

IX COMMISSIONE PERMANENTE
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Audizione
del Presidente della Regione Veneto, Dott. Luca Zaia,
sul passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia

Roma, 31 luglio 2019

Premessa

La presente relazione illustra la posizione della Regione del Veneto in merito alle decisioni da assumere per il passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia e per programmare il futuro della crocieristica per la città di Venezia e per il Veneto.

Il sistema portuale del Veneto riveste un importante ruolo nel sistema economico regionale e comprende due porti di interesse nazionale (ai sensi del D.lgs. 169/2016), Venezia e Chioggia, inseriti nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Il porto di Venezia rappresenta, in particolare, uno degli snodi cardine della portualità Nord adriatica e nazionale, con una dotazione infrastrutturale di circa 1.500 ettari di aree operative portuali e industriali, servite da 12 chilometri di banchine, raggiungibili da navi con pescaggi fino a -11,5 m, tutte dotate di raccordi stradali e di 45 km di rete ferroviaria di manovra.

A dimostrazione della rilevanza regionale e nazionale del porto di Venezia si riportano alcuni dati sintetici di traffico.

In termini di traffici la movimentazione complessiva di Venezia è stata di circa 26,49 milioni di tonnellate al 2018, pari al 5,39% del totale nazionale, mentre il porto di Chioggia ha movimentato circa 1,01 milioni di tonnellate, pari allo 0,21% del totale nazionale.

Entrando nel dettaglio delle tipologie merceologiche, Venezia è il sesto porto italiano per rinfuse liquide (9,36 milioni di tonnellate al 2018), il terzo in Italia per rinfuse solide (7,38 milioni di tonnellate al 2018) e l'ottavo per merci general cargo (9,75 milioni di tonnellate al 2018); in quest'ultima categoria, in particolare, è il quarto porto italiano per container movimentati (circa 632.000 *twenty-foot equivalent unit* - TEU - al 2018).

Gli addetti che operano a vario titolo nel porto di Venezia sono oltre 13.000. Oltre alla tradizionale vocazione logistica, una peculiarità veneziana è costituita dall'essere "*home port*" crocieristico. Il porto può accogliere fino a 10 navi da crociera contemporaneamente, grazie a 3,5 chilometri di banchine dedicate, 290.000 metri quadrati di superficie complessiva, 10 terminal crocieristi e 11 accosti complessivi. Altra infrastruttura rilevante è lo scalo traghetti di Fusina che si estende su un'area di 36 ettari, potendo contare su 4 accosti operativi e 4 binari ferroviari da 500 a 700 metri. La programmazione degli investimenti del porto di Venezia, definita dal Piano operativo portuale, comprende i lavori per la riconversione logistica dell'area

industriale Montesyndial (162 milioni di euro), vari interventi di escavo manutentivo dei canali portuali, in particolare sul canale Malamocco-Marghera, e la realizzazione del nuovo terminal crocieristico a Marghera.

Il settore delle crociere rappresenta infatti la quota maggiore e più importante in riferimento al traffico passeggeri nel porto di Venezia. D'altra parte, lo scalo attualmente soffre di limitazioni sul tonnellaggio delle navi, che divengono particolarmente rilevanti a seguito della progressiva evoluzione delle dimensioni e della capacità delle navi da crociera, e dell'impatto che i traffici hanno nel delicato ecosistema lagunare. Le delicate scelte da assumere sul futuro della crocieristica veneziana devono tener conto sia dell'attuale assetto del porto commerciale, come delle soluzioni migliori per connettere il terminal crociere alla città e all'aeroporto. Il trend evolutivo dei transiti di passeggeri dal 2013 al 2018 è il seguente:

2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.815.823	1.733.839	1.582.481	1.605.660	1.427.812	1.560.579

Il tema delle Grandi Navi

Il tema del transito delle Grandi Navi da Crociera dalla bocca di Lido alla Stazione Marittima prende avvio a partire dall'emissione del Decreto Interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012 – il cd. “Clini-Passera” – che impone l'estromissione dal passaggio attraverso il bacino di San Marco - Canale della Giudecca delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate, una volta individuata una via alternativa praticabile per raggiungere la Stazione Marittima.

