

Nota per la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati - seduta del 4 maggio 2021, l'esame del decreto-legge n. 45 del 2021

Il Decreto Legge n.45 del 2021 prevede, all'articolo 3, che venga indetto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, un concorso di idee per l'elaborazione di proposte progettuali per la realizzazione di attracchi, fuori dalle acque della laguna di Venezia, per navi passeggeri (sopra le 40.000 tonnellate di stazza lorda) e per le navi porta container transoceaniche.

Il percorso che viene tracciato dal Governo porterà alla selezione della soluzione che garantirà il futuro sostenibile della crocieristica come pure anche quello dei traffici container e a cascata del porto nella sua globalità: un equilibrio tra lo sviluppo dei mercati globali di riferimento e il rispetto del patrimonio culturale e ambientale di Venezia. E' quindi fondamentale e imprescindibile che abbia tempi certi e procedure chiare. Si devono, finalmente, dare certezze agli armatori, ai terminalisti, agli imprenditori e ai lavoratori, ai cittadini di Venezia. Ci deve essere una inequivocabile assunzione di responsabilità del Governo circa la volontà di trovare la soluzione e non semplicemente di evitare di decidere come è stato fatto ormai quasi per un decennio.

Per questo motivo ci teniamo ad elencare seguenti punti che riteniamo fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi su esposti:

1. La procedura

Il concorso e/o la procedura dovrà prevedere tempi massimi di assegnazione, gestire le eventuali situazioni di stallo ed indicare anche i tempi previsti di realizzazione delle opere;

2. I termini essenziali

Il concorso dovrà essere chiaro e non interpretabile sui termini essenziali per evitare che vi siano facili ricorsi con conseguenti stalli della procedura: localizzazione, numero navi e dimensioni, pescaggi massimi sono solo alcuni dei parametri da definire scientificamente e preventivamente;

3. Il transitorio in Bacino San Marco

Devono essere definite in maniera inequivocabile le regole del periodo transitorio nella fase di espletamento della procedura concorsuale con l'utilizzo degli ormeggi di Marghera appena disponibili e comunque finita l'emergenza Covid: presso i terminal container e successivamente presso la banchina nel canale nord ora in fase di procedura di gara. Deve essere anche condiviso fin da ora, il principio che l'uso degli ormeggi di Marghera non sarà sufficiente ad evitare il transito, seppur ridotto, per il bacino San Marco delle navi eccedenti le 40.000 tonn. di stazza, a meno di poter riattivare l'uso del Canale Vittorio Emanuele attraverso la sua manutenzione. Quindi il bacino di San Marco potrà essere totalmente liberato dalle navi 'maggiori' solo dopo la realizzazione della soluzione progettuale fuori della Laguna;

4. Il Vittorio Emanuele

Il dragaggio del canale Vittorio Emanuele non rappresenta un nuovo scavo ma semplicemente l'ordinaria manutenzione che non è stata fatta per anni (si veda il parere della Commissione sulle Ecomafie relative al SIN di Marghera) in un canale che svolge primariamente una funzione di by-pass di sicurezza del porto (ord. 175/97 CP Ve) e che con l'entrata in funzione del MoSE, sarà l'unico sistema per collegare il mare con la Marittima e le banchine di San Basilio e Riva 7 Martiri dove vanno ormeggiate le navi da crociera minori, gli yacht e i traghetti veloci;

5. I dragaggi manutentivi: protocollo fanghi

Il 78% dei volumi merci attuale è rappresentato da traffici non container, che comunque nella modalità di porto di feederaggio, resteranno all'interno alla laguna perché gestiti con navi di dimensioni minori: questo significa che la manutenzione dei canali portuali deve essere programmata e fatta a prescindere dalla costruzione del terminal esterno per i container, come

pure far funzionare la conca di Malamocco ancora colpevolmente inutilizzabile. Anche su questo punto deve essere definito un piano di regole e modalità (a partire dal Protocollo fanghi che ci risulta ancora in stallo), in modo tale che anche questi diventino parte di un accordo quadro sulla portualità di Venezia;

