



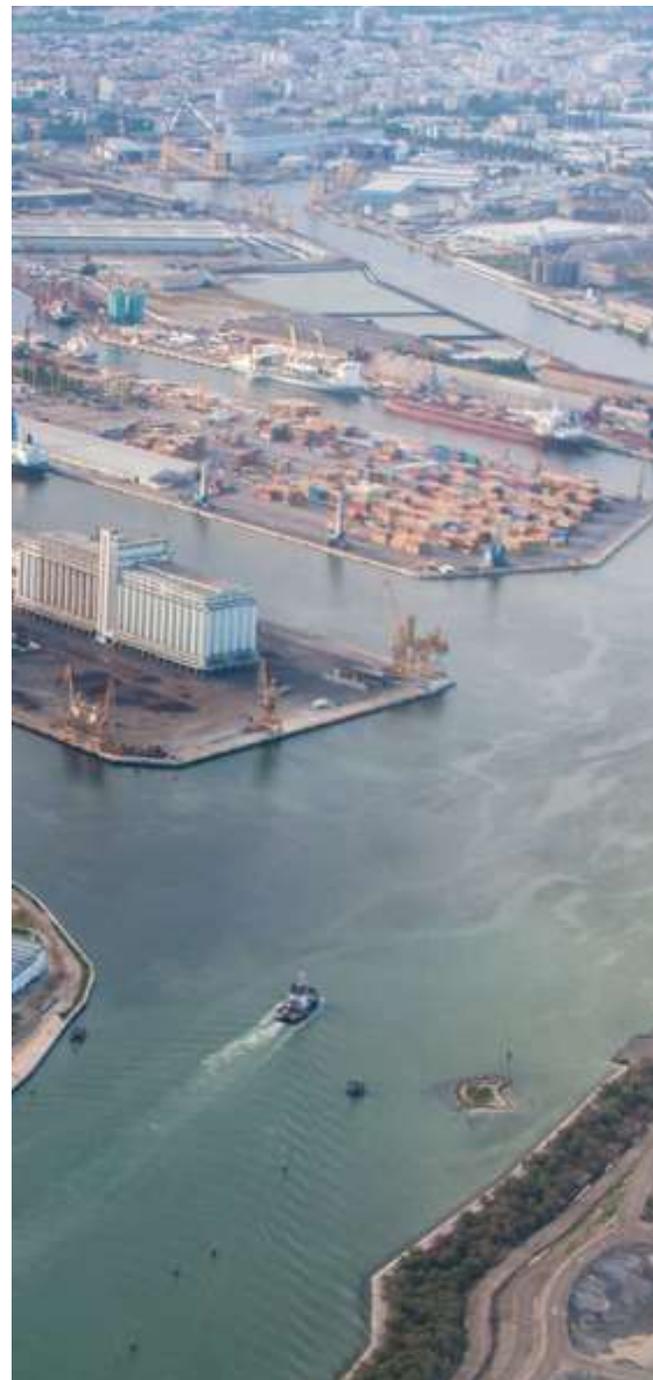
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

Antonio Revedin
Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo
AdSPMAS
porti di Venezia e Chioggia

