

### Verbale della Conferenza dei Servizi

**Indetta, ai sensi dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, per la formulazione di un parere di idoneità tecnico funzionale portuale relativamente al progetto "Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera", attualmente in fase di *scoping* presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al fine di garantire l'agibilità portuale.**

Venezia, Sede dell'Autorità Portuale (APV), Santa Marta - 12 Febbraio 2015, h. 14.45

---

**Il Presidente dell'Autorità Portuale, prof. Costa** apre i lavori della conferenza istruttoria, spiegando ai convenuti che il fine è raccogliere i pareri di funzionalità tecnico portuale sul progetto denominato "*Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera Venezia. Nuove opere di banchina e di conterminazione della sponda*", presentato in fase di *scoping* presso il Ministero dell'Ambiente, del territorio e del Mare. Viene sottolineato che la soluzione prospettata dal progetto in esame non è di breve periodo, ma potrebbe essere considerata in una ottica di revisione del Piano Regolatore Portuale con l'eventuale ri-localizzazione della stazione passeggeri di Venezia.

L'indizione della conferenza dei servizi risponde al dispositivo, articolato in sei punti, emesso dal Comitato di indirizzo coordinamento e controllo - (art. 4 - legge 29.11.1984, n. 798), tenutosi a Roma l'8 agosto 2014, il quale prescriveva, tra l'altro, il mantenimento della Marittima e l'avvio del progetto preliminare "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo" alla procedura di VIA, elaborato da APV sulla base dell'individuazione, con proprio decreto, della Capitaneria di Porto, di un'ipotesi di via alternativa a S. Marco per arrivare in Marittima (ALLEGATO 1).

Nell'ambito di tale procedimento, ora in corso di valutazione formale di impatto ambientale, le richieste di integrazioni pervenute ad APV invitano ad analizzare le alternative intese come passaggi alternativi (Canale retro Giudecca o canale Vittorio Emanuele), ma anche ad "*implementare l'analisi delle alternative aprendolo ad un ventaglio più ampio adeguatamente soppesato mediante parametri di multi-criterialità*".

Da un punto di vista temporale, in applicazione del decreto Clini-Passera, nel breve periodo si deve trovare una via alternativa praticabile per arrivare alla Marittima, ma non si esclude, nel lungo periodo, che si possa in prospettiva immaginare una nuova stazione marittima passeggeri che potrà essere ubicata anche tra le varie ipotesi da prendere in considerazione, a Marghera, ma solamente al venir meno dei vincoli di sicurezza e di congestione del traffico lungo il canale Malamocco-Marghera, a nord di Fusina, conseguenti alla realizzazione dello sviluppo portuale di Venezia in altura il cui progetto sarà esaminato dal CIPE entro l'anno in corso (ALLEGATI 2 e 3).

Il Presidente Costa ribadisce che valutare una nuova stazione passeggeri esula dall'applicazione del decreto Clini - Passera e si potrà inserire solo nel procedimento di revisione del Piano Regolatore Portuale. La parola passa all'ing. Torricella, per illustrare tecnicamente il progetto in esame.

**(10.25") Torricella, Autorità Portuale di Venezia:** l'Ing. Torricella esamina il progetto, come da atti pubblici disponibili sul sito web del Ministero dell'Ambiente, come previsto per la fase di *scoping* ambientale, preliminare ad una eventuale Valutazione di Impatto Ambientale, che presuppone, da normativa vigente, un livello di progetto preliminare molto più avanzato. Il progetto "Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera" prevede l'inserimento di un nuovo polo crociere, una nuova area dedicata alla crocieristica a Marghera

mantenendo comunque una parte dell'attività crocieristica anche in marittima, mentre per un'altra quota delle aree di marittima il progetto prevede la urbanizzazione a fini urbani. Si sottolinea che lo stesso progettista si limita a definirla *analisi "di massima" sull'accessibilità*, evidenziando in particolare l'interferenza che si verrebbe a creare con il traffico commerciale e industriale, e ipotizzando una soluzione, limitata al problema, ovvero un canale di bypass intorno all'isola delle Tresse.

