

## VALUTAZIONE IN MERITO ALL'IPOTESI DI INSERIMENTO DELL'ATTIVITA' CROCIERISTICA A MARGHERA

### 1. PREMESSE

Si riportano di seguito le considerazioni tecniche dalle quali risulta impraticabile l'immediato trasferimento dell'attività crocieristica a Marghera,

### 2. ACCESSIBILITA' NAUTICA

A Marghera si accede attraverso la bocca di Malamocco, e si percorre il canale Malamocco-Marghera. Si rilevano le seguenti osservazioni.

#### 1. CANALE A SENSO UNICO ALTERNATO (figg. 1 - 4)

Nell'ipotesi che il traffico crociere dovesse raggiungere Marghera vi sarebbe una interferenza del 100 % col traffico commerciale-industriale, in quanto si dovrebbe percorrere il canale nella sua totalità.

Nell'arco della giornata ci sono 3 convogli di navi (che impiega 1 ora e 30 min per arrivare dalla bocca al porto commerciale) che entrano e 3 convogli di navi che escono: le navi passeggeri non possono viaggiare con navi con prodotti petroliferi e/o pericolosi (ord. CP 67/2009).

Con questi presupposti, se uno dei convogli rispettivamente per l'entrata e per l'uscita fosse dedicato alle navi passeggeri ci sarebbe una riduzione del 33% del traffico commerciale.

L'ipotesi di allargare il canale Malamocco-Marghera, oltre a non risolvere il problema delle interferenze tra i diversi tipi di traffico, verrebbe a costare oltre 400 milioni di euro e bisognerebbe rimuovere 20 milioni di metri cubi di sedimenti oltre ai sottoservizi.

Inoltre, il canale Malamocco - Marghera consente da ordinanze vigenti transito di navi aventi lunghezza massima 300 metri: i casi di navi più lunghe vengono gestiti in relazione alla loro eccezionalità (2 casi all'anno):

- interdicensi il resto del traffico commerciale e industriale
- con la garanzia che le condizioni meteo-marine debbano essere ottimali

Con l'ipotesi del canale Contorta-S. Angelo, i convogli delle navi da crociera non devono percorrere tutto il canale Malamocco-Marghera ma solo una parte (in termini di



tempo di percorrenza è circa un terzo del tempo complessivo): quindi se si aggiungono due convogli dedicati alle sole navi da crociera (uno in entrata e uno in uscita), occupando il canale solo per una parte, lo possono percorrere quando gli altri convogli sono già in navigazione (nel senso opposto, preservando le distanze di sicurezza), senza quindi alterare il ritmo dei convogli commerciali industriali.

## 2. PRESENZA DEL CAVO ELETTRICO AEREO IN LOCALITA' DI FUSINA

Il cavo in questione (figg. 5-6) è uno delle due alimentazioni primarie del comune di Venezia; la società non accetta facilmente lo scollegamento dell'alimentazione per evidenti ragioni di sicurezza, ogni volta che viene scollegato il cavo (festa del redentore a Venezia) viene richiesta una garanzia fideiussoria; la disattivazione va richiesta circa un mese prima. Vi sono pertanto le seguenti misure restrittive (TERNA con la nota del 15.03.2011 prot. 198)

- i. Per navi di altezza (da piano galleggiamento) compreso tra 58 m e 64 m, è richiesta la messa fuori servizio cavo, previa richiesta antecedente di un mese, necessari ad organizzare l'operazione;
- ii. Per navi di altezza (da piano galleggiamento) oltre 64 m il traffico è interdetto

**Le navi che quindi non potrebbero transitare a Marghera per tale motivo sono su dati di traffico 2013: navi 14 per 187 toccate (374 transiti) di cui:**

- i. navi inferiori a 300 metri di lunghezza, con altezza superiore a 58 metri, sono pari a 15.7% del totale
- ii. navi superiori a 300 metri di lunghezza, con altezza superiore a 58 metri sono pari a 17.5% del totale

## 3. ORARI E BENEFICI DI MAREA

Le navi passeggeri e alcune tipologie di navi commerciali quali RO-RO e Porta Containers, richiedono entrambe il rispetto degli orari (vincoli commerciali) nonchè le terze (Porta Containers) richiedono di entrare/uscire in porto con la marea favorevole (alta marea), questo per aumentare la capacità di carico. Questi vincoli complicano ancora di più le possibilità di transito lungo il canale, limitando pertanto, le ore utili.

## 3. **AREE DI TERRA: ATTUALI ATTIVITA' E CONCESSIONI DEMANIALI**

Non tutti gli accosti di Marghera (figure 7-9) consentono l'ormeggio delle navi da crociera per i seguenti motivi:

- 1) circa il 50% degli accosti sono costruiti in maniera tale da scaricare solo merce attraverso gru e/o aspiratori;
- 2) un'altra parte non hanno delle aree in banchina per far scaricare i passeggeri e i bagagli (occupati da magazzini).
- 3) una parte è accessibile a navi di ridotte dimensione, e comunque presentano i vincoli di cui ai punti 1 e 2.