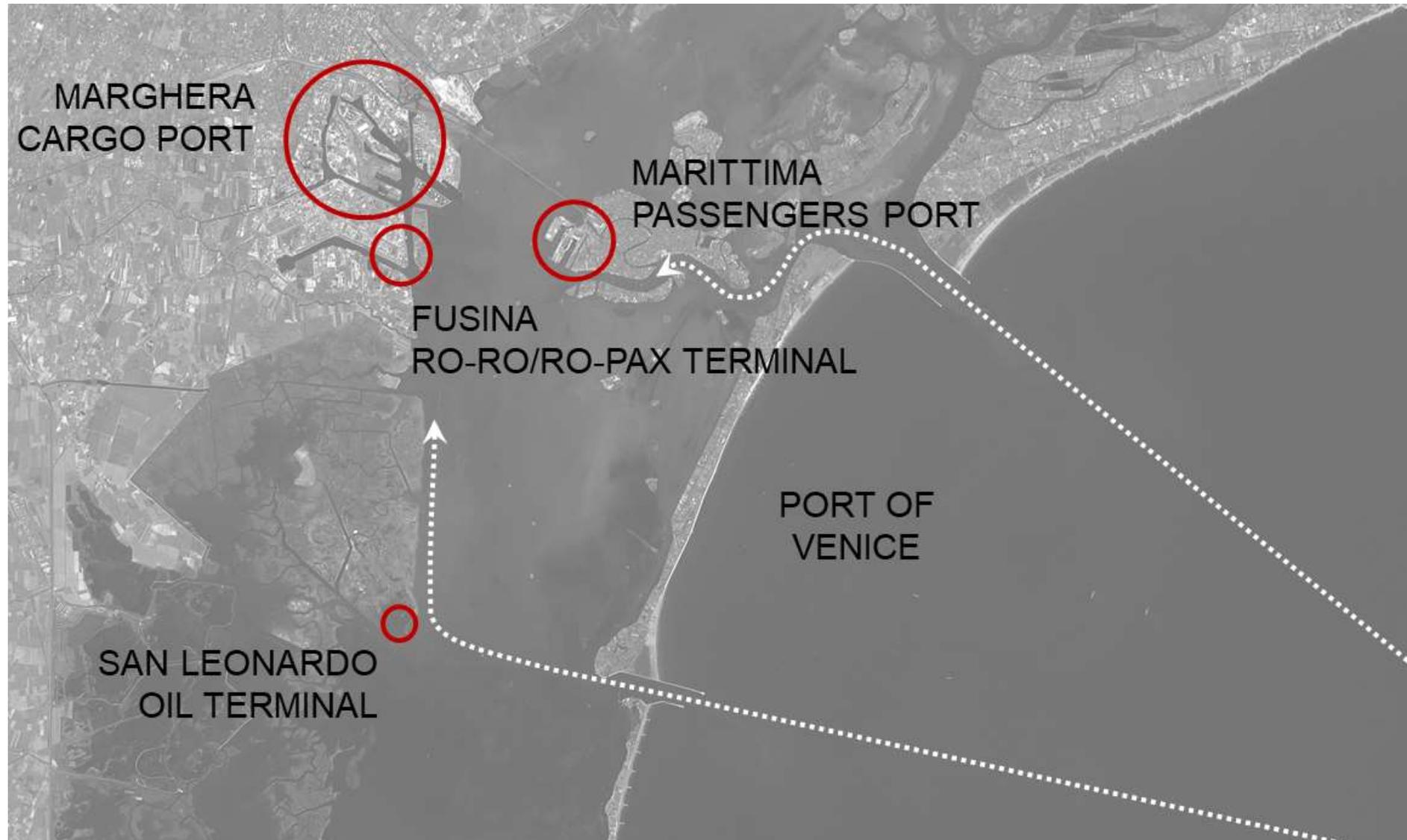
Porto Marghera

Venezia – 4 novembre 2022

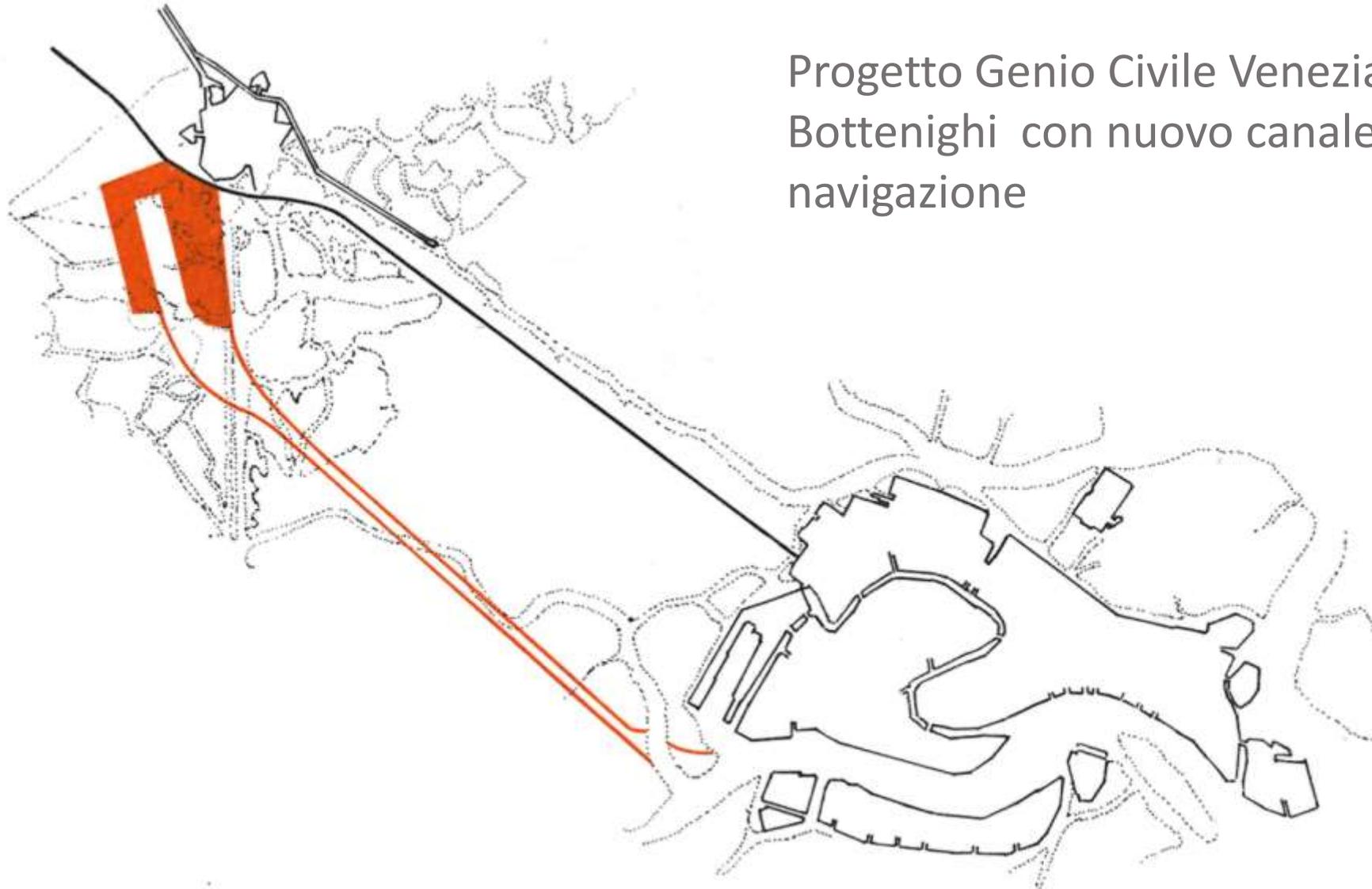
LE PROSPETTIVE DI RILANCIO DEL PORTO DI VENEZIA



Porto Marghera



1904 Le ipotesi di ampliamento del Porto



Progetto Genio Civile Venezia in zona Bottenighi con nuovo canale di grande navigazione

La decisione del **1904** di costruire una nuova sede portuale sul bordo lagunare (in zona Bottenighi) viene accompagnata dal progetto di massima del Genio Civile per la costruzione del canale di grande navigazione Giudecca-Bottenighi.

Nel **1906** il Piano Regolatore del Porto introduce l'ampliamento verso il bordo lagunare.

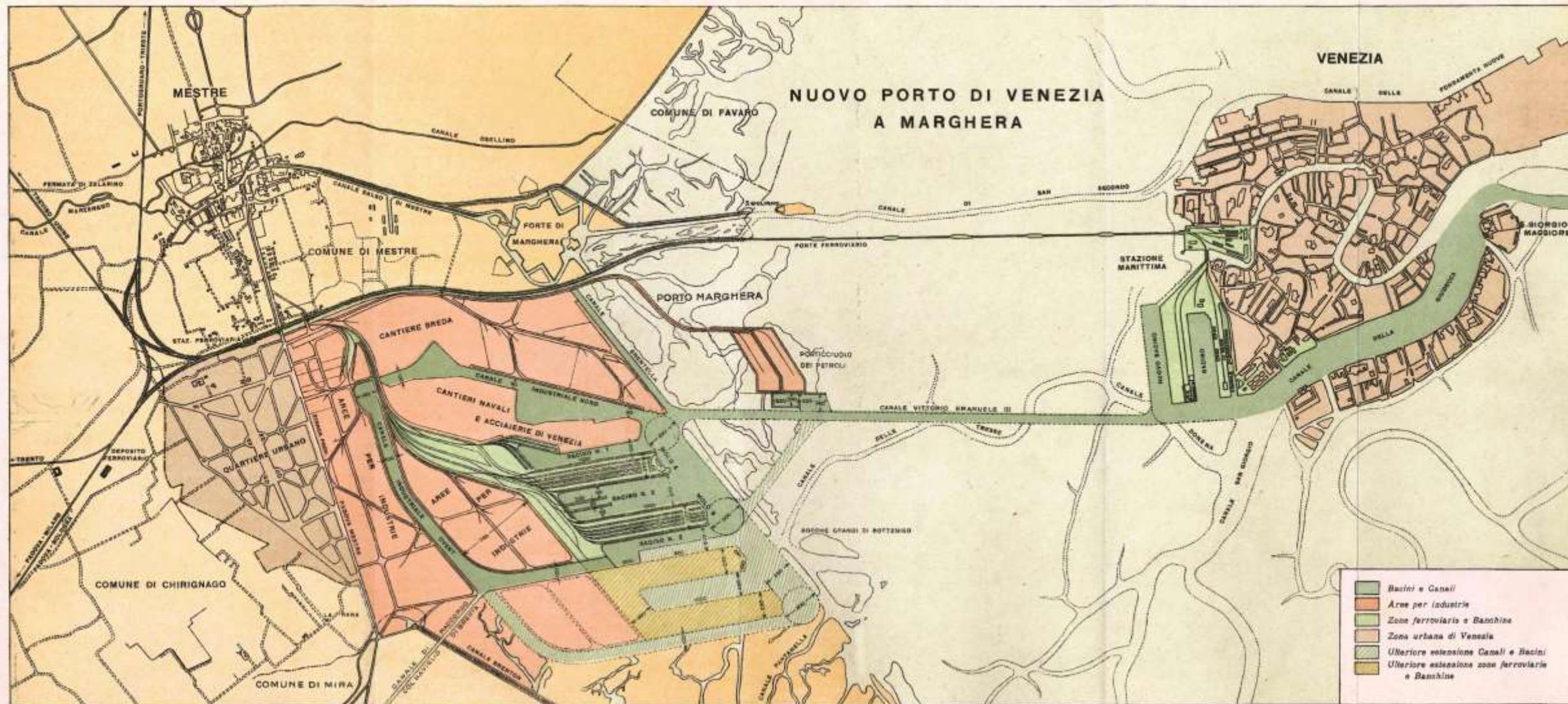
Nel **1917** il progetto viene rilanciato dal cosiddetto «Gruppo Veneziano» capitanato da **Giuseppe Volpi di Misurata**, e sostenuto dal "Sindacato di studi per imprese elettro-metallurgiche e navali in vista dello sviluppo nella zona di Porto Marghera", che portò nello stesso anno alla fondazione della Società Porto industriale di Venezia.

