



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

Venezia, - 4 DIC. 2014
Prot. 35350-STAFF-SG/17705

PROTOCOLLO APV.U.0017705.04-12-2014

Responsabile procedimento
Dott.ssa Claudia Marcolin

Area di competenza
Area Affari Legali

A mezzo PEC

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
stm@pec.mit.gov.it
segreteria.ministro@pec.minambiente.it
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it
ministro.segreteria@beniculturali.it
uffgabinetto@postacert.istruzione.it
segr.tecnicaministro@istruzione.it
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it
oopp.triveneto@pec.mit.gov.it
protocollo@pec.comune.venezia.it
chioggia@pec.chioggia.org
comune.mira.ve@pecveneto.it
dm.venezia@pec.mit.gov.it

Spettabile

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

Per conoscenza

Spettabile

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**

Spettabile

**MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI
E DEL TURISMO**

Spettabile

**MINISTERO DELL'ISTRUZIONE, DELL'UNIVERSITA'
E DELLA RICERCA**

Spettabile

REGIONE VENETO

Spettabile

**PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER IL VENETO,
TRENTINO ALTO ADIGE E FRIULI VENEZIA GIULIA**

Spettabile

COMUNE DI VENEZIA

Spettabile

COMUNE DI CHIOGGIA



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

Spettabile
COMUNE DI CAVALLINO TREPORTI

Spettabile
COMUNE DI MIRA

Spettabile
CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA

Oggetto: Osservazioni sull' idoneità tecnico-funzionale-portuale del progetto di un nuovo terminal passeggeri alla bocca di Lido denominato "Venis 2.0".

Con riguardo al progetto in oggetto specificato,

- considerato che lo stesso risulta localizzato su aree demaniali marittime portuali (Bocca del Lido), la cui amministrazione e gestione è rimessa in via esclusiva, ai sensi e per gli effetti degli artt. 5 e 6 della legge n. 84/94, all'Autorità Portuale;
- considerato altresì che, ai sensi dell'art. 6 comma 1 lett. c) della L. n. 84/1994, è compito di quest'Autorità *"l'affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale (...)"*, qual è appunto la gestione della stazioni marittime nonché le ulteriori attività di supporto ai passeggeri (art. 1 lett. E) del D.M. 14/11/1994); la scrivente Autorità Portuale ha ritenuto opportuno convocare una Conferenza di Servizi, tenutasi lo scorso 14 novembre con la partecipazione delle istituzioni pubbliche competenti per materia nell'ambito portuale e le rappresentanze delle categorie al fine di valutare la funzionalità tecnica del progetto anche nella prospettiva necessaria di stabilire la pubblica utilità di un'opera progettata e presentata da un soggetto privato e relativa ad un terminal crocier-

Autorità Portuale di Venezia
Santa Marta, Fabbricato 13
30123 Venezia
T +39 041 533 4111
F +39 041 533 4254
CP 91 Venezia 12
30121 Venezia
P.IVA e CF 00184980274

apv@port.venice.it
www.port.venice.it

PEC
autoritaportuale.venezial@legalmail.it





AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

stico che dovrebbe sorgere su aree demaniali e che, per poter essere valutato dalla scrivente, deve rispondere *in primis* alle esigenze portuali, sia in termini di *safety-security* sia in termini di efficienza del servizio.

La Conferenza di cui si allega copia integrale del verbale (all. 1) ha evidenziato allo stato attuale le criticità di sotto evidenziate sia dalle Forze dell'Ordine competenti sia dai servizi tecnico nautici, oltreché dalle rappresentanze degli agenti marittimi e dal soggetto gestore del terminal passeggeri:

1) Sicurezza nautica: il posizionamento del nuovo terminal in bocca del Lido lo espone a venti sia dominanti che prevalenti, correnti ed onde di risacca che complicano le manovre di ormeggio sebbene supportate dai servizi di rimorchio, pilotaggio ed ormeggio, rendendo estremamente difficoltose e pericolose per la sicurezza le fasi di ormeggio, disormeggio e stazionamento della nave;

2) Security: il nuovo terminal lavorerebbe in combinazione con l'attuale terminal di Marittima dove passeggeri, bagagli e vivande verrebbero scortati (dalla bocca di porto del Lido, lungo i canali di San Marco e della Giudecca) dalle Forze dell'Ordine per essere sottoposti ai necessari controlli di security e doganali. Tale soluzione comporterebbe un notevole incremento del traffico navale in canale di San Marco e della Giudecca, oltre a rendere particolarmente difficoltoso lo svolgimento delle operazioni doganali da parte della Guardia di Finanza che vedrebbe il proprio personale continuamente impegnato nell'attività di scorta.

Soluzione alternativa sarebbe quella di costituire un nuovo punto di controllo doganale presso il nuovo terminal, ciò comportando tuttavia il trasferimento in tutto o in parte della Guardia di Finanza, o la necessità di assumere nuovo

Autorità Portuale di Venezia
Santa Marta, Fabbricato 13
30123 Venezia
T +39 041 533 4111
F +39 041 533 4254
CP 91 Venezia 12
30121 Venezia
P.IVA e CF 00184980274

apv@port.venice.it
www.port.venice.it

PEC
autoritaportuale.veneziamail@legalmail.it



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

personale (con incremento dei relativi costi) di GF da utilizzare per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Analogo discorso vale per la Polizia di Frontiera e per lo svolgimento delle attività di security ad essa demandate.

A tutto ciò si aggiungano le complicità che il posizionamento del nuovo terminal comporterebbe in termini di lotta all'immigrazione clandestina (dovrebbero essere utilizzate delle navette per scortare i traghetti con i passeggeri in transito dalla bocca del Lido alla Stazione di Marittima) o di minaccia terroristica, per far fronte alla quale dovrebbe essere messo a punto un sistema integrato di difesa con gruppi aeronavali. In ogni caso entrambe le citate soluzioni oltre a comportare notevoli disagi organizzativi e pratici, determinerebbero a carico delle Forze dell'Ordine, e quindi dello Stato, un enorme incremento delle spese da sostenere.

3) **Offerta portuale:** è stato valutato che il nuovo terminal determinerebbe una diminuzione dei volumi dei traffici, essendo in grado di ospitare solo 5 navi da crociera anziché le 8 attuali.

4) **Funzionalità ed efficienza economica:** in termini di costi globali, è stato altresì quantificato che attivare un nuovo terminal, mantenendo comunque attiva l'attuale stazione marittima per attività di imbarco/sbarco passeggeri e carico/scarico merci, determinerebbe un incremento dei costi pari al 130%, con la conseguenza che anche le già alte tariffe a carico delle compagnie armatoriali che vengono a Venezia subirebbero un aumento considerevole, rendendo il Porto di Venezia commercialmente meno appetibile.

Per scrupolo si evidenzia che conseguenza di quanto sopra è che Venezia cesserebbe di essere un *home port* per trasformarsi in un porto di *transito*, tipico

Autorità Portuale di Venezia
Santa Marta, Fabbricato 13
30123 Venezia
T +39 041 533 4111
F +39 041 533 4254
CP 91 Venezia 12
30121 Venezia
P.IVA e CF 00184980274

apv@port.venice.it
www.port.venice.it

PEC
autoritaportuale.veneziamail@legalmail.it




AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

del turismo giornaliero sino ad oggi nettamente marginale per il porto di Venezia, questione particolarmente cara alle istituzioni locali e centrali.

Nello spirito di leale collaborazione tra Pubbliche Amministrazioni si trasmette la presente al MIT e anche a tutti i soggetti che hanno partecipato alla riunione dell'8 agosto 2014 del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia della laguna di Venezia istituito ai sensi dell'art. 4 legge n. 798/1984 (c.d. "Comitatone"), al fine di dare attuazione alle direttive del Governo di eliminare il traffico delle grandi navi da crociera dai canali di San Marco e della Giudecca salvaguardando l'eccellenza della portualità croceristica veneziana e con preghiera di voler considerare le questioni ivi emerse ai fini di una prioritaria valutazione più organica e funzionale del progetto in questione, che preceda quella (doverosa) ambientale, anche solo per garantire la sicurezza della navigazione e per perseguire gli obiettivi di contenimento dei rischi connessi al traffico marittimo delle "grandi navi" che tanto ha rappresentato il decreto Clini-Passera.

Distinti saluti.

Il Presidente
A.to Prof. Paolo Costa



All.: c.s.

Autorità Portuale di Venezia
Santa Marta, Fabbricato 13
30123 Venezia
T +39 041 533 4111
F +39 041 533 4254
CP 91 Venezia 12
30121 Venezia
P.IVA e CF 00184980274

apv@port.venice.it
www.port.venice.it

PEC
autoritaportuale.venezial@legalmail.it





AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

CONFERENZA DI SERVIZI

ACCESSIBILITA' DEL PORTO DI VENEZIA E LAVORI DI POSA DEI CASSONI DEL SISTEMA MOSE

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA, 14/11/2014 - h.11.30- 13.00

BOZZA DI VERBALE

Si è tenuta in data odierna la terza riunione della Conferenza di Servizi indetta dall'Autorità Portuale di Venezia con decreto presidenziale n. 1725 del 7 novembre 2014 per la formulazione di un parere di idoneità tecnico funzionale portuale al progetto di un nuovo terminal passeggeri alla bocca di Lido denominato "Venis 2.0" (Si veda Allegato 1 - convocazione prot. APV 13366 del 7 novembre 2014).