Nel settembre 2017, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha predisposto e inviato al Ministero:

- 1) un'*Analisi Multicriteria* delle alternative per la crocieristica a Venezia tenendo conto non solo delle condizioni di fattibilità dei progetti, ma anche della loro sostenibilità economica in relazione ad un'analisi dell'andamento del mercato crocieristico nei prossimi anni (*Cruise Orderbook 2017-2026*);
- 2) un'*Analisi del Traffico Marittimo nel Porto di Venezia* a cura del Prof. Raffaele Pesenti dell'Università Ca' Foscari di Venezia in cui si sostiene come con l'apertura alla navigazione notturna e con una attenta pianificazione degli arrivi e partenze anche tramite la gestione a convogli, il canale Malamocco-Marghera, da un punto di vista del traffico sia, in condizioni normali, in grado di gestire i movimenti delle grandi navi passeggeri.

Questi documenti, discussi in sede di “*Comitatone*” (Comitato Interministeriale di Indirizzo, Coordinamento e Controllo per la salvaguardia di Venezia ex legge 798/1984) tenutosi in data 7 novembre 2017 hanno portato all'approvazione del seguente indirizzo:

1. l'assenza dei presupposti per il completamento del percorso prefigurato con il proprio atto di indirizzo dell'8 agosto 2014, in cui peraltro il Comitato stesso aveva richiesto di sottoporre a VIA il progetto relativo al Canale Contorta Sant'Angelo, quale diramazione del Canale Malamocco-Marghera (sottoposizione che aveva fatto emergere prescrizioni ambientali tali da rendere impraticabile il progetto stesso);

2. la volontà di superare definitivamente il problema del transito delle “grandi navi” nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, mantenendo la centralità dell'esistente Stazione Marittima per le unità di dimensione medio-piccole, valutando, in particolare:
 - a) di individuare gli accosti per navi di dimensioni più grandi nella zona portuale di Marghera (Canale Nord sponda nord) con accesso attraverso la bocca di porto di Malamocco e il canale di grande navigazione Malamocco-Marghera;
 - b) la possibilità di adeguare, previa procedura di assoggettabilità a VIA - ove necessario - e analisi dei rischi, il Canale di grande navigazione Vittorio Emanuele III per consentire, utilizzando la bocca di porto di Malamocco, l'accesso alla Stazione Marittima di navi fino ai limiti dimensionali che saranno determinati dalla Autorità Marittima a seguito delle valutazioni risultanti da simulazioni e approfondimenti con il coinvolgimento della Corporazione dei Piloti di Venezia e con la collaborazione degli stessi armatori;
3. esaminare la possibilità, nella fase transitoria ed al fine di mitigare ulteriormente gli effetti della navigazione dei vettori residui sul Canale della Giudecca, che l'Autorità Marittima adotti un'Ordinanza con la quale consolidare le limitazioni già oggi vigenti valutando la possibilità di definire un limite tecnicamente sostenibile e compatibile sia sotto il profilo ambientale che di tutela architettonico-paesaggistica, per l'accesso via bocca di porto di Lido, che tenga conto delle diverse variabili d'impatto che si ritiene di dover mitigare.

Conseguentemente a ciò:

- 1) l'Autorità Portuale nel marzo 2018 ha sviluppato ipotesi progettuali alternative relativamente al nuovo terminal crociere collocato a Marghera Nord Sponda Nord. Tali analisi hanno incluso il dimensionamento degli spazi del trasporto e delle differenti aree del terminal, un *layout* di massima di ogni alternativa e la stima parametrica dei relativi costi di costruzione;
- 2) l'Autorità Marittima nell'aprile 2018, con Ordinanza 17/2018, ha introdotto specifiche misure di mitigazione al transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca per le unità navali di stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate, consentendo il passaggio sulla base di uno specifico modulo d'armamento come definito nell'Ordinanza stessa.

Le ipotesi sul nuovo terminal crociere

Per dar seguito a quanto stabilito dal “Comitatone” del 07 novembre 2017, con scopo prioritario di evitare il passaggio delle navi di maggiori dimensioni per la via del Lido, l'Autorità di Sistema Portuale ha valutato la possibilità di realizzare un nuovo terminal in Zona Industriale di Porto Marghera, con affaccio sul Canale Industriale Nord, sponda Nord.