Il progetto elaborato dall'Ing. **Enrico Coen Cagli** viene presentato e immediatamente approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, nello stesso anno viene firmata la convenzione per l'avvio dei lavori.

Con il nuovo secolo (1900):

- Venezia ritrova il potere economico-finanziario***
- Il porto come «bocca di miniera»***

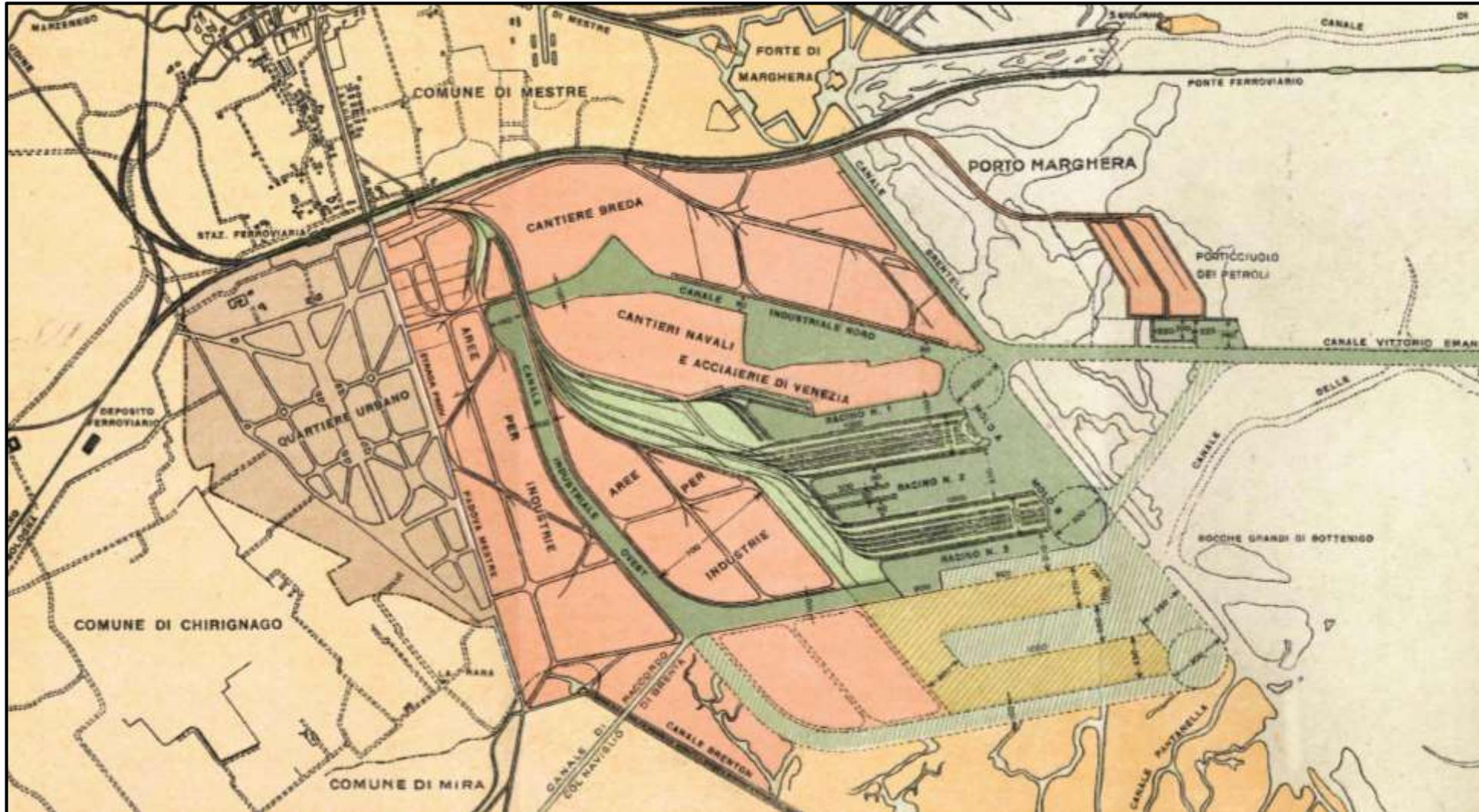
1917 Il nuovo porto: il Progetto Coen-Cagli