Presenti i rappresentanti di : Capitaneria di Porto di Venezia, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, Comune di Cavallino- Tre Porti, Ufficio delle Dogane di Venezia, Polizia di Frontiera di Venezia, Venezia Terminal Passeggeri Spa, Rappresentanza degli Agenti e Raccomandatori Marittimi, Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della Provincia di Venezia, Rappresentanza del Servizio Rimorchio, Rappresentanza del Servizio di Pilotaggio, Rappresentanza del Servizio di Ormeaggio. Assente: Comune di Venezia (si veda Allegato 2 - foglio presenze).

Introduce la riunione il **Presidente di APV, Prof. Paolo Costa**, il quale - nel ringraziare i partecipanti per essere intervenuti alla riunione – illustra brevemente lo scopo dell'incontro che consiste nel procedere ad una valutazione tecnico-funzionale del progetto denominato "Venis 2.0", recentemente depositato presso la Commissione VIA del MATTM per la fase di scoping, al fine di capire – al di là di ogni valutazione di carattere ambientale – se tale progetto sia idoneo a risolvere i problemi attualmente in essere e, pertanto, soddisfare gli obiettivi che il Governo si è prefissato ed ha espresso con la delibera del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo ex art.4 della legge 798 del 1984 l'8 agosto 2014 e cioè garantire l'attività e l'efficienza della crocieristica veneziana allontanando il traffico crocieristico dal centro storico.

Il rischio concreto è che il progetto "Venis 2.0, anche a fronte di una valutazione di impatto ambientale positiva, non sia comunque idoneo a conseguire i suddetti obiettivi.. In tal senso la presente riunione mira ad una verifica tecnico-funzionale del progetto Venis 2.0, al fine di stabilire se esso è in grado di soddisfare le esigenze funzionali della portualità quali ad esempio quelli della safety e della security, delle attività doganali e della polizia di frontiera, dei servizi tecnico-nautici e dell'economia portuale. I pareri di competenza che verranno resi in proposito dai soggetti partecipanti verranno raccolti e messi a disposizione di tutte le autorità competenti a partire dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di una valutazione complessiva del progetto in questione.



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

Il Presidente riassume quindi quanto fino ad oggi occorso, ricordando anzitutto le limitazioni imposte dal decreto Clini-Passera al transito delle navi da crociera nei canali di San Marco e della Giudecca e, quindi, la necessità - individuata dal Governo - di identificare una via di navigazione alternativa al passaggio delle navi lungo i canali di San Marco e della Giudecca.

A tal riguardo si rammenta la riunione dell'8 agosto 2014 del Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo ex art. 4 della L. n. 798/1984, all'esito della quale il predetto organo:

- ha preso atto che ad oggi l'attuale Stazione Marittima di Venezia è da ritenersi l'unica in grado di costituire un punto di approdo valido per la crocieristica nazionale e internazionale, sia con riferimento alle caratteristiche di accessibilità delle navi, dei passeggeri e delle forniture di merci, sia in quanto garantisce la presenza di adeguati standard di sicurezza, tanto di "safety" che di "security", per le navi e per gli ambiti portuali interessati;
- ha invitato APV ad avviare la revisione del proprio piano regolatore portuale che, in prospettiva, individui nuova stazione marittima passeggeri, che potrà essere ubicata a Marghera al venir meno dei vincoli di sicurezza e di congestione del traffico lungo il canale Malamocco-Marghera conseguenti alla realizzazione dello sviluppo portuale di Venezia in altura il cui progetto sarà esaminato dal Cipe;
- ha raccomandato ad APV di sottoporre con sollecitudine il progetto di ricalibratura del Contorta-Sant'Angelo a Valutazione di Impatto Ambientale, e ciò in considerazione del fatto che *"tale progetto è l'unico che, nell'attuale fase emergenziale, soddisfa sia l'obiettivo di eliminazione del traffico delle grandi navi da crociera dai canali di San Marco e della Giudecca sia quello di mantenimento dell'eccellenza della portualità crocieristica veneziana, possedendo, allo stato, un adeguato livello di definizione progettuale in quanto presenta gli elementi necessari e sufficienti per essere sottoposta a VIA; ciò fermo restando che in sede di valutazione di impatto ambientale, potranno essere definite le prescrizioni necessarie a renderlo funzionale al progetto di ingegneria naturalistica inteso al recupero morfologico della laguna centrale oltre che aderente al Piano di gestione del Sito Unesco "Venezia e la sua laguna".*

Ciò detto si precisa che ad oggi è pendente - in attesa di valutazione - avanti la Commissione VIA del MATTM il progetto relativo all'accesso via Contorta-Sant'Angelo, per il quale APV ha presentato in data 15/09/2014 istanza di valutazione di impatto ambientale ex artt. 165 e 182 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., riscontrata dal MATTM con comunicazione di procedibilità del 18 settembre. Il progetto "Venis 2.0" in oggetto è invece attualmente in fase di prevalutazione (scoping) da parte della Commissione VIA e, dunque, in attesa di essere eventualmente avviato in modo formale alla procedura VIA qualora i proponenti competenti lo considerino capace di rispondere agli obiettivi



La parola passa all'Ing. Nicola Torricella (APV) che procede ad illustrare il progetto Venis 2.0 così come appare dalla documentazione scaricabile sul sito del MATTM.

L'Ing. Nicola Torricella (APV) descrive il progetto in questione evidenziando anzitutto che il livello di progettazione dell'opera in esame è assimilabile ad uno studio di fattibilità.

Quanto al nuovo terminal, esso verrebbe a sorgere presso la bocca di porto del Lido e consisterebbe in un lungo pennello realizzato su cassoni non ancorati al fondo, su cui le navi dovrebbe essere ormeggiate. La capacità del nuovo terminal dovrebbe essere di n. 5 navi da circa 300 m ciascuna. E' previsto un collegamento a terra definito di emergenza.

L'Ing. Torricella espone le sue perplessità sulla localizzazione del terminal che verrebbe a sorgere in una zona particolarmente esposta alle condizioni meteo-marine, tanto più che il terminal non sarebbe ancorato al fondo del mare. L'ing. Torricella evidenzia altresì che le navi di testa e di coda, una volta ormeggiate, sborderebbero rispetto alla banchina e ciò potrebbe creare problemi in fase di ormeggio. Il nuovo terminal non lavorerebbe in autonomia bensì in stretto collegamento con l'attuale stazione marittima. I passeggeri, una volta arrivati alla bocca del lido, verrebbero trasferiti fino all'attuale stazione marittima su imbarcazioni minori dalla capacità di circa 800 – 1000 pax ciascuno, che transiterebbero attraverso il canale di San Marco e della Giudecca. Discorso analogo per i bagagli e le provviste che verrebbero scortati fino a Marittima per il descritto tragitto. Tutte le operazioni di check-in e security, verrebbero svolte presso l'attuale stazione passeggeri.

Prof. Paolo Costa (APV): il Presidente di APV riassume brevemente le questioni che ritiene di maggior rilevanza al fine di verificare l'idoneità tecnico funzionale dell'opera:

- ❖ il progetto Venis 2.0 è in grado di garantire la sicurezza della navigazione? Migliora la sicurezza della navigazione rispetto alla situazione attuale?
- ❖ Garantisce i necessari standard di security?
- ❖ E' in grado di garantire l'efficienza della crocieristica mantenendola almeno ai livelli attuali?

A tal riguardo si evidenzia che il numero di 5 ormeggi previsti dal progetto è inferiore a quello attuale. Il massimo di 5 ormeggi contemporanei oggi previsto è da ritenersi imposto in via provvisoria e da rispettare in questa fase transitoria finché le navi continueranno ad usare il canale di San Marco e quello della Giudecca. Il limite di 5 navi comporterebbe altrimenti inevitabili ripercussioni economiche ed occupazionali.

- ❖ Il progetto Venis 2.0 rappresenta una soluzione appetibile e conveniente per le compagnie di navigazione?

A tal riguardo si evidenzia che tale progetto potrebbe forse rappresentare una soluzione per le navi in transito ma non per l'home port.

- ❖ l'opera coinvolge necessariamente il comune di Cavallino Treporti: in ipotesi di evacuazione d'emergenza infatti i passeggeri ed il personale della nave dovrebbero transitare per il Comune di Cavallino.



Ammiraglio Tiberio Piattelli (CPVE): rileva che le questioni qui affrontate, quanto meno in tema di safety e security sono state, a seguito di disposizioni impartite dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti, già esaminate, in apposite riunioni, dalla capitaneria di porto, dall' autorità portuale e dall'ex magistrato alle acque nel decorso mese di marzo e che la relazione conclusiva relativa alle predette riunioni, nel corso delle quali sono stati esaminati tutti i progetti all'epoca disponibili, è stata trasmessa al ministero in data 20 marzo 2014.