Gli accosti che sono in grado tecnicamente di ricevere navi da crociera sono gli accosti indicati nella fig. 10 (aree evidenziate in giallo, terminal TIV, VECON, TRI): per questi accosti si evidenzia che alcuni sono occupati da macchinari e magazzini che impediscono lo sbarco dei passeggeri; non è possibile quindi una commistione tra attività commerciale e attività crociere per cui se si tolgono le infrastrutture per lo sbarco merci non si possono più sbarcarle e quindi vi è una perdita di circa 6 milioni di tonnellate di merce e di 400 occupati diretti (comprende i dipendenti TIV, VECON, TRI, NUOVA CLP (totale 300), più una stima degli addetti di altre aziende coinvolte)

#### **4. INTERFERENZE COL TRAFFICO COMMERCIALE INDUSTRIALE E RELATIVI INSEDIAMENTI**

Il traffico crociere come detto al punto 2 non può viaggiare assieme al traffico commerciale e industriale, questo per evitare eventuali incidenti e/o attentati.

Per le stesse ragioni non può viaggiare a ridosso di insediamenti industriali e/o petroliferi che contengono sostanze pericolose: è il caso di innumerevoli serbatoi dispersi su tutto il territorio di porto Marghera. Si tenga presente che a differenza degli operatori abituali, la categoria di crocieristi non è addestrata per attacchi terroristici e/o incidenti che coinvolgono impianti industriali e serbatoi (SEVESO). Comunque, anche a seguito di interventi sostanziali relativi all'accessibilità nautica, rimarrebbe comunque il problema relativo all'inconciliabilità tra attività chimiche/petrolifere esistenti a nord di Fusina ed il transito di navi passeggeri: infatti, come dimostrato dal Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (ed. 2008), i raggi di danno da scenari incidentali "Seveso" (fig. 11) sarebbero tali da rendere pericoloso il transito di navi passeggeri.

#### **5. ACCESSIBILITA' TERRESTRE**

Le aree di terra che sono richiamate nella figura 10 sono accessibili dai passeggeri previo percorso promiscuo assieme ai camion che trasportano le altre merci: vi è un'elevata probabilità d'incidenti stradali

Inoltre bisognerebbe dotare ogni crocierista con dei dispositivi per proteggersi dalle polveri prodotti dai materiali depositati sulle banchine.

#### **6. PROBLEMATICHE DI CARATTERE FUNZIONALE**

A quanto già rappresentato vanno inoltre aggiunte ulteriori considerazioni per rendere un porto completo delle dotazioni minime, già presenti nell'attuale porto crociere di marittima:

- Devono essere realizzati dei terminali passeggeri;
- La Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane non hanno le strutture e l'organico per gestire un così elevato flusso di passeggeri;





- Devono essere realizzati i servizi per la gestione dei bagagli;
- Non vi sono mezzi di trasporto per pedoni;
- Security: il programma nazionale di security prevede che le merci e i passeggeri siano separati;
- Va individuata una modalità di trasferimento dei passeggeri a Venezia e verso i principali sistemi di trasporto (ferrovia e aeroporto).

## 7. ASPETTI FORMALI

Non da ultimo vanno ricordati alcuni aspetti di carattere meramente formale e che potrebbero comunque inficiare qualsiasi procedimento di inserimento dell'attività crocieristica a Marghera:

- A. vi sono delle concessioni demaniali che dovrebbero essere revocate
- B. la destinazione urbanistica non prevede tale attività
- C. affidare ad un concessionario senza l'espletamento di una gara ad evidenza pubblica non è percorribile.

## 8. ANALISI DEL CANALE VITTORIO EMANUELE QUALE VIA DI ACCESSO AL PORTO CROCIERE ESISTENTE

In primis valgono le considerazioni espresse ai punti valgono le considerazioni espresse al punto 2 nonché il parere negativo già espresso con lettera n° prot.30461 dell'08.11.2012 dalla Capitaneria di Porto relativo al transito di navi da crociera sul Canale Vittorio Emanuele

Gli attuali limiti sono limitato pescaggio disciplinati dall'ordinanza CP n°53/2013 sono:

- a mt. 4,6 per navi di larghezza compresa tra mt.20 e mt.30
- a mt. 6,10 per navi di larghezza inferiore

Un eventuale escavo/adequamento del canale, previo ritiro del parere già espresso dalla Capitaneria di Porto richiederebbe:

- ✓ uno stanziamento di circa 170 milioni,
- ✓ tempo di realizzazione dei lavori almeno 2 anni
- ✓ adeguamento del bacino di evoluzione n°1 (fig. 12) che deve essere ampliato e dell'isola dei serbatoi
- ✓ chiusura dell'attività operativa della raffineria e dei serbatoi

**All.: elenco figure**