SCALA 1 : 25000

ING. E. COEN-CAGLI

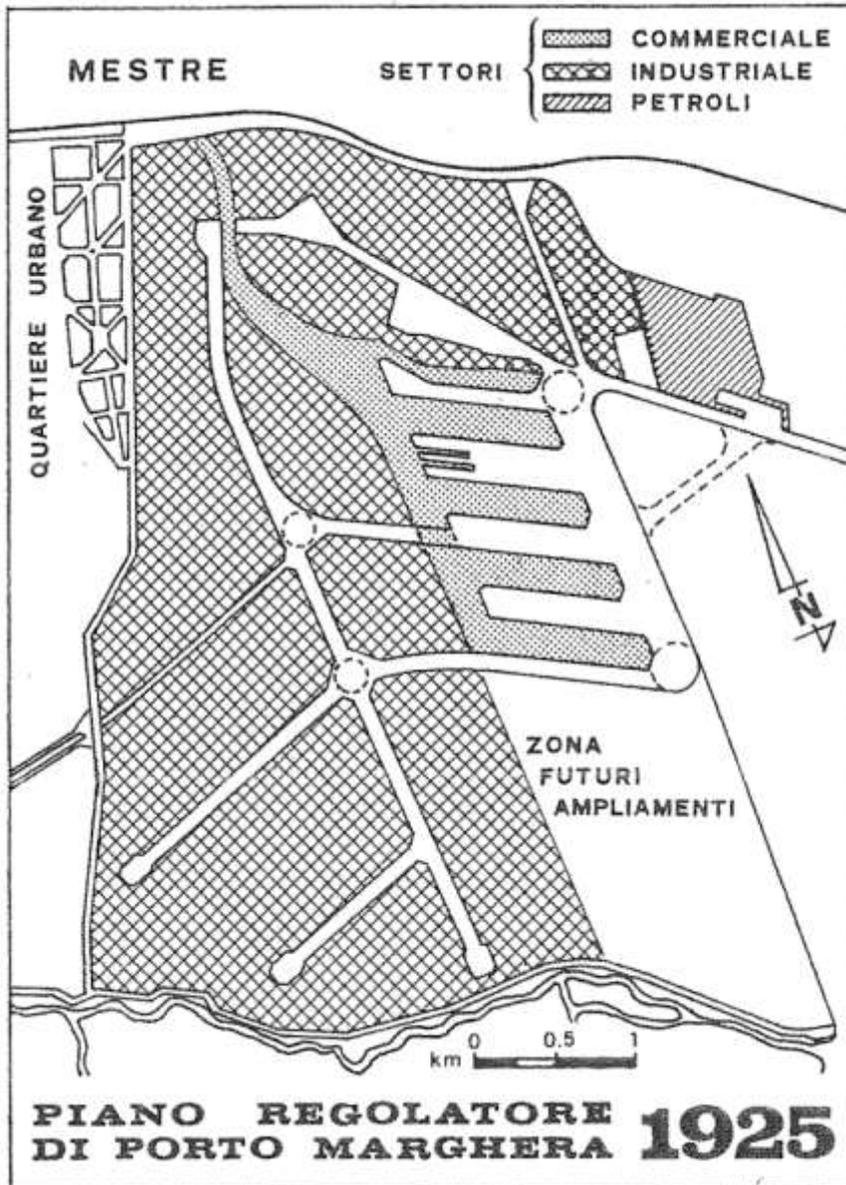
1917 Il nuovo porto: il Progetto Coen Cagli



Il progetto prevede una predominanza di aree industriali portuali rispetto a quelle con funzione portuale commerciale (700 ettari rispetto a 350 ettari).

Il progetto inserisce anche il quartiere urbano di Marghera, di innovativa concezione.

1925 Progetto Coen Cagli : un progetto industriale e portuale



Nel 1925 il piano per la zona di ampliamento di Marghera redatto da Coen Cagli prevederà l'estensione delle aree industriali sino al Naviglio di Brenta (Fusina), ipotecendo spazi sufficienti alle necessità di espansione dell'area fino a tutti gli anni sessanta.

Il Porto di Venezia è inserito nel “miracolo economico” italiano

- Nel 1952 si supera il livello massimo di merci complessive movimentate raggiunto prima della Guerra, pari a quasi 5 mln di tonnellate
- Cambia la tipologia di merci: il carbone viene sostituito dal petrolio (nuova fonte energetica)
- Tra il 1955 e il 1965 si espande il traffico commerciale a servizio dello sviluppo industriale dell'entroterra veneziano e veneto
- 1956: apertura della seconda zona industriale
- Tra il 1957 e il 1958 prendono avvio investimenti infrastrutturali sui moli commerciali (ricostruzioni, completamenti, ammodernamenti)
- Nel 1970 si movimentava un volume di traffico 5 volte superiore a quello del 1939, pari a oltre 20 mln di tonnellate

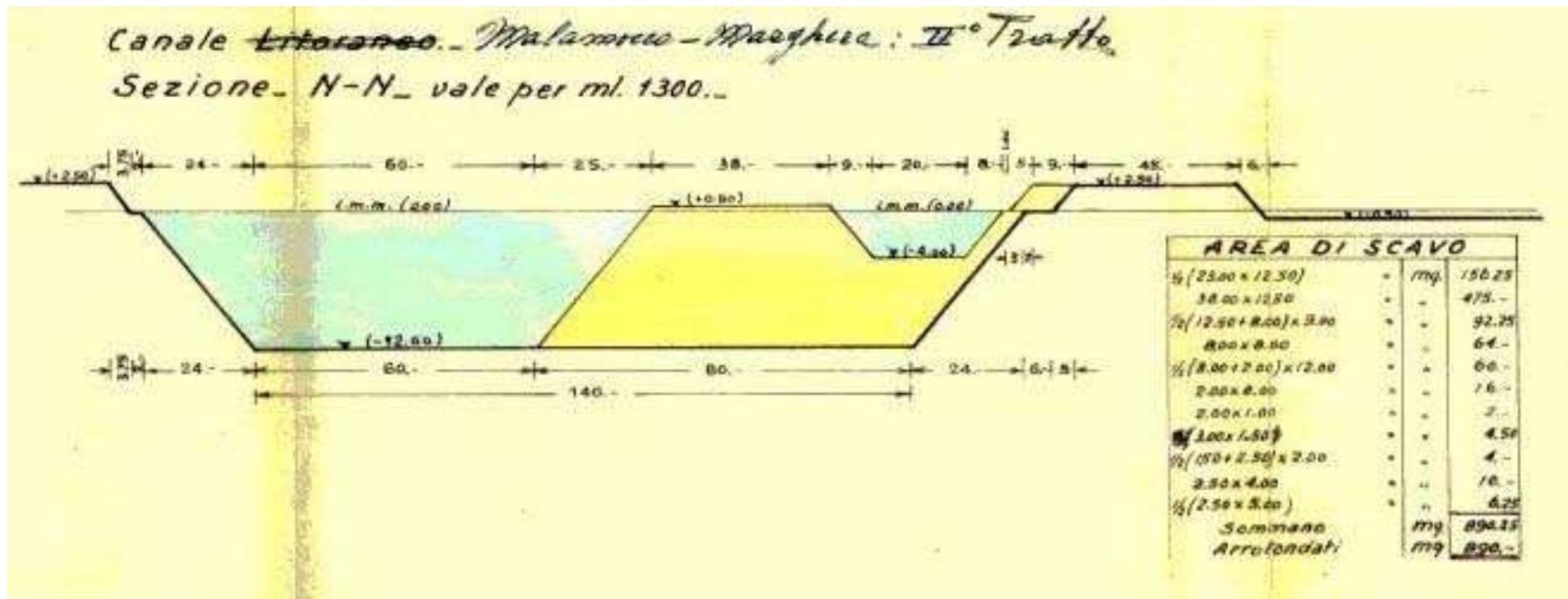
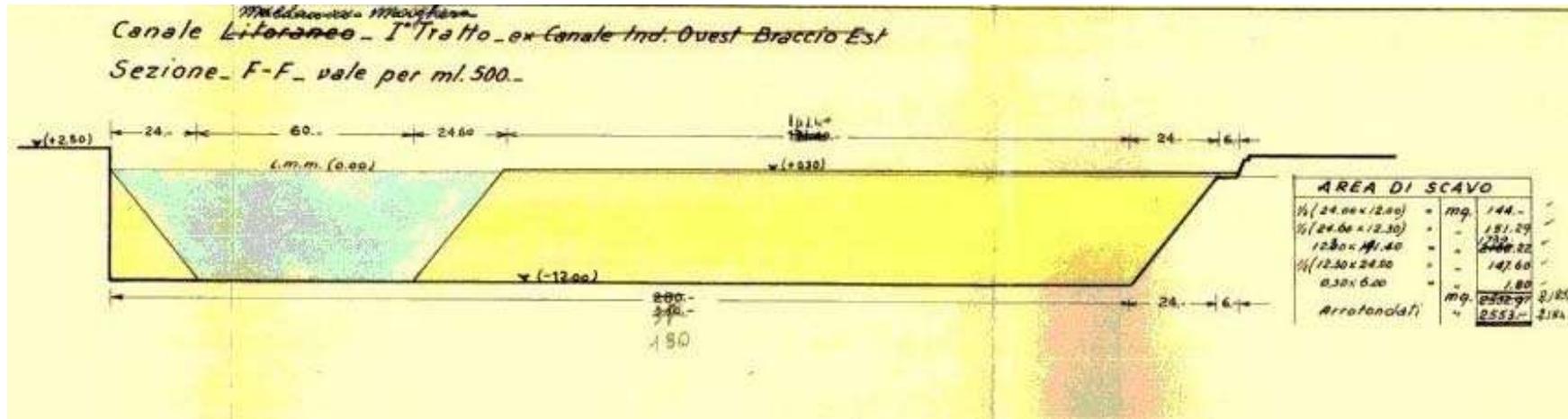
1965 Il Piano Regolatore Portuale