Nello specifico, è indubbio che la soluzione rappresentata dal progetto Venis 2.0 potrebbe comportare un aumento – rispetto alla situazione attuale – dei problemi legati alla security, e ciò in considerazione del fatto che dalla bocca di porto del Lido dovranno transitare attraverso i canali di San Marco e della Giudecca i traghetti previsti per il trasferimento dei passeggeri, dei bagagli e delle vivande fino all'odierna Stazione Marittima.

Quanto alla sicurezza della navigazione, la Capitaneria di Porto rileva che il progetto non affronta diversi importanti aspetti tecnici, sintetizzati in una nota che si chiede di allegare al presente verbale, quali ad esempio l'effetto del vento e delle correnti sulle navi in fase di evoluzione e ormeggio, il raggio di evoluzione delle navi e dei rimorchiatori d'ausilio, l'effetto dell'altezza d'onda sui traghetti previsti per il trasferimenti dei passeggeri dei viveri e dei bagagli. Si tratta di questioni che devono essere necessariamente approfondite per poter formulare un più compiuto parere. Al momento la Capitaneria di Porto non può che confermare quanto già dedotto e comunicato ai competenti Ministeri.

Cap. Saul Mazzucco (Piloti): rileva che il posizionamento del nuovo terminal in bocca del Lido lo espone a venti, correnti e onde di risacca. Tutte situazioni che devono essere tenute in debita considerazione in fase di ormeggio, disormeggio e stazionamento della nave. La zona in questione infatti risulta essere la più esposta ai venti; i piloti hanno già avuto modo di constatare che già oltre i 30 nodi di vento la manovra d'ormeggio è particolarmente complicata. Nel caso di specie la situazione sarebbe resa ancora più complicata a causa delle correnti. Si pensi che per tener una nave di 130 – 150 mila ton. messa di traverso a causa delle correnti, possono servire anche 3 / 4 rimorchiatori. Senza dimenticare infine la nebbia, fenomeno particolarmente frequente nella zona. Non semplice manovrare ed ormeggiare una nave in quella zona (bocca di porto del Lido), proprio a causa della situazione ambientale. Se ne è avuta conferma indiretta anche recentemente in occasione del transito delle navi in conca di navigazione che oltre ad una certa grandezza hanno aspettato le condizioni migliori per il transito.

Cap. Francesco Schiavon (Ormeggiatori): evidenzia che, tecnicamente, accedere ai pennelli progettati per l'ormeggio non è cosa semplice a causa dei venti e delle correnti. Rileva altresì che per alloggiare i cavi lungo quei pettini previsti per l'ormeggio delle navi di testa e di coda che sbordano rispetto alla banchina dovrebbero essere usate delle imbarcazioni



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

che verrebbero inevitabilmente soggette alla forza delle correnti marina. Virare cavi a mano con 4 / 5 nodi di corrente è molto impegnativo.

Già oggi, prestando il servizio di ormeggio in stazione marittima, su 365 gg il 20% non è possibile lavorare a causa delle condizioni meteomarine. Queste limitazioni di operatività saranno sicuramente più gravi qualora il servizio dovesse essere prestato presso la bocca di porto del Lido.

Cap. Davide Calderan (Rimorchiatori): evidenzia che la sua società presta il servizio di rimorchio presso il terminal offshore in mare aperto a navi gasiere che sopportano bene il vento. Ciò nonostante, quando il vento supera i 25 nodi non si riesce a lavorare.

La situazione sarebbe di gran lunga peggiore nel caso in cui il servizio dovesse essere prestato in bocca del Lido, anzitutto perché le navi passeggeri soffrono molto di più il vento, in secondo luogo perché alle condizioni ventose si aggiungerebbero le forti correnti in entrata ed in uscita dalla diga. In tale situazione ambientale si perderebbe certamente più del 20% dei giorni di lavoro; l'ormeggio sarebbe reso particolarmente difficile e pericoloso a causa dei venti e delle correnti.

Dott. Nicola Altamura (Dogane): sottolinea che l'opera in questione verrebbe realizzata dentro la linea doganale, per cui dovrebbero essere rispettate tutte le condizioni di cui all'art. 1 del T.U. delle leggi doganali approvato con DPR n. 43/1973. Nello specifico, il citato art. 1 prevede che, in corrispondenza dei porti marittimi, la linea doganale segue il limite esterno delle opere portuali e le linee rette che congiungono le estremità delle loro aperture. Conseguentemente il terminal previsto nel progetto Venis 2.0 ricade all'interno della linea doganale. Ciò vuol dire che passeggeri, merci e bagagli devono essere scortati fino al punto di controllo doganale più vicino.

Altro aspetto da considerare è quello disciplinato dall'art. 19 del citato testo Unico, per cui tutti gli edifici ubicati in prossimità della linea doganale e del mare territoriale sono soggetti ad autorizzazione da parte della competente Autorità doganale. Nello specifico, risulta vietato realizzare costruzioni o altre opere, siano esse provvisorie o permanenti, o manufatti galleggianti in prossimità della linea doganale e del mare territoriale senza autorizzazione dell'Ufficio delle Dogane. Ciò vale anche per l'opera di cui al progetto qui in discussione.

L'aspetto certamente più rilevante tuttavia è i passeggeri, i bagagli e tutta la merce dovrebbe essere scortata dalla bocca di porto del Lido, lungo i canali di San Marco e della Giudecca, fino al punto di controllo doganale dell'attuale Stazione Marittima. L'alternativa potrebbe essere quella di costituire un nuovo punto di controllo in corrispondenza della nuova struttura. Bisognerebbe però verificarne prima la fattibilità.

Ten. Col. Antonio De Franchis (Comandante Il Gruppo Venezia, Guardia di Finanza): premette che le autorità militari eseguono gli ordini delle autorità politiche. Quindi



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

qualunque cosa verrà decisa a livello romano sarà necessariamente recepita. Detto questo è intuibile anche dai non addetti ai lavori che lo spostamento di personale della Guardia di Finanza al Lido rappresenterebbe un problema. Se si decide di costituire un nuovo punto di controllo doganale Lido, è chiaro che per l'esercizio della delega funzionale la Guardia di Finanza dovrà con ogni probabilità essere trasferita lì in tutto o in parte, l'intero servizio dovrà essere riorganizzato sotto ogni profili, di attività, di orari, di personale. Va altresì capito se l'attività della G.F. si trasferisce completamente al Lido o se continua ancora presso la Stazione di Marittima e, quindi, se è sufficiente procedere ad uno spostamento di personale al Lido e se ne serve di nuovo.

Costa e Torricella (APV): evidenziano che il progetto Venis 2.0 non prevede sul terminal progettato alcuno spazio per lo svolgimento delle attività di polizia e doganali. Sarebbe pertanto necessario procedere alla realizzazione di una base logistica a terra in territorio comunale di Cavallino di Treporti.

Dott. Riccardo Tumminia (Polizia di Frontiera): rileva che per poter fornire un parere completo sarebbero necessarie maggiori informazioni rispetto a quelle che emergono in questa fase progettuale. Tuttavia è chiaro che gli aspetti che maggiormente interessano la Polizia di Frontiera sono quelli legati all'immigrazione clandestina ed alla minaccia terroristica.

E' cosa nota infatti che il settore crocieristico è particolarmente sfruttato ai fini di facilitare l'immigrazione illegale. E' chiaro che il posizionamento del nuovo terminal in bocca di porto del Lido, rende molto più ampio il contesto lavorativo e ciò comporterebbe ad esempio la necessità – per la lotta all'immigrazione clandestina – di ricorrere all'utilizzo di navette. Le criticità comunque sono diverse, basti pensare alla difficoltà operativa nello svolgimento dell'attività che concerne al falso documentale, all'analisi del rischio oppure all'attività ispettiva a bordo della nave a seguito di accertamenti documentali condotti presso la stazione marittima.

Analoghe considerazioni possono essere fatte con riferimento al pericolo connesso alla minaccia terroristica, per far fronte alla quale si potrebbe mettere a punto un sistema integrato di difesa con gruppi aeronavali. Ciò con evidenti conseguenze a livello di costi oltre che di organizzazione. Ad oggi mancano le informazioni di dettaglio che consentirebbero di mettere a confronto il progetto in questione con il costituendo piano di sicurezza. E' chiaro che un sistema adeguato di protezione non può tener conto della localizzazione del terminal, e ciò al fine di garantire il miglior coordinamento delle interforze e quindi la capacità di intervento rapido.

Ing. Valerio Volpe, Provveditorato OO.PP. Vento, TAA e FVG: concorda sul fatto che avere un'altra sede oltre all'attuale Stazione Marittima comporta un aumento delle difficoltà operative oltre che delle spese. La cosa principale tuttavia è capire se ormeggiare le navi in



bocca di porto del Lido rappresenta effettivamente la soluzione al problema della crocieristica.

In tal senso, il previsto utilizzo di 6 imbarcazioni (con capacità di 800 / 1000 pax ciascuno) per il trasferimento in Marittima dei passeggeri dalla bocca di porto, con transito in canale di San Marco e della Giudecca, non sembra affatto risolvere il problema, anzi il traffico in laguna ne risulterebbe molto probabilmente aggravato.

