

Memorie sugli argomenti del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia

Il sottoscritto, Vladimiro Tommasini, nato a Venezia il 23/11/1964, CF TMMVDM64S23L736O, e residente a Martellago (VE), via Olmo 193/C, Cap 30100, in qualità di rappresentante legale di Portabagagli del Porto Soc. Coop. e in qualità di presidente del Comitato Venezia Lavora, rilascia le seguenti memorie.

Ringrazio vivamente per l'invito, perché rappresenta finalmente l'occasione per affrontare nel vivo una questione complessa e dannosa, certamente per l'immagine dell'Italia nel mondo, ma soprattutto per la nostra città, Venezia. Per la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale della laguna, così come richiamato nel decreto in esame, ma anche per il mantenimento di posti di lavoro derivati direttamente e indirettamente dall'attività crocieristica e, nello specifico veneziano, dal mantenimento della funzione di **homeport** per il nostro scalo. Per quanto anch'io ritenga che la sostenibilità ambientale del traffico crocieristico in un ambito così delicato come quello della laguna sia un elemento imprescindibile, le mie riflessioni ed i dati che vi chiederò di prendere in analisi verteranno soprattutto sugli aspetti legati al lavoro e all'operatività.

Come primo aspetto non capisco come sia stato possibile, a nove anni dal decreto Clini Passera che ha dato avvio ad un iter amministrativo e procedurale articolato e complesso, di cui vi allego una breve sintesi, non arrivare ancora ad un progetto definitivo ma solo alla conclusione che l'Autorità di Sistema Portuale di Venezia debba esperire un concorso di idee per 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. **Una conclusione del genere fa ritornare le lancette della questione indietro di nove anni e non da nessuna indicazione in merito alle modalità con cui debba concretizzarsi la cosiddetta fase di transizione.** Le dichiarazioni rilasciate in questi giorni alla stampa locale dal commissario Cinzia Zincone fanno presagire che per la realizzazione di un progetto definitivo si dovrà attendere ancora parecchi anni. Senza tempi certi e indicazioni chiare non si può dare stabilità al comparto e certezza degli ormeggi alle compagnie di crociera. Il risultato è davanti agli occhi di tutti: le compagnie stanno scegliendo altri scali, i 1700 lavoratori del comparto sono fermi da sedici mesi (la stagione crocieristica 2019 infatti si è interrotta bruscamente con "l'acqua granda" del 12 novembre e non è effettivamente più ripresa) e ad oggi non sanno ancora quando riprenderanno l'attività e non per tutti sono stati garantiti gli ammortizzatori sociali; le aziende non sono in grado di ripagare gli investimenti fatti per sostenere i volumi di traffico previsti e consolidati negli ultimi venti anni, né tanto meno sono quindi in grado di pianificarne di nuovi.

Il commissario nell'articolo fa riferimento ad un fondale di 20 metri per individuare l'area dove attrezzare il nuovo terminal. Per raggiungere tale profondità credo che si debba pensare di posizionare gli attracchi a circa otto miglia dalla costa. Riscontro pertanto diverse criticità nella gestione dei flussi di passeggeri su un ormeggio così lontano dai punti principali di accesso alla città (Aeroporto Marco Polo, stazione ferroviaria Santa Lucia, parcheggi della Marittima, area marciala). Ritengo, non senza ragion veduta, visto che l'organizzazione che rappresento, Portabagagli del Porto di Venezia Soc. Coop., gestisce la logistica per le navi da crociera a Venezia da oltre ottant'anni, che un ormeggio così lontano non possa considerarsi funzionale alla vocazione di homeport di Venezia. Non risulterebbero gestibili i trasbordi dei passeggeri in sbarco e imbarco ed il trasporto dei bagagli, delle provviste e delle dotazioni di bordo, in quanto non avverrebbero nell'ambito lagunare, come in parte già succede (ogni anno la nostra organizzazione in collaborazione con altre cooperative veneziane trasporta via barca migliaia di bagagli), ma in mare aperto. Se l'indicazione è quella di definire una struttura di ormeggio fuori dalla laguna e prevedere ormeggi diffusi anche nelle banchine di Marghera per la fase di transizione casomai si dovrebbe prima tenere conto dei progetti già presentati e di cui si ha riscontro nell'iter amministrativo procedurale in corso dalla definizione del decreto Clini Passera.