L'ipotesi quindi del nuovo porto crociere è di riconvertire le aree, attualmente parzialmente dismesse, aree sulla sponda nord del canale industriale nord. Questo vuol dire, in primo luogo, che una nave per accedervi deve percorrere tutto il canale Malamocco-Marghera, quindi dalla bocca di Malamocco fino alla fine del canale stesso, evidentemente interferendo con i canali secondari sud, ovest e nord, più i bacini di evoluzione nonché i bacini di molo A e molo B dove sono presenti la totalità degli attuali insediamenti portuali e industriali. Quindi la nave deve giungere al bacino di evoluzione numero 1 che deve essere riconfigurato; il progettista prevede la sua ricalibratura con un taglio dell'isola dei serbatoi e poi si prevede l'arretramento dell'attuale sponda del canale nord arretrandolo di circa 40 metri e quindi ricostruendo una banchina sul retro, nelle attuali aree dove ci sono gli insediamenti. Il tutto prevede poi una serie di terminal dedicati ognuno per ogni accosto. Ci sono 4 accosti di navi tra i 280 e i 330 metri sul canale nord, un altro accosto è in canale Brentella, che vorrebbe dire che anche qui va arretrato il filo sponda di circa una quarantina di metri. Altri due accosti sono previsti all'imboccatura del canale Vittorio Emanuele III, che vuol dire soltanto due accosti di ormeggio-nave senza servizi alla nave ed ai passeggeri.

Questa è un'ipotesi di fase 0, attuabile secondo il progettista solo in alcuni mesi, per cui le navi potrebbero essere ormeggiate anche a distanza di 5-6 mesi dall'avvio dei lavori di realizzazione di questi ormeggi e da qui poi dalle navi possono essere imbarcati e sbarcati i passeggeri per poi essere portati con imbarcazioni minori, lungo il Vittorio Emanuele, alla stazione di Marittima.

Le maggiori criticità emergono per il fatto che:

- Le navi non avrebbero alcun tipo di servizio;
- la localizzazione espone a dei rischi di safety (le navi verrebbero posizionate a sud l'isola dei Serbatoi e a nord la Raffineria);
- vi sarebbe la necessità di realizzare gli ormeggi, scavare il canale e il bacino di ormeggio, ma in assenza di iter approvativo necessario in quanto trattasi di interventi che mutano l'attuale Piano regolatore Portuale.

Facendo un focus sull'aspetto di accessibilità nautica, il progettista ritiene che realizzando un bypass attorno all'isola delle Tresse si possa limitare il fattore interferenziale tra il traffico crocieristico e quello industriale e commerciale. Sotto il profilo della progettazione, si rileva come ci siano dei raggi di curvatura e delle grandezze di cunetta navigabile che non sono sufficienti. Inoltre l'innesto del canale Brentella avviene proprio in corrispondenza dei due ormeggi provvisori, interventi che sono per ragioni fisiche non possono essere coincidenti.

Per quanto riguarda la riconversione della Marittima, si ipotizza di mantenere la banchina Piave, che è quella verso Marghera, come attuale destinazione crocieristica comunque, e la parte interna come attività residenziale e diportistica. In questa operazione si immagina di poter ottenere dei ricavi utili per far fronte in parte agli investimenti necessari per poter essere realizzati gli investimenti del nuovo terminal crociere a Marghera. Da evidenziare che l'ipotesi del nuovo terminal crociere non avviene su aree demaniali ma avverrebbe su aree private, nella quale è necessaria anche prevedere l'attività espropriativa, con un percorso

amministrativo non irrilevante per poterla realizzare. Sotto un profilo urbanistico quell'area certamente non ha la destinazione urbanistica per l'attività crocieristica.