Altra questione che deve assolutamente essere chiarita è in che modo il nuovo terminal si interfaccia/interferisce/dialoga con il sistema MoSE, sia in condizioni normali sia in condizioni di acqua alta. Se una nave ormeggia in condizioni di alta marea, come si procede al trasferimento dei passeggeri a Marittima quando le barriere sono chiuse? Forse è meglio se la nave rimane in alto mare? Ancora, deve essere approfondito il discorso sulla funzionalità del porto rifugio lato mare e dell'utilizzo delle conche a fronte di una nuova struttura che non era prevista e che prevede l'ormeggio di navi da crociera. E' una situazione che deve essere approfondita perché il sistema MoSE è stato progettato in assenza di una struttura del genere.

Dott. Gaetano Di Gregorio (Comune di Cavallino Treporti): rileva che l'opera ricade solo amministrativamente nel Comune di Venezia, essendo la stessa collegata al territorio comunale di Cavallino Treporti da un ponte a terra. Ciò implica evidentemente uno sviluppo imprevisto e non delineato di servizi a terra.

Situazione questa che verrebbe a gravare sugli equilibri del territorio sia a livello di viabilità già gravata dal forte flusso turistico (circa 6 milioni di presenze ogni stagione estiva), sia a livello di equilibri turistici (c'è un turismo di un certo tipo, attratto per gli aspetti naturalistici che verrebbero intaccati dalla realizzazione del terminal e della conseguente base logistica a terra) sia a livello paesaggistico. Infatti le aree circostanti il lungomare di Punta Sabbioni hanno una vocazione non infrastrutturata che verrebbe chiaramente alterata dalla realizzazione del nuovo terminal. Per questi motivi il Comune è contrario al progetto in questione e provvederà ad inviare ai Ministeri competenti una propria relazione in proposito.

Parti tecnico-istituzionali esaurite, ora parti economiche.

Dott. Michele Cazzanti (Venice Terminal Passeggeri – VTP): già inviate al Ministero osservazioni sul progetto. Tale progetto prevede il persistere di una situazione ideale, senza vento o condizioni di rischio safety. Partendo dalla quotidiana operatività, abbiamo sviluppato 16 punti contenenti le errate valutazioni del progetto nello spostare un terminal come VTP alle bocche di Porto:

1. Safety. Grosso problema evacuazioni.
2. Errata valutazione volumi di traffico. Il porto ospita al massimo cinque navi contro le otto che è in grado di ospitare la marittima.



3. Errato dimensionamento navale. Non vengono presi in esami eventuali futuri variazioni di stazza delle navi.
4. Errate valutazioni strutturali. Pontile lungo 960metri quindi assolutamente non idoneo ad ospitare tre navi ormeggiate da 320-330 metri.
5. Errore nella pianificazione dei flussi di passeggeri. Previsti 6 catamarani, in realtà le navi devono far sbarcare i passeggeri in modo rapido, servono almeno 16 catamarani.
6. Errata valutazione sull'accessibilità delle attività di assistenza. Non solo passeggeri ma anche sbarco dell'equipaggio e degli operativi che devono lavorare sulla nave.
7. Errata valutazione delle banchine. Nello specifico sul come dovrebbero essere strutturate le passerelle che congiungono la nave con l'edificio.
8. Errata programmazione della movimentazione dei bagagli. Potete immaginare la complessità di sbarcare 1.3 bagagli per passeggero, un investimento veramente impattante.
9. Errato piano di gestione delle provviste e delle dotazioni di bordo. Rischio intasamento Via Fausta.
10. Errata valutazione gestione passeggeri in transito. Riva Sette Martiri non attrezzata per riuscire ad assorbire mille persone in arrivo.
11. Errata valutazione utilizzo Porto della Marittima. Il progetto ipotizza di poter usare 107 – 108 – 109 – 110; per questo tipo di utilizzo le superfici non sarebbero più sufficienti.
12. Errata valutazione compensazione tariffaria dei servizi portuali. Il progetto non parla dei costi in merito. Parlando di costi globali, cosa vuol dire duplicare i due terminal mantenendo la marittima per attività di imbarco/sbarco passeggeri e carico/scarico merci più un nuovo terminal? Abbiamo quantificato che il costo aumenterebbe del 130% quindi le tariffe già alte per le compagnie armatoriali che vengono a Venezia sicuramente aumenterebbero di conseguenza.
13. Valutazione costi realizzazione.: è impensabile costruire un terminal di quel tipo con 130 milioni di euro. Abbiamo quantificato che il costo potrebbe essere di tre volte superiore. Ciò comporterebbe che Venezia diventerebbe un porto di transito e non più un home-port (esempio: tutte le attività legate alla manutenzione andrebbero perse).

Si fa presente che queste osservazioni sono condivise dagli utenti : CLIA (Cruise Line International Association) ha inviato direttamente al MATTM in queste giorni a nome degli utenti le proprie osservazioni che sono in linea con quanto esposto (vedi allegato 3).

Ing. Alessandro Santi (Agenti e Raccomandatori Marittimi): Intervento diviso in una parte tecnica ed una economica. Dal punto di vista tecnico si citano due fonti importanti: il libro di Thoresen (Port designer's handbook) e il libro Nuovo Manuale dei Traffici Marittimi, per cui FederAgenti ha collaborato. Questo per domandarsi dove costruire un porto. In entrambi i libri si rilevano due cose fondamentali: spazi acquei delimitati o no ma riparati da venti e correnti nei quali le navi possono trattenersi quanto occorre in qualsiasi



condizione meteorologica o contingente. Il bisogno di un "porto rifugio" in questo caso potrebbe essere solo la rada visto che non ci sono alternative. Inoltre va valutato attentamente il rischio collisioni (larghezza canale 200 metri, ipotizzando uno stacco di cavi di poppa con un vento laterale di scirocco si porterebbe la nave ad "accarezzare" gli scogli). Quindi se partiamo dalla letteratura si risponde già alla domanda se questo sia il posto migliore per andare a costruire un porto.

Le 4-5 possibili grandi navi hanno superficie velica dai 130 ai 165 mila metri quadrati. Sempre nella letteratura, risulterebbe che il problema non è tanto il vento a traverso ma sono soprattutto gli angoli a 60° rispetto alla murata della nave a determinare dei momenti torsionali di rotazione della nave particolarmente complicati, quindi un'analisi più dettagliata di questa incidenza con la nave in manovra e in banchina sarebbe utile.

Facendo un confronto tra porto proposto e porto attuale, l'intensità del vento rilevata alla boa alle bocche di porto rispetto all'entroterra c'è un'intensità del 10-20% in più. Inoltre, l'assenza di un'area di rifugio è rischioso anche per la safety dei passeggeri; già in marittima non è semplicissimo, lì qualche difficoltà in più ci sarebbe.

Per quanto riguarda, invece, la parte economica, noi saremmo destinati (mercato con prezzi non elastici) a diventare un porto di transito con effetti negativi per quanto riguarda il traffico stradale ed il problema turisti in città. Per quanto riguarda cosa si potrebbe perdere: noi, per conto dei nostri armatori, in questa città, in questo porto, possiamo fare tutto: togliamo satelliti, attività indagine subacquea. In rada i sommozzatori li perdiamo di sicuro, e andremmo a perdere anche altre attività connesse. Questo è importante per l'economia ma anche per l'armatore che viene qui perché sa che queste attività può trovarle. Ciò che è drammatico è che se ci fossero ritardi dovuti al cattivo tempo, al rallentamento naturale di questi trasferimenti di merci/persone, gli armatori saranno costretti a prevedere di arrivare prima, apportando delle modifiche ad itinerari già programmati o, più probabile, avere dei costi di carburante nella fase di uscita dal porto che deteriorerebbero il rapporto con il Porto di Venezia. Dal punto di vista degli armatori potrebbero migliorare i costi del servizio di rimorchio, ma i prezzi per le manovre dovrebbero aumentare, quindi in realtà sarebbe un sollazzo limitato perché i costi emergerebbero direttamente o indirettamente, quindi non credo sia un vero guadagno. C'è sicuramente un risparmio di carburante nella fase di transito, per il resto noi saremmo soggetti a dover lavorare il doppio/triplo con costi e disagi importanti.

Dott. Roberto Perocchio (Venice Terminal Passeggeri - VTP): Il CLIA sostiene come con queste difficoltà Venezia perderebbe la crocieristica. Perché aumentando i prezzi del 130% uscirebbe dal mercato. Se da home-port si passa a porto di transito, avremmo un fiume di persone a visitare Venezia.

Prof. Paolo Costa (APV): Sono state sollevate richieste di approfondimenti che delineano delle criticità importanti. I due temi maggiormente pesanti hanno a che vedere con la



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

localizzazione del terminale (approfondimento in termini di venti, correnti, interferenza con il MoSE) e tutto l'aspetto economico-organizzativo. Inoltre, anche così com'è, saremmo di fronte ad un'ipotesi di ridimensionamento. La preoccupazione è che il mantenimento di un'attività più ridotta ha una tendenza implicita a trasformarsi in transito piuttosto che home-port. Infine, l'insieme di servizi da organizzare per rendere efficiente questo porto, coinvolgerebbe Cavallino-Treporti in maniera maggiore di quanto immaginato (localizzazione servizi e piano sicurezza di fronte alle situazioni di difficoltà).