Il progetto prevede la realizzazione di un terminal passeggeri con relativa banchina avente una lunghezza di circa 800 metri che consente l'accosto di n. 2 navi da crociera di maggiori dimensioni. Lo sviluppo del terminal consentirà di recuperare un'area industrialmente dismessa (in sostanziale abbandono) e ambientalmente degradata, favorendo così una rivitalizzazione urbana, rafforzando il rapporto Città - porto.

L'importo complessivo stimato dall'Autorità portuale per i lavori è pari a 63 milioni, di cui 60 milioni di capitale privato.

Per il 2019 l'importo delle attività propedeutiche alla realizzazione dell'opera è stimato dall'Autorità Portuale pari a 4 milioni.



Nel corso del 2018 il Ministero alle infrastrutture e trasporti ha richiesto all'Autorità di Sistema Portuale di trasmettere una serie di proposte alternative, a seguito delle quali è stato chiesto di sviluppare uno studio di fattibilità trasmesso in data 21/05/2019 per due ipotesi alternative relative alle seguenti localizzazioni:

1) Terminal al Lido – S. Nicolò, per un costo di 716 milioni circa;



2) Terminal crociere a Chioggia Val da Rio, per un costo stimato di 395 milioni circa.



L'intervento di realizzazione del nuovo terminal crociere a Porto Marghera – Canale Nord – sponda nord è stato inserito nella Programmazione triennale dei lavori 2019-2021 del Porto, mentre sono state attivate le procedure per la caratterizzazione e indagine ambientale propedeutica ai lavori di adeguamento del Canale Vittorio Emanuele III e realizzati ulteriori approfondimenti per verificare la compatibilità della navigazione lungo il Vittorio Emanuele III e il canale Malamocco-Marghera. Le conseguenti procedure di affidamento sono ad oggi sospese, in attesa della revisione del “*Protocollo '93*” per la gestione dei sedimenti nella Laguna di Venezia.

Aggiornamenti ulteriori

Il 13 novembre 2018 si è tenuto un incontro fra il Presidente di AdSPMAS ed il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti allo scopo di individuare soluzioni condivise con il territorio e con le Autorità locali.

In esito all'incontro è stato richiesto ad AdSPMAS di predisporre un quadro complessivo di tutte le possibili soluzioni progettuali per la crocieristica di Venezia che tenesse conto non solo delle alternative già esaminate nell'analisi multicriteria precedentemente condotta dall'Autorità di Sistema Portuale, ma anche di nuove soluzioni, interne ed esterne alla Laguna di Venezia.

Il 20 dicembre 2018, a seguito della richiesta formulata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ricevuta in data 10 dicembre 2018, l'Autorità di Sistema Portuale ha trasmesso al MIT la descrizione delle tredici alternative localizzative per la realizzazione del nuovo terminal crociere.

L'11 marzo 2019, a seguito di un incontro informativo tenutosi in data 19 febbraio 2019 fra il MIT, la Regione Veneto e il Comune di Venezia e della successiva richiesta formulata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di predisporre un'analisi di fattibilità tecnico economica per tre delle alternative localizzative precedentemente individuate (San Nicolò, Bocca di Porto di Malamocco, Chioggia), è stato definito:

- a. di non procedere con l'analisi di fattibilità tecnica economica dell'alternativa localizzata presso la Bocca di Porto di Malamocco in quanto, come reso noto dal Provveditore ing. Linetti con propria nota del 25/02/2019, tale alternativa non risulta percorribile;
- b. di trasmettere gli studi di fattibilità tecnico economica relativi alle alternative localizzative del nuovo terminal crociere presso Lido San Nicolò e Chioggia Val da Rio.

Nel frattempo ed in via sperimentale è stata attivata dall'Autorità Portuale la soluzione (peraltro già adottata normalmente dal Porto in occasione della Regata Storica e del Redentore) di far approdare le navi da crociera nel terminal di Fusina, adibito principalmente a funzioni logistiche.

Escavo dei canali portuali

Come anzidetto, lo sviluppo del porto di Venezia, sia per funzioni logistiche che per la crocieristica, è legata alla fondamentale realizzazione degli interventi di dragaggio dei canali portuali.