**(17.51'')** Il **Presidente Costa, Autorità Portuale di Venezia** passa la parola agli intervenuti, richiedendo che venga mandato ogni eventuale contributo documentale in maniera elettronica.

**(20.01'')** **Venezia Terminal Passeggeri, il dott. Cazzanti** parte dall'esame della cd fase 0 del progetto, che prevede una o due navi in ormeggio provvisorio. Dal punto di vista del terminalista, questa soluzione appare irrealizzabile, perché crea problematiche insormontabili di imbarco/sbarco passeggeri, merci e provviste. In aggiunta a ciò, considerato che il 91% delle navi che arrivano a Venezia sono home-port (porto capolinea) e non di transito, per cui necessitano di operazioni di logistica e forniture tipiche dell'home-port, la fase 0 appare irrealizzabile nel breve periodo. Pertanto partendo dalla fase 1, necessita dai 3 ai 4 anni per poter mettere in moto i primi due punti di ormeggio e circa 6 anni per il completamento, con un costo di 250 milioni (secondo quanto riportato nel progetto).

Si osserva che il progetto appare già obsoleto, in quanto può ospitare 5 navi a fronte della attuale capacità della Marittima di una disponibilità di 8 navi sopra le 40.000 tonnellate. Inoltre si rileva che il progetto è basato su navi di dimensione massima di 330 metri, per cui si andrebbe a costruire un porto nuovo, con i bacini di evoluzioni connessi, non adatti alla flotta attuale (navi con dimensioni di 360 metri e di larghezza tra i 45 e i 55 metri). Il dott. Cazzanti conclude il suo intervento rilevando che allo stato attuale delle informazioni disponibili, non è possibile fare valutazioni tecnico-funzionali-operative sulle opere previste a terra. Evidenzia che si dovrebbe tenere conto del cd "effetto imbottigliamento" delle navi ormeggiate lungo il canale nord, ovvero se la larghezza del canale sarà sufficiente rispetto a quanto previsto nelle ordinanze delle autorità competenti necessarie per la sicurezza della manovra delle navi. In caso negativo, l'operatività sarebbe compromessa per l'impossibilità di attuare una programmazione efficiente di ingresso e uscita dal canale. Per quanto riguarda i costi del progetto, la società VTP Engineering rileva che il costo effettivo sarebbe maggiore a quello presentato di 250 milioni, ovvero pari a circa 668 milioni, esclusi interramenti, cavidotti e opere di alimentazione elettrica dalla banchina (*cold ironing*). A tal proposito viene fatto notare che, nel progetto, pur non essendo apparentemente inclusi i costi per il *cold ironing*, questo accorgimento tecnico viene valutato come fondamentale per ridurre l'inquinamento.

**(26.19'')** **Federagenti, l'Ing. Santi, rappresentante degli agenti marittimi**, evidenzia all'assemblea due problematiche fondamentali: la non osservanza delle linee guida internazionali per la costruzione di un'area portuale e le interferenze tra il traffico commerciale e il traffico passeggeri. Per quanto riguarda il primo problema, si ricorda che il porto di Venezia è già un porto bipolare e le normative internazionali (SOLAS, il codice ISPS) prevedono la necessità sempre maggiore di separare i traffici commerciali dai traffici passeggeri, per limitare rischi sia di terrorismo che di danno ambientale, mentre nel progetto in analisi si va esattamente in controtendenza. Per le interferenze tra il traffico commerciale e quello passeggeri, l'Ing Santi illustra brevemente i risultati di uno studio effettuato da Federagenti (ALLEGATO 4), realizzato confrontando il programmato traffico crocieristico sopra le 40.000 tonnellate del 2015, cioè quello che sarà il reale movimento in entrata e in uscita delle navi da crociera, con il reale movimento consolidato del 2014 del porto commerciale. La simulazione ha dimostrato una situazione di congestione nei mesi estivi, e soprattutto nei mesi di massimo carico, per esempio il mese di maggio 2015, che vedrebbe la presenza di giornate, classicamente il sabato, la domenica e il lunedì, in cui si potrebbe avere 17 movimenti in ingresso, altri 17 movimenti in uscita, più i movimenti all'interno del porto. Questa ipotetica situazione di congestione porrebbe seri limiti di accesso alle navi commerciali per i giorni di sabato, domenica e lunedì e maggiori costi