L'idea è di riassumere quanto detto, trasferirlo a tutte le autorità che condividono con noi la competenza in materia sottolineando quali sono le criticità individuate che, se non superate, potrebbero farci dire che questa soluzione non risolve il problema che abbiamo di fronte. Perché siamo di fronte ad una situazione che aumenta il rischio sulla sicurezza, rende più complicati i controlli di security (affrontabili con maggiori risorse) e ha un impatto macro preoccupante e che sarebbe ulteriormente aumentato qualora l'impatto micro specificato fosse lo stesso. Peraltro, che queste osservazioni siano ribadite dai nostri utenti è sicuramente cosa non trascurabile.

Ing. Alessandro Santi (Agenti e Raccomandatori Marittimi): Errata corrige: non 160mila, ma 16mila metri quadri la massima superficie velica esposta.

Prof. Paolo Costa (APV): Ringrazio tutti, se ci sono materiali da allegare vi invito a spedirli, assieme ai vs commenti, per metterli agli atti quando verrà fatto circolare il verbale di questa Conferenza dei servizi. Possiamo considerare chiuso l'incontro.

Letto , approvato e sottoscritto:

Autorità Portuale di Venezia

.....

Capitaneria di Porto di Venezia

.....

Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per il Veneto, TAA e FVG

.....

Comune di Venezia (assente)

.....



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

Comune di Cavallino- Tre Porti

.....

Ufficio delle Dogane di Venezia

.....

Guardia di Finanza di Venezia

.....

Polizia di Frontiera di Venezia

.....

Venezia Terminal Passeggeri Spa

.....

Rappresentanza degli Agenti e Raccomandatori Marittimi

.....

Ass. Ag. e Mediatori Marittimi della Prov. Venezia

.....

Rappresentanza del Servizio Rimorchio

.....

Rappresentanza del Servizio di Pilotaggio

.....

Rappresentanza del Servizio di Ormeaggio

.....



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

ALL. 1

Venezia, 7 novembre 2014
Prot. 35350-STAFF-SG/16366

PROTOCOLLO APV 11.00.16366.07-11-2014

Responsabile procedimento
Dott.ssa Claudia Marcolin

Area di competenza
Area Affari Legali

A mezzo PEC

Spettabili

Capitaneria di Porto di Venezia

Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia

Comune di Venezia

Comune di Cavallino- Tre Porti

Ufficio delle Dogane di Venezia

Polizia di Frontiera di Venezia

Venezia Terminal Passeggeri Spa

Rappresentanza degli Agenti e Raccomandatari

Marittimi

Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della Provincia di Venezia

Rappresentanza del Servizio Rimorchio

Rappresentanza del Servizio di Pilotaggio

Rappresentanza del Servizio di Ormeaggio

Loro sedi

Convocazione della Conferenza di Servizi, 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 al progetto di un nuovo terminal passeggeri alla bocca di Lido denominato "Venis 2.0", 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.





AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

Con la presente si invitano le SS.VV. a voler partecipare alla prima riunione della Conferenza di Servizi in oggetto specificata, indetta con decreto presidenziale n. 1725 del 07.11.2014 (All. 1) e convocata per il giorno 14 novembre 2014 alle ore 11:00, presso la sede dell'Autorità Portuale di Venezia in Santa Marta – Fabbricato 13.

Distinti saluti.

Il Presidente
~~Prof. Paolo Costa~~

Autorità Portuale di Venezia
Santa Marta, Fabbricato 13
30123 Venezia
T +39 041 533 4111
F +39 041 533 4254
CP 91 Venezia 12
30121 Venezia
P.IVA e CF 00184980274

apv@port.venice.it
www.port.venice.it

PEC
autoritaportuale.venezial@legalmail.it





AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

Decreto n. 1725 del 07 novembre 2014

Indizione e convocazione, ai sensi dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, della Conferenza di Servizi per la formulazione di un parere di idoneità tecnico funzionale portuale al progetto di un nuovo terminal passeggeri alla bocca di Lido denominato "Venis 2.0", 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.

IL PRESIDENTE

PREMESSO CHE:

✓ con decreto interministeriale n. 79 del 02/03/2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio del Mare – ha introdotto una serie di limitazioni alla navigazione di navi passeggeri e mercantili, con il proposito di salvaguardare le aree sensibili del mare territoriale nazionale;

✓ per quanto riguarda la città di Venezia, il citato decreto interministeriale ha stabilito:

- 1) il divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda (art. 2 comma 1 lett. b del citato D.M.);
- 2) la necessità che l'Autorità Marittima individui vie di navigazione alternative a quelle vietate (art. 3 del D.M.);
- 3) l'invito rivolto all'Autorità Marittima ad adottare – nelle more della realizzazione della via di accesso alternativa e d'intesa con il Magistrato alle Acque di Venezia e l'Autorità Portuale - misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime





AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare (art. 3 del D.M.);

✓ ai fini dell'individuazione di una via di navigazione alternativa a quella vietata dal citato decreto interministeriale, sono stati presentati all'Autorità Marittima una serie di soluzioni progettuali;

✓ in applicazione delle prescrizioni ministeriali sopra citate, la Capitaneria di Porto di Venezia ha condotto un'istruttoria (sia con riguardo all'individuazione della via alternativa di accesso all'attuale Terminal Passeggeri di Marittima, sia rispetto alla valutazione delle proposte progettuali di cui sopra attinenti all'individuazione di siti alternativi alla Marittima, sia relativamente alle misure di mitigazione del traffico crocieristico,) che ha condotto all'emissione:

1) dell'ordinanza n. 153 del 05 dicembre 2013 con cui sono state adottate ulteriori misure di mitigazione di rischio connesse al regime provvisorio di applicazione del citato decreto interministeriale (attualmente sospesa dal TAR Veneto);

2) del decreto n. 472 del 05 dicembre 2013 con cui la Capitaneria di Porto, in applicazione del decreto n. 79/2012, ha individuato il Canale Contorta - Sant'Angelo quale via di navigazione praticabile alternativa a quelle vietate, alle navi di stazza lorda superiore alle 40.000 G.T., del Canale di San Marco e del Canale della Giudecca;

✓ con atto di indirizzo dell'8 agosto 2014 il Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia della laguna di Venezia istituito ai sensi dell'art. 4 legge n. 798/1984 (c.d. "Comitatone") ha confermato che il progetto relativo al canale Contorta-Sant'Angelo *"è l'unico che nell'attuale fase emergenziale*



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

soddisfa sia l'obiettivo di eliminazione del traffico delle Grandi navi da crociera dai canali di San Marco e della Giudecca sia quello di mantenimento dell'eccellenza della portualità crocieristica veneziana, possedendo, allo stato, un adeguato livello di definizione progettuale in quanto presenta gli elementi necessari e sufficienti per essere sottoposto a VIA";

- ✓ con nota prot. 13785 del 15/09/2014 APV, in qualità di soggetto proponente, ha presentato al MATTM istanza di valutazione di impatto ambientale ex artt. 165 e 182 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. relativamente all'opera di ricalibratura del canale Contorta Sant'Angelo;
- ✓ in data 17.09.2014 le Società Duferco Sviluppo S.r.l. e DP Consulting S.r.l. hanno presentato al MATTM istanza di scoping ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale relativamente al progetto ideato dall'On. De Piccoli e denominato "Progetto Venis Cruise 2.0 - Realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera";
- ✓ VISTA la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Venezia;
- ✓ CONSIDERATO CHE il progetto Venis Cruise 2.0 risulta pertanto localizzato su aree demaniali marittime portuali (Bocca del Lido), la cui amministrazione e gestione è rimessa *ex lege* (Legge n. 84/1994) in via esclusiva all'Autorità Portuale di Venezia;
- ✓ VISTO l'art. 8 comma 3 lett. m) della legge 84/94 che attribuisce all'Autorità Portuale e, nella specie, al suo Presidente il compito di garantire la navigabilità in ambito portuale;
- ✓ VISTO l'art. 6 comma 1 della legge 84/94 è compito dell'Autorità Portuale porre in essere atti di "a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività”;

- ✓ CONSIDERATO CHE ai sensi dell’art. 6 comma 1 lett. c) della L. n. 84/1994 è altresì compito di quest’Autorità *“l’affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale (...)”;*
- ✓ VISTO l’art. 1 del D.M. 14/11/1994 che ha identificato tra i servizi di interesse generale anche la gestione della stazioni marittime e le ulteriori attività di supporto ai passeggeri;
- ✓ VISTO altresì il comma 1 dell’art. 14 della L. n. 84/1994 che mantiene in capo all’Autorità Marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dagli artt. 62 e seguenti del codice della navigazione;
- ✓ RITENUTA la necessità di verificare il progetto Venis Cruise 2.0 sotto i profili della demanialità, della *safety e della security*, delle attività doganali e della polizia di frontiera, dei servizi tecnico-nautici e dell’economia portuale;
- ✓ CONSIDERATA la necessità di garantire l’esercizio dell’attività crocieristica e la sua sicurezza, nonché di pianificare con adeguato anticipo la gestione dell’attività predetta;

DECRETA

l’indizione della Conferenza di Servizi ai sensi dell’art. 14 e ss. della L. n. 241/1990 per la formulazione di un parere di idoneità tecnico funzionale portuale rispetto al progetto di un nuovo terminal passeggeri alla bocca di Lido denominato “Venis 2.0”, attualmente in fase di *scoping* presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al fine di valutarne la compatibilità con le esigenze di agibilità portuale e sicurezza della navigazione.