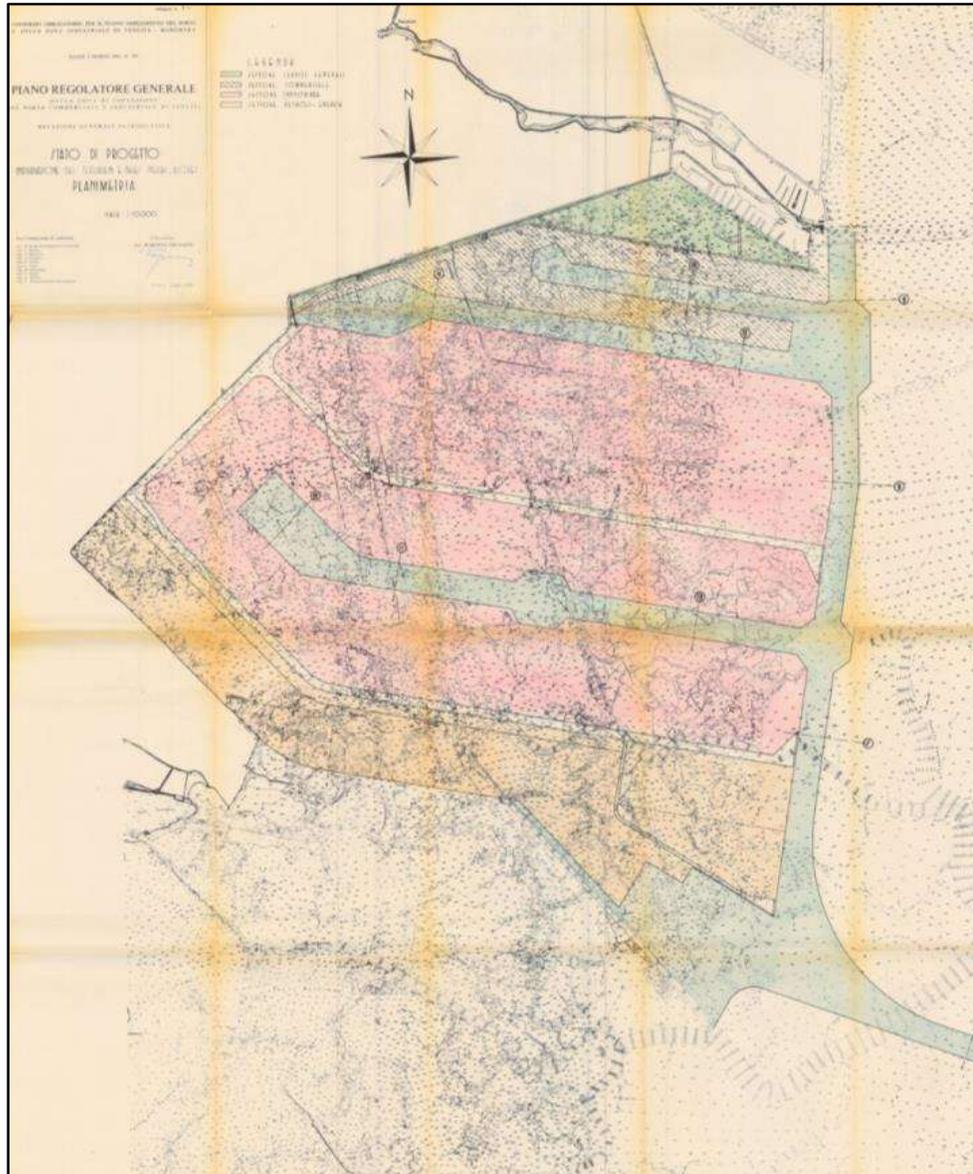
Il PRP del 1965 va a completare quanto previsto da quello del 1917/25 per quanto riguarda la prima e seconda zona industriale

Viene inserito il canale di accesso lagunare Malamocco-Marghera, i cui lavori sono iniziati nel 1964

