, sempre secondo quanto spiegato da Vgate, con il ricorso a una procedura di finanza di progetto e senza alcun contributo pubblico. L'investimento stimato si aggirerebbe fra 1 e 1,5 miliardi di euro.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 25th, 2020 at 6:36 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.