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

La prima riunione della Conferenza di Servizi è convocata per il giorno **14 novembre 2014 ad ore 11.00** presso la sede dell’Autorità Portuale di Venezia in Santa Marta – Fabbricato 13.

Alla Conferenza di Servizi sono convocati i seguenti soggetti, salvo altri che aventi causa e diritto che dovessero farne espressa richiesta scritta:

1. Capitaneria di Porto di Venezia
2. Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia
3. Comune di Venezia
4. Comune di Cavallino- Tre Porti
5. Ufficio delle Dogane di Venezia
6. Polizia di Frontiera di Venezia
7. Venezia Terminal Passeggeri Spa
8. Rappresentanza degli Agenti e Raccomandatari Marittimi
9. Associazione Agenti e Mediatori Marittimi
10. della Provincia di Venezia
11. Rappresentanza del Servizio Rimorchio
12. Rappresentanza del Servizio di Pilotaggio
13. Rappresentanza del Servizio di Ormeggio

Si ricorda che, a norma dell’art. 14 ter, comma 6, della citata legge 241 del 1990, ciascun soggetto partecipa alla Conferenza attraverso un unico rappresentante



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

legittimato dall'organo competente ad esprimere in modo vincolante la volontà dell'Ente che rappresenta su tutte le decisioni di competenza dello stesso.

Pertanto dovrà essere prodotta per essere allegata al verbale della Conferenza apposita delega. Nel caso in cui il rappresentante per la veste giuridica e per le funzioni assegnategli non abbisogni di tale delega lo dichiarerà a verbale.

Si ricorda che qualunque soggetto, diverso da quelli già convocati, ritenga di essere titolato a partecipare alla Conferenza di Servizi di cui sopra, potrà formularne motivata richiesta agli uffici della scrivente.

La Conferenza di Servizi sarà presieduta dal Presidente o da suo delegato.

Il presente atto viene pubblicato sul sito Web dell'Autorità Portuale di Venezia.

IL PRESIDENTE
Prof. Paolo Costa

ALL.2



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

Conferenza di Servizi per la formulazione di un parere di idoneità tecnico funzionale portuale - progetto "Venis 2.0"
Riunione del 14.11.2014, Autorità Portuale di Venezia, Sala Comitato

ENTE RAPPRESENTATO	NOME E COGNOME	EMAIL	FIRMA
Capitaneria di Porto di Venezia	VIBERIO PIATTOLI		
Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia	VALERIO VOISE	Valerio.voise@mit.gov.it	
Comune di Venezia			
Comune di Cavallino-Tre Porti	GAETANO DI GUEGONO	gaetano.di.guegon@comune.cavallinotreporti.it	
Ufficio delle Dogane di Venezia	NICOLA ALTAMORA	dogane.venezia@agenzia.dogane.it	
Polizia di Frontiera di Venezia	RICHARDO TUMUNDIA	RICHARDO.TUMUNDIA@GMAIL.COM	
Venezia Terminal Passeggeri Spa	MICHELE CAZZANI	M.CAZZANI@VTP.IT	



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

Conferenza di Servizi per la formulazione di un parere di idoneità tecnico funzionale portuale - progetto "Venis 2.0"
Riunione del 14.11.2014, Autorità Portuale di Venezia, Sala Comitato

ENTE RAPPRESENTATO	NOME E COGNOME	EMAIL	FIRMA
Rappresentanza degli Agenti e Raccomandatarî Marittimi			
Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della Provincia di Venezia	ALESSANDRO SAUTI	ARRESIDONDI@ ASSOCAGENTIVENETO.ZU	
Rappresentanza del Servizio Rimorchio	DAVIDE CALDERAN	D.CALDERAN@RA.PANFI.DD.IT	
Rappresentanza del Servizio di Pilotaggio	SAUL MAZZUCCO	SAUL@PILOTI.VENEZIA.IT	
Rappresentanza del Servizio di Ormeaggio	SCHIAVON FRANCESCO	PRESIDENTE@ORMEGGIATDRI.VENEZIA.IT	
GUARDIA DI FINANZA	DE FRANCIS ANTONIO	2° GRUPPO VE	
u	dott. FRAN. NEWARO	II° GRUPPO VENEZIA	



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

Conferenza di Servizi per la formulazione di un parere di idoneità tecnico funzionale portuale - progetto "Venis 2.0"
Riunione del 14.11.2014, Autorità Portuale di Venezia, Sala Comitato

ENTE RAPPRESENTATO	NOME E COGNOME	EMAIL	FIRMA



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

Conferenza di Servizi per la formulazione di un parere di idoneità tecnico funzionale portuale - progetto "Venis 2.0"
Riunione del 14.11.2014, Autorità Portuale di Venezia, Sala Comitato

ENTE RAPPRESENTATO	NOME E COGNOME	EMAIL	FIRMA

Washington/Bruxelles, 11. XI. 2014	Washington/Brussels, 11. XI. 2014
<p>0. Scopo della presente nota è quello di formulare, per punti e in sintesi, le osservazioni iniziali di CLIA (<i>"Cruise Lines International Association"</i>) al progetto Venis 2.0. Come segue, più in dettaglio.</p>	<p>0. The purpose of this note is to formulate, in bullet points and in synthesis, the initial comments of CLIA (<i>"Cruise Lines International Association"</i>) on the Venis 2.0 project.</p>
<p>1. CLIA è la più grande associazione mondiale nel settore delle crociere con rappresentanza in Nord e Sud America, Europa, Asia e Oceania, e rappresenta gli interessi di compagnie di crociera, agenzie di viaggio, autorità portuali e vari partner industriali nel rapporto con i policy maker.</p>	<p>1. CLIA is the world's largest association of the cruise industry, with offices in North and South America, Europe, Asia and Oceania; it represents the interests of cruise lines, travel agencies, port authorities, and various industrial partners in dealing with policy makers.</p>
<p>2. La sicurezza e la funzionalità delle strutture portuali è un elemento fondamentale per assicurare una esperienza crocieristica ottimale a passeggeri, equipaggi e comunità locali. In tale ottica, CLIA sta seguendo con interesse e attenzione i progetti di rotta alternativa per le navi sopra le</p>	<p>2. The safety and functionality of the port facilities is a fundamental key element in providing the best cruise experience to passengers, crew, and local communities. In this context, CLIA is following with interest and attention the projects of alternative routes to Venice for large cruise ships</p>



96.000 tonnellate a Venezia. Più in dettaglio, CLIA ha preso visione del progetto Venis 2.0 finalizzato alla realizzazione di un nuovo terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi da crociera. In specie, CLIA ha consultato la documentazione disponibile all'indirizzo: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1487> e attualmente sottoposta a procedura di "scoping". Sulla base della documentazione visionata, si rileva l'esistenza di talune aree di criticità qui di seguito evidenziate.

3. In primo luogo, sussistono problematiche relative alla sicurezza durante le manovre di accosto ed evoluzione in caso di condizioni meteo avverse, e, in particolare, di forti venti provenienti dai quadranti nord e nord est, a cui sarebbero totalmente esposte le fiancate.

In generale, la localizzazione del porto contrasta con i principi di costruzione marittima-portuale, che prevedono che le navi siano al riparo dalle

over 96.000 tons. More in detail, CLIA has examined the project Venis 2.0 aimed at the realization of a new terminal at *Bocca di Lido di Venezia* for the mooring of large cruise ships. Specifically, CLIA has consulted the documentation available at: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1487> which is currently undergoing the "scoping" process. Based on the examined documents, we detect the existence of certain critical areas which are outlined below.

3. First of all, there are **safety considerations** during berthing and unberthing maneuvers. For instance, in case of adverse weather conditions; particularly in case of strong winds coming from the north and northeast, the sides of the ships would consequently be fully exposed to these winds.

In general, the location of the port differs with the principles of port construction that require the ships to be



correnti e ormeggiate con prua e poppa verso la direzione dei venti e delle correnti dominanti. Nell' ipotesi progettuale proposta si riscontrano invece:

- correnti prevalenti: le navi sono esposte alle correnti, generalmente molto elevate, presenti nella bocca di Lido
- venti: i venti dominanti spirano sulle murate delle navi, che risultano estremamente sollecitate;
- moto ondoso: seppure parzialmente protetta, la bocca di porto consente l' ingresso del moto ondoso dal mare.

Lo "studio idrodinamico" allegato al progetto (pag. 12) ipotizza una velocità delle correnti nel bacino di evoluzione di 1,5/1,7 m/sec (cioè 3/3.5 nodi). Tale velocità appare sottostimata rispetto ai valori effettivamente rilevati. In ogni caso, la possibilità di manovrare in sicurezza una nave nel bacino di evoluzione in quelle situazioni di corrente (e simulando la presenza di vento)

sheltered from currents and moored with the bow and stern towards the direction of the prevailing winds and currents.