Il Piano Regolatore Portuale del 1965: sezioni dei canali



1965 Il Piano Regolatore Portuale: la zona di espansione

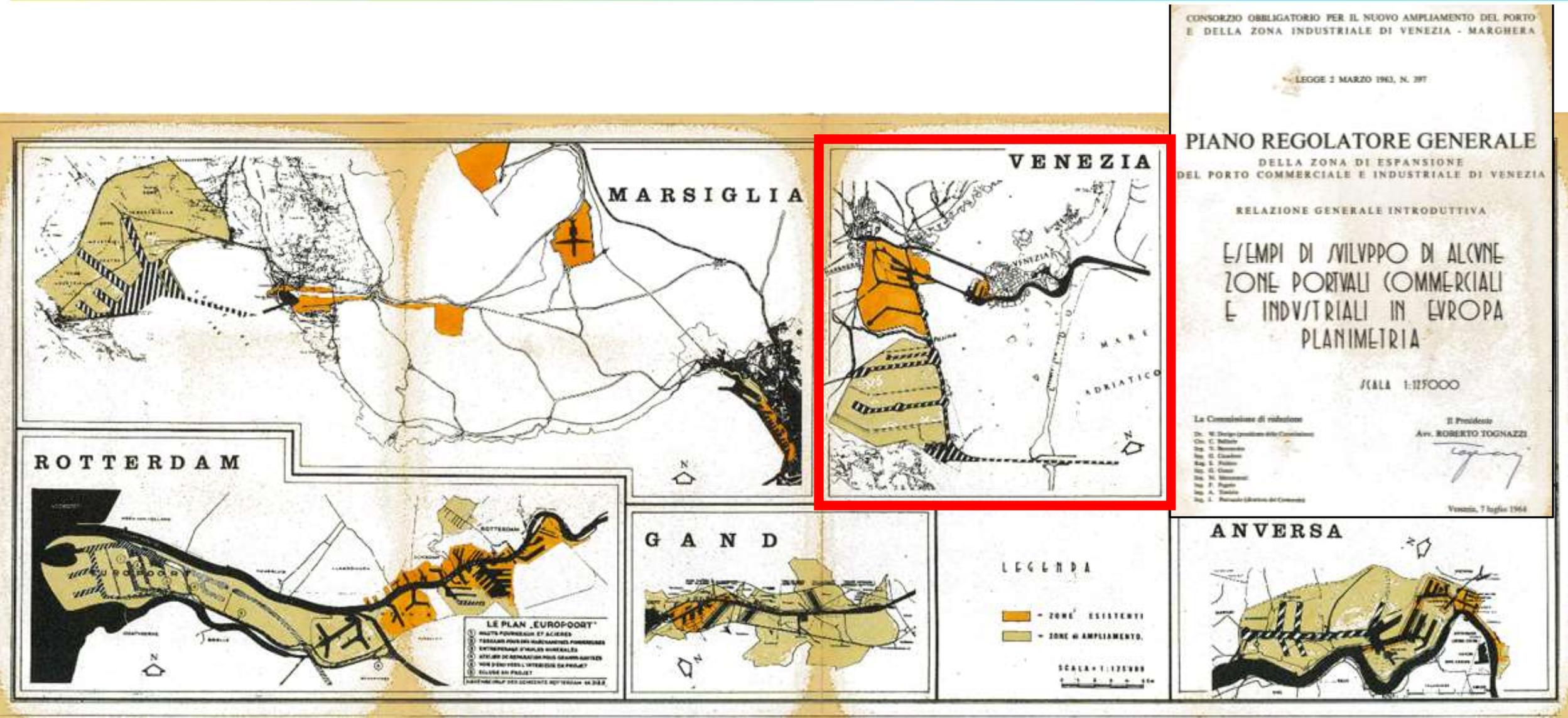


Viene introdotta la terza zona industriale di espansione a sud di Fusina

Tale nuova area sarebbe sorta sulle casse di colmata A e B destinate a raccogliere i fanghi provenienti degli escavi del nuovo canale Malamocco-Marghera.

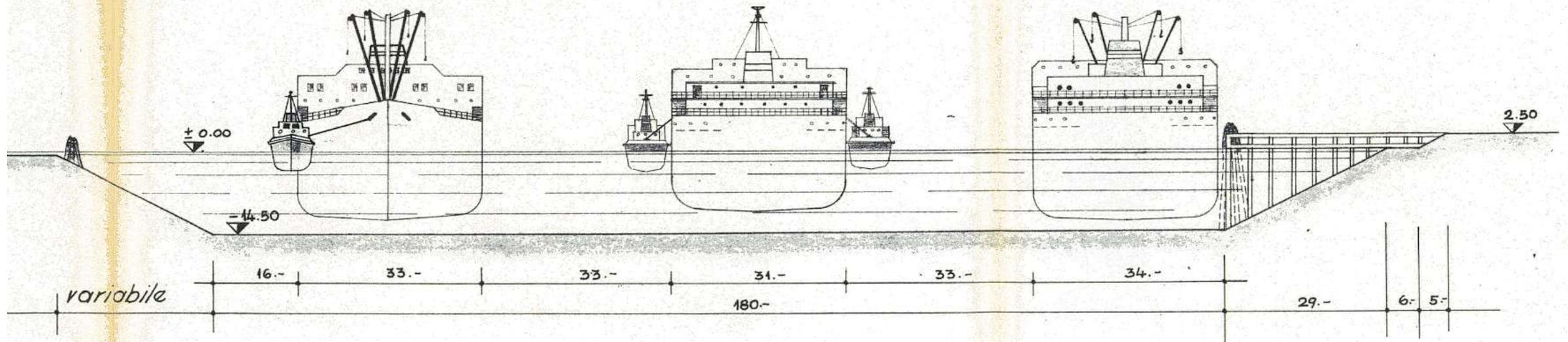
La terza zona, dopo l'alluvione del 1966, non sarà mai realizzata se non nella sezione di Porto San Leonardo