Come secondo aspetto non ritengo che il traffico commerciale e quello crocieristico possano condividere una infrastruttura così complessa in quanto hanno tipologie di utenze portuali molto diverse. In tutto il mondo lo sviluppo della crocieristica, più recente rispetto a quello dei traffici mercantili, ha portato i porti a differenziare e a tenere separati sempre di più le due tipologie di navi. Le banchine per le navi commerciali devono essere attrezzate con gru per lo scarico/carico dei container, le banchine per la crocieristica devono considerare la presenza di finger per la gestione in quota dei flussi di passeggeri da e per le imbarcazioni per i trasbordi liberando la banchina per le normali operazioni di rifornimento. Se per il trasbordo dei container si deve fare affidamento ad una logistica improntata sui mamavessel, per i passeggeri si dovrebbero pensare a delle motonavi che però difficilmente riuscirebbero a garantire collegamenti veloci tra il mare aperto e la laguna. La gestione delle tempistiche in sbarco e imbarco è fondamentale per garantire gli itinerari e la programmazione delle compagnie. Per le informazioni in mio possesso inoltre credo che sia indispensabile ipotizzare un collegamento stradale con la terraferma o per perlomeno con il Lido per la gestione delle emergenze.

Vorrei inoltre portare all'attenzione della Commissione la necessità di mantenere la centralità delle operazioni logistiche in **Marittima**. L'attuale stazione marittima infatti è difficilmente replicabile per funzionalità e per dimensioni in nessun'altra area della gronda lagunare. In Marittima attualmente sono in funzione 10 terminal passeggeri, gli ormeggi operativi sono 12 e la lunghezza complessiva delle banchine è di 3.400,01 metri.

In ogni caso metto a disposizione la mia esperienza maturata in quarant'anni di attività portuale nello specifico dei servizi alle navi da crociera per eventuali approfondimenti tecnici dei progetti in esame e confido nel lavoro della commissione per riuscire a fare chiarezza su una questione così intricata per dare finalmente prospettiva ad un intero comparto, salvaguardando allo stesso il patrimonio culturale e ambientale di Venezia.

Cordiali saluti.

Vladimiro Tommasini

3468097569

admin@portabagaglidelporto.it

info@venezialavora.it

ITER AMMINISTRATIVO-PROCEDURALE INDIVIDUAZIONE VIA ALTERNATIVA AL TRAFFICO CROCIERISTICO LUNGO IL CANALE DELLA GIUDECCA

13 gennaio 2012: Naufragio della Costa Concordia, divampa la polemica sulla questione Grandi navi a Venezia;

2 marzo 2012: Decreto interministeriale Clini-Passera n.79112, viene vietato il transito nel bacino di S. Marco e lungo il canale della Giudecca delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza a partire dalla disponibilità di vie praticabili alternative individuate dall'Autorità Marittima di Venezia (Capitaneria di Porto) con proprio provvedimento;

Giugno 2012: presentazione dello studio di fattibilità per la realizzazione del nuovo terminal crociere alla bocca di Lido redatto da Cesare De Piccoli;

Luglio 2012: presentazione del progetto di massima per la realizzazione del nuovo canale Contorta S. Angelo per il raggiungimento della Marittima attraverso la bocca di Malamocco, redatto dall'Autorità Portuale di Venezia. Nello stesso periodo vengono presentati altre due soluzioni progettuali: uno che prevede l'attracco a Porto Marghera, l'altro che prevede il passaggio dietro la Giudecca con arrivo alla Marittima (Sottosegretario Enrico Zanetti)

Luglio 2013: - il ministro dell'ambiente Orlando chiede alla Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA e VAS di effettuare una valutazione preliminare sui progetti suddetti

27 settembre 2013 - la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto ambientale trasmette al ministro dell'ambiente i pareri: esprime parere positivo con alcune prescrizioni per il progetto De Piccoli, valuta negativamente la proposta dell'Autorità Portuale per i rilevanti impatti ambientali che derivano dallo scavo di un nuovo canale in laguna ed invita il proponente a cambiare il progetto, mentre gli altri due (Marghera e retro Giudecca) non vengono considerati per carenza di documentazione progettuale;