In the proposed project we can find instead:

- prevailing currents: the ships are exposed to currents, which are generally very high in the *Bocca di Lido*
- Winds: prevailing winds blow on the ships that seem to be extremely strained;
- Wave energy flux: even if the entrance of the port is partially protected, it allows the entrance of the sea energy flux.

The "hydrodynamic study" attached to the project (page 12) supposes a flow speed in the turning basin of 1.5%/ 1.7m/sec (3/3.5 knots). This speed appears underestimated in comparison with the observed values. Nonetheless, the possibility to steer safely a ship in the turning basin with high flow conditions (and simulating the presence of wind) should be carefully evaluated by



<p>dovrebbe essere attentamente valutata dai piloti.</p> <p>Ulteriori situazioni problematiche attengono ai catamarani, il cui posizionamento in sicurezza appare difficile in una zona esposta e in condizioni meteo avverse. In tali condizioni, lo sbarco dei passeggeri comporterebbe poi stress aggiuntivo per i passeggeri più anziani.</p> <p>Dubbi sussistono in merito all'adeguatezza dell'escavo (attualmente fissato a 10 metri), stante che il pescaggio delle navi di stazza maggiore lascia presupporre la necessità di procedere a un ulteriore escavo per almeno un metro di franco sottochiglia.</p> <p>E' da considerare un presidio medico appropriato tanto offshore quanto a Riva 7 Martiri. Poco chiare, inoltre, le garanzie di sicurezza offerte in relazione all'attività di bunkeraggio qualora essa venisse effettuata in avamporto. Impossibile, infine, esprimere un giudizio sulla fornitura di acqua potabile</p>	<p>the pilots.</p> <p>An additional problematic situation is related to catamarans: their safe placement seems to be hard to obtain in such an exposed area and in those adverse weather conditions. Under these conditions, disembarkation of passengers would also lead to additional stress for older passengers.</p> <p>There is doubt regarding the adequacy of the excavation (currently set at 10 meters), given that the draft of bigger vessels might be expected to carry out further excavations to at least one meter keel.</p> <p>Appropriate medical care both offshore and in <i>Riva 7 Martiri</i> must be considered. Moreover, the safety guarantees offered in relation to the bunkering activity - if performed in outer harbor - remain unclear. It is, thus, impossible, given its absence, to express an opinion on providing drinking water to</p>
---	--



<p>alle navi stante l' assenza di documentazione al riguardo.</p> <p>4. Particolarmente problematico tanto in fase di sbarco, quanto in fase di imbarco appare l' appesantimento di tempi legato alla gestione dei flussi di:</p> <ul style="list-style-type: none">a. bagagli,b. equipaggi e passeggeri. <p>Per ottimizzare il trasporto dei bagagli, che devono raggiungere la hall della Marittima prima del passeggero, sarebbe necessario ritardare ulteriormente lo sbarco. Le motonavi, evidentemente, dovrebbero evitare di trasportare passeggeri di più navi contemporaneamente, per evitare situazioni di confusione all' arrivo in Marittima e facilitare l' arrivo del relativo bagaglio in sala per il ritiro.</p> <p>Per gestire in sincronia la consegna del bagaglio al passeggero, si rischierà una congestione di bagagli in banchina in assenza di copertura. Analogamente, anticipare le</p>	<p>ships due to the lack of documentation in this regard.</p> <p>4. Particularly problematic, both during embarkation and disembarkation, is the timing related to the flow of:</p> <ul style="list-style-type: none">a) baggageb) crews and passengers <p>To streamline the transport of luggage, which should reach the <i>Marittima</i> hall before the passengers, it would be necessary to further delay the landing. The motorboats, obviously, should avoid carrying passengers from several ships at the same time, to avoid confusion upon arrival in the <i>Marittima</i> hall, and to facilitate their baggage being already available in the collection room.</p> <p>To manage synchronised delivery of baggage to the passenger, there will be a risk of congestion of uncovered luggage on the quay. Similarly, moving the operations for passenger</p>
---	---



<p>operazioni di arrivo dei passeggeri renderebbe impossibile il dislocamento dei bagagli.</p> <p>Infine, le gabbie utilizzate dalle diverse compagnie, oltre a essere insufficienti come numero, hanno attualmente dimensioni diverse tra loro, per cui si renderebbe necessario un approvvigionamento di circa 250 ceste per ciascuna nave ed operare un trasbordo di valigie dalle gabbie in dotazione alla nave a quelle della società, cioè un'operazione aggiuntiva attualmente non prevista nella documentazione consultata.</p> <p>La motozattera indicata nel progetto sarà in grado di trasportare, sempre che sia possibile massimizzare lo spazio in ciascuna cesta, 3.600 colli (15 colli per cesta x 30 ceste x 8 container), quindi non sarà in grado di trasportare i bagagli di una qualsiasi nave superiore ai 3.000 passeggeri. A tale proposito, si osserva che nel solo 2014, anno non interessato dalla limitazione per le navi</p>	<p>arrivals forward would make it impossible to move baggage to the reclaim halls.</p> <p>Finally, the cages used by different companies, other than being an insufficient number, currently have different sized spaces between them. Therefore, a supply of about 250 cages for each vessel and a transfer of suitcases from said cages to the company's vessel would be required which is an additional operation that is currently not foreseen in the document.</p> <p>Assuming it is possible to maximize the space in each cage, the landing craft specified in the project will be able to carry 3,600 packages (15 packages per cage x 30 cages x 8 containers), meaning that it cannot carry the luggage of any vessel with more than 3,000 passengers on board. This aspect is absolutely crucial: in 2014, a year not affected by the 96,000 tons ships access restriction, there were 50 ships with more than 3,000 passengers</p>
---	---



<p>superiori alle 96.000 tonnellate, le navi con oltre 3.000 passeggeri allo sbarco sono state 50, mentre quelle con oltre 2.800 passeggeri erano 93.</p>	<p>on landing, while there were 93 with more than 2,800 passengers.</p>
<p>Lunghi tempi di attesa a terra possono mettere a repentaglio sicurezza e comfort dei passeggeri. <u>Se inoltre venisse richiesto un anticipo dell'arrivo in banchina della nave, ciò comporterebbe maggiori consumi di carburante ovvero la perdita dello scalo successivo (e del fatturato collegato alle escursioni).</u></p>	<p>Long waiting times ashore may expose passengers to safety and comfort risks. <u>Not to mention, should the ship be required to arrive earlier than scheduled at the dock, this would result in a higher consumption of fuel or the loss of the next layover (and the revenues linked to said tours).</u></p>
<p>Per quanto riguarda i passeggeri, il progetto da noi esaminato non presenta una analisi puntuale dei flussi di imbarco, sbarco, transito ed escursioni. Inoltre, dal punto di vista metodologico, è ignorata la circostanza che ogni compagnia debba essere trattata singolarmente secondo la propria gestione e tempistica operativa.</p>	<p>With regard to the passengers, the examined project does not present a detailed analysis of embarkation, disembarkation, transit and excursion flows. In addition, from a methodological standpoint, the project ignored the fact that every company should be treated individually according to their own management and operating timing.</p>
<p>Sulla base degli elementi a</p>	<p>Based on the available information, it underestimated</p>



nostra disposizione, risulta sottostimato il numero di passeggeri che salgono e scendono da piccole navi (1.000/1.200 passeggeri) in tempi e modalità completamente sconosciute.

Più in dettaglio, a titolo esemplificativo:

Velocizzando al massimo le operazioni di check-in e i controlli di security si può ipotizzare una media di imbarco di circa 600 passeggeri/ora. Ciò significa che per caricare e riempire un' imbarcazione da 1.000/1.200 passeggeri, servono 2hrs (senza, ovviamente, contare i tempi di percorso dalle sale ai primi piani dei terminal alle banchine). Si consideri poi il trasferimento di 1 ora dalla Marittima al nuovo terminal. A questo punto si avranno, per una singola nave, 1.000/1.200 passeggeri che dopo essere sbarcati dalle motonavi dovranno essere imbarcati sulla nave designata. Nemmeno appare esagerata la stima di 1 ora per lo sbarco/reimbarco dei

the number of passengers getting on and off from small ships (1000/1200 passengers) in completely unknown timings and ways.

In more detailed examples:

By speeding up the check-in and security checks, we can assume an average loading of about 600 passengers/hour. This means that loading and filling a vessel with 1000-1200 passengers would require 2 hours (without, of course, counting the time path from the first floors terminals to the docks); as well as the considered 1 hour transfer from the new *Marittima* to the new terminal. This means that at that point for one single ship, there will be 1000-1200 passengers that will, after disembarking from the ferries, be aboard the designated vessel. It does not appear exaggerated the estimated 1 hour for the disembarking and re-embarking of passengers, even taking into account the security checks the passengers will have to



passaggeri, anche tenuto conto dei controlli di security che i passeggeri dovranno sostenere.