1965 Comparazione con gli altri porti UE



1965 Il Piano Regolatore Portuale: la zona di espansione

CANALE LITORANEO O DELLE MOTTE - SEZIONE TIPO B-B



1964: Inizio escavi del Canale Malamocco-Marghera

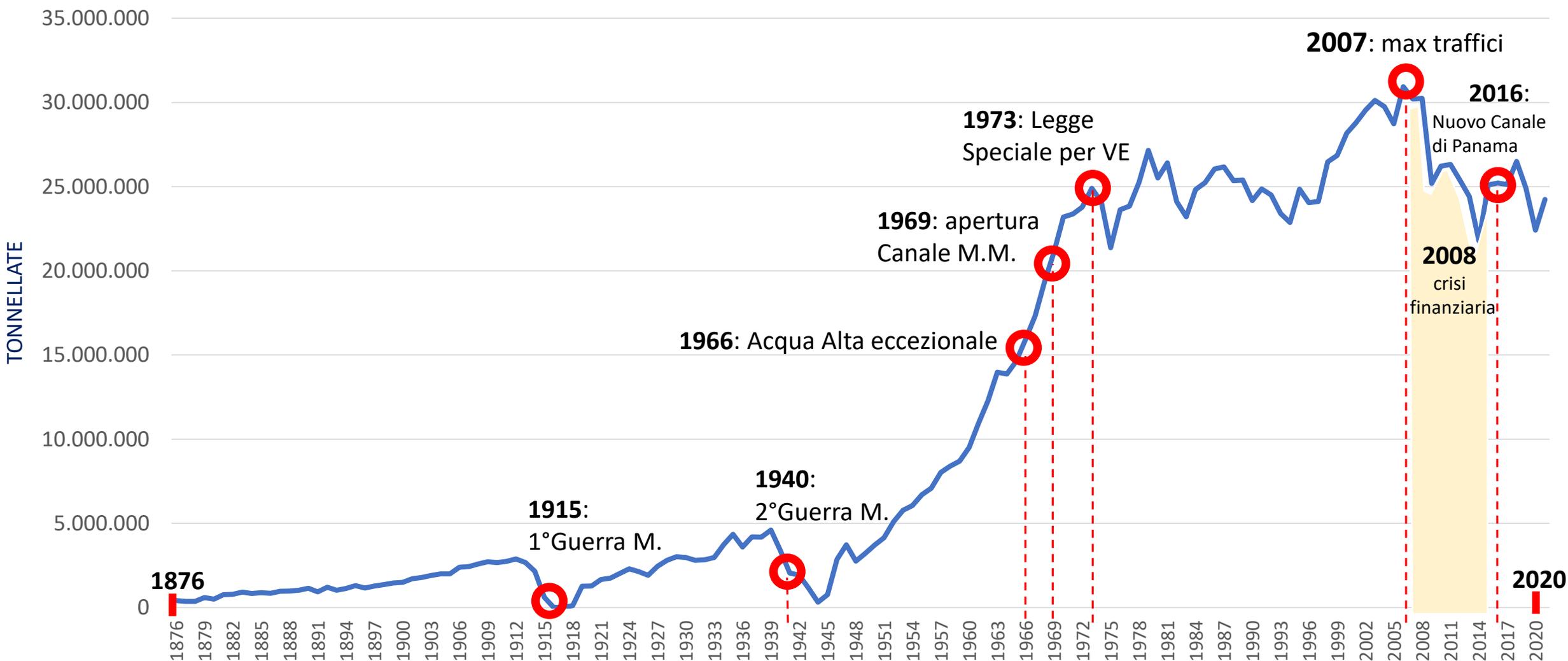
1966: acqua alta eccezionale allaga Venezia

1967: blocco di tutti i lavori di ampliamento portuale in Laguna

1969: apertura del Canale «litoraneo» Malamocco-Marghera in 'versione ridotta'