non quantificabili. Alle navi passeggeri verrebbero anche applicate diverse finestre temporali per l'ingresso e l'uscita dal porto, essendo il Canale Malamocco Marghera a senso unico alternato e osservando le norme di sicurezza per la navigazione che non prevede la commistione di convogli merci e passeggeri, con una totale incompatibilità con i collegamenti aerei e di trasporto pubblico. Si osserva come la soluzione Marghera possa paradossalmente creare un danno incrociato per entrambi i business. In conclusione considerando anche i maggiori costi per i servizi tecnico-nautici per raggiungere Marghera (navigazione maggiore per percorrere il Canale Malamocco Marghera anziché approdare in Marittima), si evidenzia il concreto rischio di esclusione del Porto sia Cargo che passeggeri dalle rotte internazionali.

**(33.30'')** **Capitaneria di porto, l'Ammiraglio Piattelli**, sulla base della documentazione a suo tempo presentata alla Capitaneria di porto e di quella giacente attualmente presso il Ministero dell'Ambiente, l'Autorità Marittima ribadisce quanto espresso in sede di valutazione comparativa, effettuata con l'Autorità Portuale e con il Provveditorato alle Opere Pubbliche nel 2014, e del quale esito è stato già riferito al competente Ministero dei Trasporti. Si rileva che la sicurezza per la fase 0 del progetto è inaccettabile. L'eventuale realizzazione futura di un polo turistico passeggeri su Marghera dovrebbe essere valutata sulla base di un progetto più avanzato, con la condizione della separazione dei traffici su Marghera, come prospettato con la realizzazione della piattaforma offshore.

**(35.23'')** **Provveditorato OO.PP., l'Ing. Daniele** si riserva di approfondire il progetto. Allo stato attuale delle conoscenze su questo tipo di proposta, il Provveditorato si associa al parere espresso dalla Autorità Marittima, richiamando la valutazione congiunta del progetto effettuata nel 2014. Sul piano sia tecnico che realizzativo, valutando costi e tempi di esecuzione, la proposta non sembra accoglibile.

**(37.02'')** **Piloti, il Cap. Mazzucco** condivide quanto espresso dalla Autorità Marittima in quanto non ci sono misure, fondali o larghezze sufficienti per accogliere navi di dimensioni maggiori di 300 metri che solo saltuariamente per il giorno di Redentore vengono portate a Marghera. In alternativa, il canale dovrebbe essere allargato dalla strettoia fino al bacino di evoluzione 3. All'imboccatura dei canali Nord e Brentella, quando una nave è ormeggiata all'ingresso, sembra non ci siano a disposizione i 2/3 della larghezza in cunetta, impedendo quindi il transito di un'altra nave, venendo meno i normali parametri di sicurezza, il che costringerebbe l'ormeggio obbligato prima della nave che va più all'interno e poi le altre. Viceversa in partenza, prima quella più esterna e poi le altre.

**(39.16'')** **Rimorchiatori, il Cap. Calderan** rileva che gli ormeggi del progetto ricadrebbero sulla attuale collocazione della base operativa di ormeggio dei rimorchiatori, che necessiterebbe quindi di essere rilocata. Concorda con il parere espresso dai piloti, e rileva l'impossibilità di defluire in sicurezza le navi con le dimensioni da progetto.

**(40.56'')** **Ormezzatori, il Cap. Schiavon** concorda con i pareri negativi sulla sicurezza espressi da piloti, Autorità Marittima, rimorchiatori.