5 novembre 2013: riunione presso la Presidenza del Consiglio presieduta da Presidente Letta con la presenza dei Ministri Lupi, Orlando, Franceschini, il Presidente della Regione Zaia ed il Sindaco Orsoni. A conclusione della riunione viene emesso un comunicato che esprime un'opzione favorevole al canale Contorta S. Angelo, ma non esclude la possibilità di presentare altre soluzioni progettuali;

5 dicembre 2013: decreto 472 dell'Autorità Marittima di Venezia che individua il progetto "adeguamento canale Contorta S. Angelo" quale via navigabile alternativa. L'individuazione si rende necessaria al fine di autorizzare la fase transitoria prevista dall'art. 3 del decreto Clini-Passera;

5 febbraio 2014: l'Assemblea del Senato approva all'unanimità un'odg che recita: "... assicurare che tutte le soluzioni presentate di vari soggetti pubblici e privati, siano preliminarmente e contemporaneamente comparate e considerate in sede di valutazione ambientale...";

18 febbraio 2014: A seguito di tale indirizzo il Capo di gabinetto del ministro Lupi con dispaccio n.6726 dà disposizione all'Autorità Marittima di Venezia di raccogliere tutte le proposte progettuali entro la data del 18 marzo 2014. Le proposte presentate risultano essere le seguenti:

- 1- Adeguamento canale Contorta S. Angelo -APV
- 2- Nuova stazione passeggeri a Marghera – Ecuba s.r.l. - D'agostino
- 3- Tangenziale lagunare - canale retro Giudecca - Sottosegretario Enrico Zanetti - VTP
- 4- Nuovo Terminal crociere Venezia - bocca di Lido – Dufenco - D.P. Consulting
- 5- Avamposto galleggiante alla bocca di Lido – Boato
- 6- Terminal galleggianti - bocca di Lido- Fabbri
- 7- Molo galleggiante integrato al M.O.S.E- bocca di Lido. – Claut

20 marzo 2014: l'Autorità Marittima (Capitaneria di Porto) trasmette al MIT le soluzioni alternative raccolte e gli esiti della valutazione comparativa tra i progetti presentati confermando la via alternativa "Adeguamento del canale Contorta S. Angelo";

15 aprile 2014: Conferenza Stato, Regioni, Autonomie Locali: si approva l'intesa sul Programma infrastrutture Strategiche e nell'elenco delle opere strategiche a seguito dell'intesa tra il ministro Lupi, il presidente Zaia ed il sindaco Orsoni, come risulta dal verbale della riunione, il riferimento al progetto "adeguamento canale Contorta S. Angelo" viene sostituito con la dizione più generale "interventi per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella laguna di Venezia";

1 agosto 2014: il CIPE (comitato interministeriale per la programmazione economica) approva il programma infrastrutture strategiche 2013 dove allegato XI figurano: “interventi per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella laguna di Venezia”;

8 agosto 2014: Il Comitato presieduto dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Graziano Delrio adotta un atto di indirizzo dove al punto 3) recita ...Si raccomanda di sottoporre a VIA il progetto relativo al canale Contorta S. Angelo ... ed al punto 4)...si raccomanda altresì di sottoporre a VIA altri progetti tra quelli già presentati che raggiungano un adeguato livello di definizione...;

12 agosto 2014: l'Autorità Portuale di Venezia presenta istanza di VIA speciale al Ministero dell'Ambiente del progetto preliminare del canale Contorta S. Angelo;

16 settembre 2014: richiesta alla Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali di attivazione di una fase di consultazione (scoping) sul progetto Venis Cruise 2.0;

5 novembre 2014: la società Ecuba (D'Agostino) presenta una richiesta di avvio di scoping sul progetto di una nuova stazione marittima a Marghera. L'istruttoria della CT VIA si conclude il 20 marzo 2015 con un parere sostanzialmente negativo;

9 aprile 2015: Duferco-DP Consulting presentano istanza di procedura VIA speciale del progetto preliminare Venis Cruise 2.0;