1967-1973: Chiusura del Canale di Suez

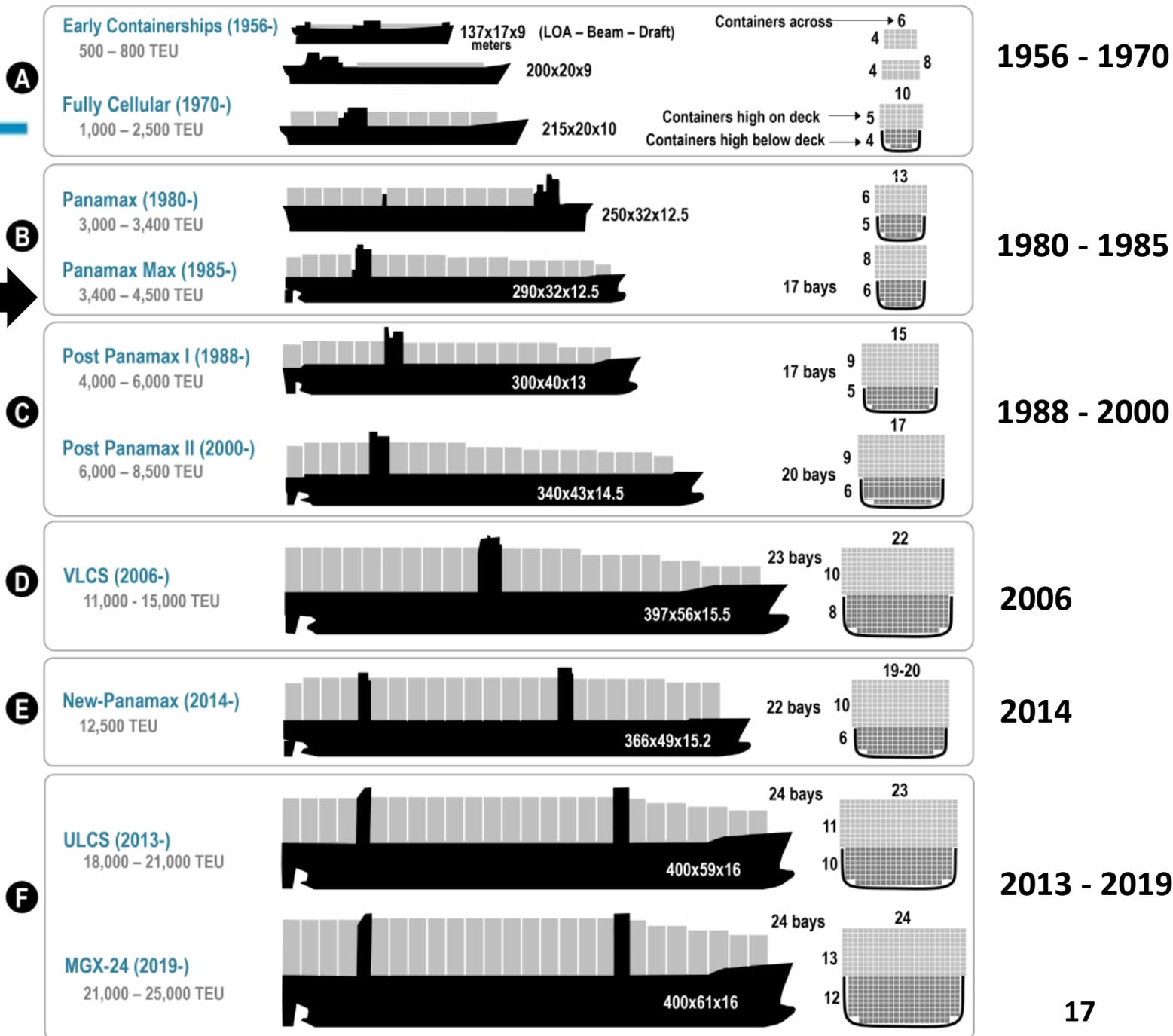
1876 – 2020 Evoluzione storica



Evoluzione del naviglio

Porto Marghera →

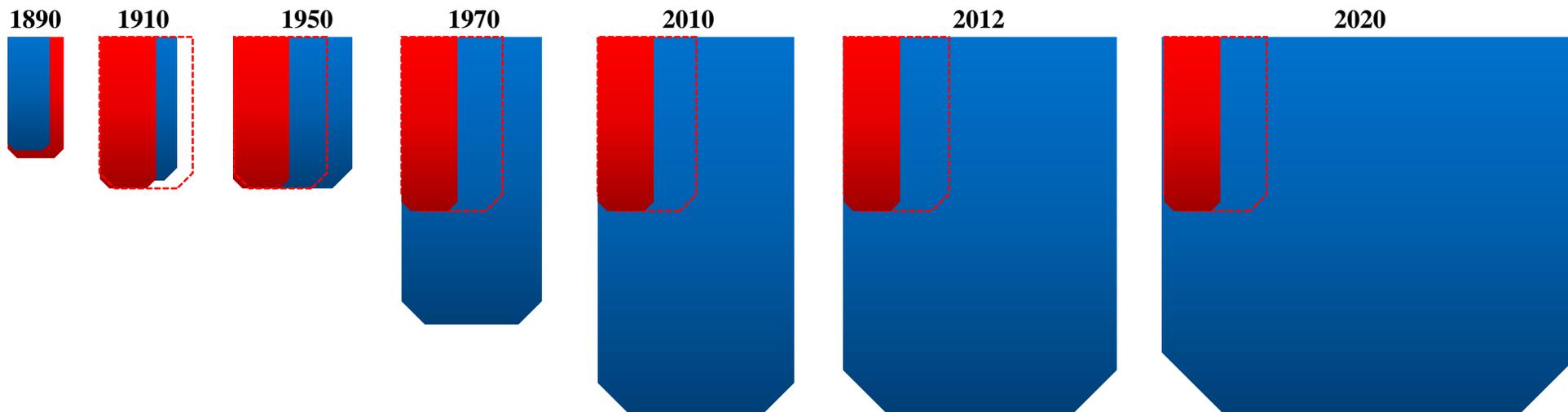
IL GIGANTISMO NAVALE:
dal Post Panamax
al New Panamax
al Suezmax



Porto Marghera, un confronto

Anno	CANALI PORTUALI ROTTERDAM		CANALI PORTUALI MARGHERA	
	Profondità (m)	Larghezza (m)	Profondità (m)	Larghezza (m)
1890	7,6	55	8	60
1910	9,4	110	10	80 (150*)
1950	10	175	10	80 (150*)
1970	18,9	200	11,5	80 (140**)
2010	24,8	250	10,8	80 (140**)
2012	24,8	350	12	80 (140**)
2022	24,8	500	12	80 (140**)

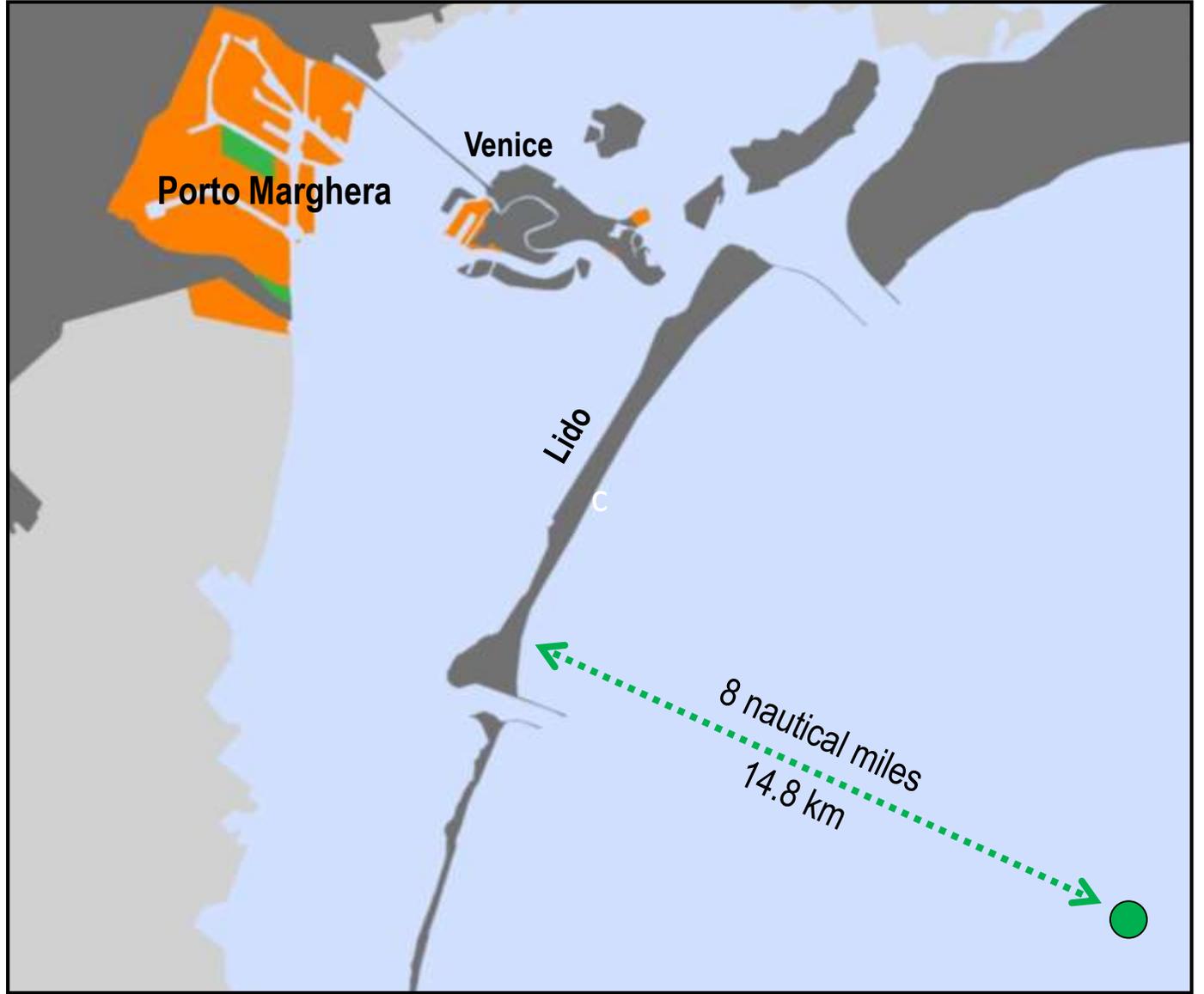
* Previsione Piano Regolatore Portuale 1917
** Previsione Piano Regolatore Portuale 1965



2014 Il Terminal di Fusina



2010-2016 Il porto offshore



2010-2016 Il porto offshore



2010-2016 Il porto offshore



Decreto-Legge n. 45 del 01/04/2021 recante *“Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia”*, convertito in Legge 17 maggio 2021, n. 75.

*«Al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, procede all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, ai sensi **dell'articolo 156, comma 7**, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco **fuori dalle acque protette della laguna di Venezia** utilizzabili dalle **navi adibite al trasporto passeggeri** di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle **navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici**, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti.»*