**(41.40'')** **Agenzia delle Dogane, il dott. De Meo**, limitando la valutazione agli aspetti di competenza che attengono alla vigilanza doganale sulle merci, esprime due ordini di valutazioni in termini di perplessità forte. La prima riguarda la cosiddetta opzione 0. Per quanto riguarda l'esercizio della vigilanza sulle merci (provviste e dotazioni di bordo) che devono essere imbarcate sulle navi ormeggiate sull'Isola dei Petroli, ci sono grossi problemi e quindi ci sono fortissime riserve.

Il secondo ordine di osservazioni riguarda il controllo ai passeggeri. I passeggeri raggiungerebbero le stazioni e i terminal attraverso trasbordi che in via ordinaria credo non siano compatibili con il disimpegno dell'attività

di vigilanza. Il permanere dell'operatività di alcune sale passeggeri presso la Marittima di Venezia realizzerebbe una parcellizzazione dei luoghi di controllo.

Si sottolinea inoltre che, sull'isola adibita a banchina provvisoria sono operativi depositi fiscali e doganali di prodotti energetici. Disposizioni di legge disciplinano l'assoluta impossibilità di svolgere altre attività non strettamente correlate all'esercizio dei depositi fiscali. Evidenti ragioni di sicurezza fiscale legate al deposito di questi prodotti ad elevata sensibilità, rappresentano motivo di preoccupazione per gli organi preposti a questo tipo di vigilanza.

In ordine a tutti gli aspetti che attengono alla strutturazione della stazione passeggeri nell'ambito del nuovo terminal, è di tutta evidenza che dovrebbero essere replicate le attuali conformazioni della Marittima in termini di organizzazione delle fasi di imbarco e sbarco e di controllo dei bagagli dei passeggeri. Per questo, sulla base degli elementi attuali si esprimono fortissime riserve e perplessità rispetto alla possibilità di istituire in quella zona una ulteriore stazione passeggeri rispetto a quella attualmente in essere.

**(46.58'')** **Polizia di Frontiera, il Dott. Tumminia**, rappresenta che, dal punto di vista della pubblica sicurezza, il parere tecnico potrebbe essere positivo solo a condizione che, ai fini della tutela da atti ostili intenzionali rivolti sia al traffico marittimo che alle infrastrutture, venisse garantita la netta distinzione tra il traffico crocieristico e quello commerciale e industriale. Nel caso di azioni di contrasto a questi atti ostili, ad esempio di natura terroristica, gli effetti cosiddetti collaterali potrebbero essere gravemente amplificati proprio dalla presenza di merci o di traffici che per la loro natura intrinseca presentano una rilevante pericolosità.

**(48.00'')** **Guardia di Finanza, il Ten. Col. De Franchis** si allinea con quanto rappresentato dall'Agenzia delle Dogane, ovvero della difficoltà operativa di spostare il personale dalla Marittima, ammesso che fossero resi disponibili degli adeguati spazi doganali. Per esercitare il servizio nel migliore dei modi andrebbero perfettamente definiti spazi, ambienti e diverse competenze commerciali e turistiche. Appare estremamente complesso pensare di risolvere strada facendo le problematiche importanti che invece andrebbero valutate in fase di progettazione.

**(50.20'')** **Terminalisti, il Sig. Semenzato** in rappresentanza dei terminalisti di Porto Marghera ravvisa che il progetto appare carente e necessita di analisi e di approfondimenti, e in ultima analisi non rappresenti una soluzione di breve periodo. Ribadisce le difficoltà derivanti dalla commistione di traffico eventuale di merci e passeggeri nel canale Malamocco Marghera, essendo a senso unico alternato. Il problema dell'accesso all'isola commerciale, la zona industriale di Marghera, peggiorerebbe se le navi da crociera dovessero percorrere il canale fino all'ultimo bacino di evoluzione esistente.