6. Impegno del Governo in fase di procedura

E' richiesto che il governo e tutti i ministeri interessati (Trasporti, Ambiente, Cultura, Turismo) condividano le regole del periodo transitorio in modo da monitorare l'avanzamento dell'iter nel rispetto di quanto pattuito e quindi scongiurare possibili atti amministrativi anche isolati che possano mettere a rischio la prosecuzione dello stesso iter e la continuità delle attività commerciali nelle varie fasi del transitorio;

7. Il limite delle 40.000 tonn.: definizione di una classe di navi

Riteniamo che vadano definite in maniera chiara e scientifica le dimensioni delle navi da ospitare nelle soluzioni fuori laguna sia per le unità container che per le unità passeggeri: per le prime in termini di dimensioni (pescaggi) massime, per le seconde in termini di dimensioni massime transitabili per il bacino di San Marco. In particolare per le navi passeggeri abbiamo sempre contestato l'identificazione su base stazza lorda massima (40.000 tonn.), la classe di navi autorizzata al transito per San Marco; deve essere, invece, fatta una valutazione tecnica sulla base di una analisi di rischio appropriata e pensiamo che a seguito di questa si possa definire una 'classe' di navi che possano transitare in sicurezza sulla base di una serie di parametri tecnologici e di costruzione anche di nuovissima e futura introduzione;

8. Le dimensioni del terminal esterno

Ricordiamo che il parametro indicato (40.000 tonn.) non solo non risponde a valutazioni di ordine tecnico, ma inoltre esclude (proprio per la sua inefficace definizione) moltissime unità di lusso, tecnologicamente avanzate e comunque di limitate dimensioni. Inoltre utilizzare il limite delle 40.000, significherebbe prevedere un numero minimo di 7 ormeggi, in base alla normale distribuzione di traffico degli anni pre-covid (verificabili dalle statistiche di Venezia Terminal Passeggeri), nella struttura terminalistica esterna con conseguentemente la necessità di un ragguardevole dimensionamento dello sviluppo lineare di banchina, soprattutto se pensata all'esterno, e con una logistica di persone e mezzi in esterno di notevole complessità;

9. Soluzione diffusa

Riteniamo in questo senso più opportuno pensare ad una soluzione che definiamo 'diffusa', che preveda cioè ormeggi esterni solo per le navi di dimensioni 'maggiori' lasciando una classe di navi minori in transito per San Marco e di navi compatibili su Marghera via canale Malamocco Marghera (come nel transitorio). In questo senso i progettisti potrebbero essere liberi di proporre la soluzione migliore con minori vincoli e maggiori possibilità per la commissione di decidere al meglio;

10. La commissione tecnica

La commissione di valutazione dovrà includere anche degli esperti locali e non limitarsi solo ad esperti internazionali che potrebbero sottovalutare peculiarità specifiche del territorio.

E' indubbio che lo spostamento di queste tipologie di traffico da un'area infrastrutturata e facilmente accessibile, quali sono la Marittima per le navi passeggeri (in particolare la logistica dei passeggeri, l'approvvigionamento di queste navi e la gestione dei rifiuti) e il Porto Commerciale di Porto Marghera per le navi porta container, deve tener conto del fatto che, in qualunque zona si voglia collocare la nuova struttura e in qualsiasi modalità essa verrà concepita, si andrà necessariamente ad interessare un'area che ad oggi non è adeguata e non è pronta per accogliere le nuove infrastrutture.

E' pertanto necessario che la IX Commissione evidenzi e tenga conto di tali criticità.

E' infatti evidente che una mole così grande di nuove strutture a servizio delle navi necessiterà di progettazioni che non potranno passare attraverso le procedure ordinarie di autorizzazione ma dovranno

necessariamente trovare una via agevolata e rapida di definizione. Se così non fosse l'intero schema voluto dal Decreto Legge faticherebbe a trovare realizzazione in quanto le idee progettuali non troveranno concretizzazione per il fatto che le autorizzazioni arriveranno in tempi non accettabili.

Allo stesso tempo è necessario che, come su dettagliato, in sede di conversione del Decreto Legge, venga fatto esplicito riferimento alla gestione della fase transitoria per il traffico delle navi passeggeri per evitare che, nelle more di definizione del concorso di idee, tale tipologia di traffico non trovi una regolamentazione definita.

FEDERAGENTI
VENEZIA PORT COMMUNITY

Lunedì 3 Maggio 2021