L'importo totale previsto per i lavori è pari a € 9.000.000.

L'intervento riguarda l'escavo per il ripristino dei fondali del canale Malamocco-Marghera, dei canali portuali interni e dei bacini di evoluzione a quota del Piano Regolatore Portuale.

Per l'anno 2019 l'Autorità portuale prevede la realizzazione di un primo stralcio per un importo stimato pari a € 4.000.000 con l'approvazione del progetto esecutivo e successiva gara per affidamento dei lavori entro l'anno 2019.

Un possibile ritardo nell'attuazione dell'intervento potrebbe avvenire a causa della mancata approvazione entro l'anno 2019 da parte del Provveditorato alle Opere Pubbliche del nuovo "*Protocollo*" dei sedimenti, necessario per poter dare attuazione concreta all'intervento.

Considerazioni finali

- Il "*Comitatone*" del 7 novembre 2017 ha individuato quale soluzione per la questione "grandi navi", cioè per l'eliminazione dei transiti di navi da crociera di dimensioni superiori alle 40.000 tonnellate (rif. Decreto Clini Passera), la realizzazione di un terminal dedicato nelle aree ex industriali di Marghera, Canale Nord, sponda Nord, nonché l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele III per consentire alle navi di medie dimensioni di raggiungere la Marittima, previa verifica di assoggettabilità VIA.
- Il Ministero Infrastrutture ha invece perseguito più recentemente, in prima battuta un piano di allontanamento delle navi da crociera dalla laguna per poi concentrarsi su due opzioni: un nuovo porto antistante il Lido di Venezia (costo ipotizzato 716 milioni Euro) e adattamento del porto di Chioggia (costo circa 395 milioni con escavo di almeno 7 milioni di metri cubi di sedimenti). Ambedue le localizzazioni, a fronte di ingentissimi costi e rilevanti impatti ambientali, non sembrano costituire soluzioni adeguate ed inoltre richiederebbero tempi lunghi di realizzazione (almeno 7-10 anni come orizzonte temporale minimo di completamento).
- L'incidente del 2 giugno 2019 della nave MSC Opera e il successivo "mancato incidente" del 7 luglio della nave Costa Deliziosa impongono ora un inderogabile allontanamento delle cosiddette "Grandi navi" dal centro storico.
- La sola possibilità affinché venga garantita una maggior sicurezza ed il Porto di Venezia ed il Veneto non perdano il loro attuale ruolo nel settore della "crocieristica" con tutta l'importante economia ed occupazione da essa generata è collocare quanto prima quante più navi possibili a Porto Marghera, lasciando alla Marittima quelle che per dimensioni risultano compatibili con il sito.
- Il perdurare della mancanza di decisioni attuative di quanto disposto dal "*Comitatone*" del 2017 (Marghera, canale nord sponda nord, Vittorio Emanuele) non consente di mettere in atto le soluzioni infrastrutturali che erano state opportunamente individuate con cronoprogrammi definiti, chiari e cantierabili.
- Anche in ordine alle soluzioni da adottare con maggiore urgenza ed in via transitoria si deve tener conto della soluzione complessiva, evitando la realizzazione di opere non coerenti con la soluzione individuata dal "*Comitatone*". Non vanno quindi, attraverso il piano di emergenza, compresse e penalizzate le attività portuali commerciali, riducendo le banchine disponibili e gli spazi operativi. Ciò si tradurrebbe in un danno per il Porto, un porto riconosciuto "prioritario" dall'Unione Europea (porto "*Core*") e strategico per il Veneto; un porto che ospita oltre 1.200 imprese e offre lavoro a 13.000 persone, oltre all'indotto.

- Infine quindi, al netto di soluzioni emergenziali nel breve periodo, è indispensabile che si proceda quanto prima con le soluzioni decise dal “*Comitatone*”: approntare un nuovo terminal crociere a Marghera, Canale Nord, sponda Nord e adeguare il Canale Vittorio Emanuele III. Eventuali soluzioni che si discostino da quanto deciso nel 2017 devono essere oggetto di specifico nuovo pronunciamento del “*Comitatone*”.