**(52.52'')** **Rappresentanza dei lavoratori Art. 17 – il Sig. Tassan** ribadisce che, avendo il traffico passeggeri la priorità sul traffico commerciale, per ovvie ragioni di sicurezza dei passeggeri, ciò comporterebbe un aggravio della crisi del mercato cargo attuale e conseguente calo dell'occupazione.

**54.45) Rappresentante dell'Ente Zona Industriale di Porto Marghera - dr. Gianluca Palma**, esprime la posizione per conto di ENI e Versalis. Il progetto è stato vagliato per la documentazione che è stata depositata presso il MATTM e sono emerse 2 criticità:

- una legata alla fase Zero, sia per il fatto che gli ormeggi sono situati in un'area data in concessione all'ENI per un periodo di 20 anni, e che quindi in questo momento è utilizzata per le attività specifiche della raffineria, che permangono in virtù del fatto che sono stati messi in essere dei progetti di trasformazione del sito, di lungo periodo. I 2 ormeggi sono collocati sopra un *top event*, un evento incidentale critico valutato dalla

raffineria di Venezia ai fini della Legge Seveso, D.Lgs. n. 334/1999. Il suddetto rapporto di sicurezza, è stato vagliato dal Comitato tecnico Regionale, per la normativa sui rischi di incidente rilevante;

- una legata alla Fase 1, successiva: non utilizzando il by-pass, ma utilizzando il Canale Malamocco- Marghera, si evince che il transito delle navi andrebbe ad interessare un area di impatto di evento incidentale perché fronteggia la testata del petrolchimico. Secondo le disposizioni che recentemente il Comune di Venezia ha adottato con la variante al Piano regolatore RIR - Rischio Incidente Rilevante, in attuazione del D. M. 9 maggio 2001, che prevede che *“in funzione dei rischi di incidente rilevante presente all'interno di un sito, il Comune effettui la pianificazione urbanistica per stabilire le classi di edificabilità”*, si osserva che il Canale Malamocco –Marghera ha un indice di edificabilità ridotto, ovvero essendo interessato da rischio non tutte le attività possono essere effettuate (ad es.: il decreto parla di *“collocazione di una stazione”*, molto simile a ciò che potrebbe essere il transito passeggeri). Si aggiunge che la variante RIR è stata adottata dal Comune nel marzo 2013 ed è un provvedimento quindi che tiene conto di una fotografia reale di impianti presenti.

I rappresentanti di Eni e Versalis si associano a quanto espresso dal Rappresentante dell'Ente Zona.

**(59.35) Comune di Venezia, il dott. Costantini** ribadisce le posizioni espresse dall'Il Comune di Venezia nella fase di *scoping* (ALLEGATO 5). Il Livello progettuale proposto è molto preliminare, e si rilevano delle parziali incompatibilità con la strumentazione urbanistica del comune di Venezia. Si ribadiscono le preoccupazioni già manifestate al Ministero dell'Ambiente, non solo di sicurezza e salvaguardia umana ma anche ambientale che si ritiene possano discendere dalla eventuale approvazione di questo progetto. Gli elementi che vengono dati, sia al progetto preliminare e sia al rapporto ambientale, paiono lasciare ampi margini di criticità ambientale. Pare incompiuta la valutazione dei rapporti con la situazione terrafermiera, sia per la movimentazione passeggeri e merci, sia per la parte acquatica, rispetto ai progetti burocraticamente già avanzati come la piattaforma offshore e il terminal Ro-Ro già operativo in fronda lagunare.

**(01.03.10) Comune di Cavallino- Treporti, il Dott. Di Gregorio** specifica che per questo particolare progetto il comune di Cavallino Treporti non ritiene di esprimere una sua valutazione ma essendo la portualità di interesse, ritiene di partecipare ai lavori per avere completezza delle informazioni.

**(01.03.19) Presidente Costa, Autorità Portuale di Venezia,** dichiara chiusa l'assemblea alle ore 15.45.

ALLEGATO 6 - LISTA PARTECIPANTI