25 novembre 2015: Commissione Tecnica di Valutazione impatto Ambientale (CT VIA) esprime parere positivo con prescrizioni di compatibilità ambientale al progetto Venis Cruise 2.0;

2 dicembre 2016: parere della CT VIA n.2250 Interlocutorio negativo al progetto " adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta S. Angelo”;

7 marzo 2017: trasmissione del decreto di compatibilità ambientale del ministro dell'ambiente Galletti al ministro delle infrastrutture Delrio sul progetto Venis Cruise 2.0;

7 novembre 2017: riunione del Comitato. Il Ministro Delrio individua come soluzione l'accosto per le grandi navi crociera a Marghera in zona industriale canale nord. Nel corso della discussione il sindaco Brugnaro propone di individuare ulteriormente l'area sulla sponda nord ed anche il raggiungimento dell'attuale stazione marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele III.

5 maggio 2018: il TAR del Veneto respinge il ricorso dell'Autorità Portuale di Venezia e del Comune di Cavallino Treporti per l'annullamento del parere positivo della Commissione VIA sul progetto Venis Cruise 2.0;

21 dicembre 2020: nuovo Comitato dove viene indicata una duplice soluzione per deflazionare il transito delle navi da crociera nel canale della Giudecca con la disponibilità di alcuni terminal container di Marghera e presso il canale Nord, lato nord dal 2022, ma con la necessità di ottenere le previste autorizzazioni per i lavori di adeguamento del canale e delle banchine. Mentre per una soluzione strutturale e definitiva alla problematica degli ormeggi viene individuata l'opportunità all'attivazione di una call pubblica, con scadenza a sei mesi e con il termine di un anno per la valutazione tecnica delle proposte, fatte salve quelle già a conoscenza del Mit, incluse le occorrenti valutazioni di impatto ambientale;

27 febbraio 2021: Autorità Portuale indice una gara per l'elaborazione di un progetto per la realizzazione di una stazione marittima lungo la banchina del Canale Nord a Marghera, sponda Nord;

01 aprile 2021: Decreto Legge 45: 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, 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 portacontaineri adibite a trasporti transoceanici, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti.

PORTABAGAGLI DEL PORTO DI VENEZIA SOC. COOP.

La Cooperativa svolge i servizi di imbarco-sbarco, di deposito bagaglio, di assistenza ai passeggeri e di carico delle provviste e dotazioni di bordo per le navi ormeggiate nelle banchine del porto crocieristico di Venezia e nelle relative aree demaniali dal 1937¹.

La struttura societaria della Cooperativa negli anni ha subito diverse trasformazioni: da gruppo Portabagagli a Cooperativa a Responsabilità Limitata ed in seguito Società Cooperativa.

Attualmente i soci della Cooperativa sono 33 e 4 i dipendenti in forza, dal 30/03/2020 tutti usufruiscono del Fondo di Integrazione Salariale covid 19 per la mancanza pressoché totale di lavoro nel terminal veneziano per la pandemia. Prima della pandemia la Cooperativa arrivava ad assumere fino ad un centinaio di dipendenti stagionali per far fronte ai picchi del traffico crocieristico nel periodo aprile-ottobre.

Negli anni la “Portabagagli del Porto di Venezia Soc. Coop.” aveva saputo far fronte all’incredibile aumento dei traffici crocieristici dello scalo veneziano senza scalfire l’eccellente standard qualitativo del servizio erogato con un’attenzione praticamente artigianale del dettaglio, ma anzi, sviluppando una professionalità riconosciuta a livello internazionale dai più importanti operatori del settore. Una qualità indiscussa che trova la sua ratio soprattutto:

1 – nell’incredibile esperienza e la continua formazione del personale operativo, per cui ogni anno in collaborazione con gli enti di formazione portuali vengono organizzati corsi di safety, security, abilitazione alla guida del carrello elevatore, sollevamento, ADR (merci pericolose), lingua inglese, primo soccorso e antincendio;

2 – in un parco attrezzi riconosciuto come il migliore tra le aziende del settore che operano nei porti del Mediterraneo: 23 fork lift, 35 nastrotrasportatori elettrici per lavorare con qualsiasi tipologia di nave, 300 carri per il trasporto del bagaglio completamente coperti, 13 motrici elettriche CTR 60, 5 furgoni per il trasporto del personale, 1 Renault Kangoo attrezzato come officina mobile per interventi meccanici di emergenza, 3 furgoni Daily per il trasporto del bagaglio, tensostrutture mobili per la copertura del bagaglio in banchina in caso di intemperie da 60 mq. e un’officina meccanica operativa 24 ore su 24. Negli ultimi anni la Cooperativa aveva sempre investito nella qualità della sua attrezzatura, incrementata facendo sempre ricorso diretto alle proprie risorse arrivando anche a depositare il brevetto di un nuovo tipo di nastrotrasportatori per lo sbarco di interi contenitori di bagagli per le navi di ultima generazione (per sbarcare navi da 3-4000 passeggeri nel giro di un’ora);

3 – in un servizio di qualità garantito 24h confermato da un sondaggio commissionata dalla Venezia Terminal Passeggeri del 2011 sulla soddisfazione dei passeggeri sul servizio di ricezione/consegna bagaglio che ha registrato una media di consenso poco al di sotto del 100% (97%). La Cooperativa ha inoltre conseguito le certificazioni ISO 9001 e 45001 ed adotta un modello organizzativo D.Lgs 231/01.

Nel 2017 la Cooperativa si è aggiudicata il bando per il servizio di portabagagli e movimentazione di provviste e dotazioni di bordo per navi da crociera in area portuale, CIG: 713357082F per un importo complessivo di € 39.000.000,00, ma ha potuto usufruire solo di due anni di servizi sui sei previsti per l’inoperosità del terminal, ma ha dovuto sostenere comunque investimenti molto importanti per poter garantire la piena operatività del terminal per i sei anni di contratto previsti sulla base dei volumi preventivati e dei dati consolidati negli ultimi venti anni.

www.venezial937.it

¹ Regio Decreto N.97 del 1 giugno 1937 “Regolamento inerente la disciplina di facchinaggio e trasporto bagagli per le navi mercantili nel Porto di Venezia”

COMITATO VENEZIA LAVORA

Il Comitato Venezia Lavora è un'associazione nata senza scopi di lucro ed apartitica alla quale possono aderire solamente persone fisiche, e nata dall'esigenza spontanea di rappresentare e proteggere i seri disagi di molte categorie di lavoratori che operano nel "sistema Porto" sia direttamente che nell'indotto.

Gli associati sono lavoratori che provengono da molteplici comparti colpiti dalla gravissima crisi economica portuale per causa della cancellazione degli scali di navi da crociera nel Porto di Venezia che deve rimanere Home Port. Tra i tanti annoveriamo: Portabagagli del Porto, personale dei servizi tecnico nautici, quali Ormeggiatori, Rimorchiatori, Piloti, dipendenti della società concessionaria del terminal crociere, hostess, stewards, guide turistiche, interpreti, autonoleggi NCC, cooperative taxi, motoscafisti, funzionari di agenzie marittime, di imprese di spedizione, di società di bunkeraggio, servizi per l'ecologia e la prevenzione da inquinamenti, negozianti, artigiani, autotrasportatori, e molti Lavoratori Stagionali che non dispongono di nessun ammortizzatore sociale e rappresentanza.

La mission del comitato è quella di chiedere alla classe politica e dirigente di fare chiarezza e trovare risposta sulle questioni irrisolte che coinvolgono il Porto dal 2012 e di individuare pertanto in tempi brevi e certi la soluzione definitiva per:

- Preservare la funzione di homeport del terminal crociere di Venezia;
- Assicurare un'accessibilità nautica in sicurezza affinché le navi di nuova generazione che già scalano i porti di Genova e Civitavecchia possano arrivare anche a Venezia;
- Evitare la commistione dei traffici commerciali e crocieristica;
- Assicurare la ripresa immediata dei traffici per garantire un reddito a tutti i lavoratori che oggi stanno esaurendo gli ammortizzatori sociali o non ne hanno alcuno.

www.venezialavora.it