Salta dunque all'occhio che le tempistiche sono improponibili - e non tengono conto dei tempi usuali per la consegna dei bagagli, il M&G e le operazioni di check-in. Sulla base degli elementi considerati, il progetto Venis Cruise 2.0 pare avere come riferimento l'operatività che viene registrata durante il blocco del canale della Giudecca per la festa del Redentore (nave ormeggiata a Marghera e attività di gestione flussi in Marittima). Si tratta di operazioni lunghe, macchinose e per questo piene di criticità che possono in ogni momento compromettere la gestione della toccata nave con danni in termini di tempo, di soldi e non per ultimo, di soddisfazione del cliente. Un'operatività così strutturata rischia di essere gestita affannosamente, con un aggravio per i passeggeri che si troverebbero a vivere un "viaggio nel viaggio".

Ad ogni modo, si rileva che il trasferimento dal nuovo terminal

undergo.

It is therefore evident that timings are unrealistic - and do not take into account the usual time for the baggage claim, the M&G and the check-in operations. On the basis of the considered information, the project Venis Cruise 2.0 seems to have as a reference the process that is recorded during the blockade of the Giudecca canal for the *Feast of the Redentore* (ship docked in Marghera and management flow in Marittima). These processes are long, awkward, and for this reason, full of problems that may at any time compromise the management of the affected vessel with damage in terms of time, money and last but not least, of customer satisfaction. An operation structured in this way risks to be heavily managed, with an escalation for passengers who would face a "journey within a journey".

Anyway, it is noted that the transfer from the new terminal to the *Marittima* would require the use of a considerable number of catamarans and motor-rafts.



alla Marittima richiederebbe l'impiego di un numero considerevole di catamarani e motozattere. Questo avrebbe un impatto significativo sul traffico in Laguna, con conseguenze negative tanto in termini di inquinamento atmosferico che di sicurezza della navigazione.

Il progetto Venis 2.0 fa emergere potenziali criticità relative al rapporto tra le compagnie di crociera e i terminalisti. In specie: orari e date di arrivo nave, tempi e modalità di arrivo dei passeggeri, la movimentazione dei bagagli e dell'equipaggio, la gestione dei viveri e delle parti di ricambio dovranno essere concordate con il terminalista - *rectius*, con *due* terminalisti.

La fase delicatissima di sbarco, o meglio il ricongiungimento valigie/passeggeri viene affrontata senza tener conto dei quantitativi e delle tempistiche e soprattutto della gestione costante dei flussi sia in termini di security che di safety

This would have a significant impact on the traffic in the lagoon, with negative consequences both in terms of air pollution and safety of navigation.

The Venis 2.0 project reveals potential issues related to the relationship between the cruise lines and the terminal operators. More specifically: time and date of arrival of a ship, timing and mode of arrival of passengers, baggage and crew movement, management of supplies and spare parts will have to be agreed with the terminal operator - or rather, with two terminal operators.

Disembarkation, or rather the gathering of luggage/passenger, is discussed without taking into account of the quantity and timing and especially the constant flow both in terms of security and safety as well as of border crossing. On this aspect, the project does not provide timings, which, however, are of considerable importance, as illustrated by the following example:



nonché di valico di frontiera. Anche su questo aspetto, il progetto non fornisce tempistiche, che tuttavia risultano di notevole rilevanza, come evidenziato dal seguente esempio:

Mediamente una nave da 3.500 passeggeri di sbarco, con due rampe "condor", impiega 1hr 30 minuti per completare le operazioni.

Dopo essere sbarcati dalla nave i bagagli, raccolti in ceste, dovranno essere caricati nei container e successivamente imbarcati sulle chiatte. Si assume per questa operazione un' ulteriore ora.

Se le navette per i passeggeri impiegano 1 ora per coprire il percorso, le chiatte, navigando per vie d' acqua diverse (tratto più lungo) impiegheranno non meno di 1hr e 30minuti. Arrivati in marittima occorre poi sbarcare i container, posizionare le ceste in sala sbarco e svuotarle, mettendo a disposizione dei passeggeri i bagagli. Per questo passaggio si assume un' ulteriore ora e mezza. Il totale delle ore è già pari a 5 ore,

On average, a 3500-passenger ship landing, with two "condor ramps" takes 1 hour and 30 minutes to complete the operations.

After disembarking the luggage from the ship, collected in baskets, they must be loaded into containers and then loaded onto barges. For this operation, a further hour is assumed.

If the shuttles for passengers take 1 hour to cover the distance, the barges, sailing on different waterways (longer way), will take no less than 1 hour and 30 minutes. Once arrived in *Marittima* it will then be necessary to land the containers, place the baskets in the landing hall and empty them, providing passengers with their luggage. For this step we assume additional 1h30. The total of hours is consequently 5, which is incompatible with the dynamics of the cruise industry.

Needless to describe the phase of embarkation of luggage, as it follows the opposite direction



<p>incompatibile con le dinamiche della crocieristica.</p> <p>E' superfluo descrivere la fase d' imbarco dei bagagli poiché segue il senso contrario dello sbarco.</p> <p>Per quanto riguarda i flussi, è inoltre impensabile che le fasi di sbarco e imbarco siano facilmente ripartibili come ipotizza il progetto Venis 2.0 (sbarchi al mattino, imbarchi nel pomeriggio). E ciò in quanto con questa logica la saturazione delle sale imbarco sarebbe cronica ed immediata. Nessun terminal attuale ha capacità di ospitare, in sosta, più di 800 passeggeri. Inoltre attualmente alle ore 12:00 è già ampiamente iniziata la fase d' imbarco (già da 1hr/1hr 30 minuti), con circa 1.000 passeggeri di cui è ultimato il check-in.</p> <p>Transiti ed escursionisti dovranno per ragioni di security, doganali e di Polizia di Frontiera essere gestiti e</p>	<p>of disembarkation.</p> <p>With regard to the flows, it is also inconceivable that the phases of embarkation and disembarkation are divisible as assumed by the project Venis Cruise 2.0 (disembarkations in the morning and embarkation in the afternoon). This is because with this reasoning, the saturation of the boarding lounges would be chronic and immediate. No current terminal has the capacity to accommodate more than 800 passengers. Furthermore, at 12PM has already begun the phase of embarking (since 1 hour/1.5 hours), with about 1000 passengers whose check-in is completed.</p> <p>Transits and excursionists should, for safety reasons, and custom and border police reasons, be managed and controlled.</p> <p>The project Venis 2.0 assumes 4000 movements to be made in <i>Riva dei sette Martiri</i>. It is not clear if it assumes an already existing structure or whether it is necessary to build</p>
--	---



<p>controllati.</p> <p>Il progetto Venis 2.0 ipotizza 4.000 movimenti da effettuarsi in "Riva dei sette Martiri". Non si comprende se si ipotizzi una struttura già esistente o se invece sia necessario costruirne una ad hoc, e nemmeno constano studi sulle movimentazioni di transiti ed escursionisti, senza inoltre che siano enucleate le esigenze di security, di polizia e doganali che la movimentazione stessa comporta. Eppure, con tempi di sbarco e di imbarco così allungati e con modalità così complesse qualsiasi emergenza sarebbe impossibile da gestire.</p> <p>Sulla base di quanto esaminato, i costi dell' approdo lieviterebbero all' inverosimile, e l' incremento di costo è confermato dai costi sostenuti quando sono utilizzati gli approdi del Redentore. Inoltre i terminal (107/108 - 109/110), i parcheggi e gli spazi messi a disposizione in Marittima nel nuovo progetto sarebbero</p>	<p>an ad-hoc one, and there are no studies on the movements of transit and excursionists, nor any clarification on the requirements of security and custom police that the movement itself entails. Still, with such extended embarking and disembarking timings and with such complex processes, it would be impossible to handle any emergency.</p> <p>On the basis of what has been examined, the costs of docking would increase excessively, and this increase is confirmed by the incurred costs when ships use the docks of <i>Redentore</i>. In addition, the terminals (107/108 - 109/110), and the parking spaces provided in <i>Marittima</i> in the new project, would be completely inadequate.</p> <p>5. The documentation provided confirms the hypothesis of a substantial duplication of infrastructure between the "old" maritime station and the</p>
---	--



<p>completamente insufficienti.</p> <p>5. La documentazione disponibile conferma l'ipotesi di una sostanziale duplicazione di infrastrutture tra la "vecchia" stazione marittima e il nuovo terminal situato alla Bocca di Lido. Tale duplicazione ha poi come conseguenza anche un sensibile incremento nella movimentazione di passeggeri, bagagli, equipaggi e mezzi. Incremento che, inevitabilmente si traduce a sua volta in una maggiorazione dell'attuale costo del servizio terminalistico. Alla duplicazione di cui in oggetto, vanno poi aggiunti i presumibili maggiori costi derivanti dalla necessità di provvedere a nuove strutture. A tale proposito si richiama:</p> <p>- la passerella mobile necessaria per compensare il dislivello tra il secondo piano dell'edificio e il ponte di imbarco, la cui costruzione appare peraltro difficile dato l'ingombro delle scialuppe installate dalle navi.</p>	<p>new terminal located at the <i>Bocca di Lido</i>. This expansion has also led to a significant increase in the activity of handling of passengers, baggage, crew, and equipment. This increase would also inevitably result in an increase of the operating cost of the terminal services. In addition to the redoubling referred above, it should be considered the presumable higher costs originated from the necessity of arranging for new structures. Regarding this topic we cite:</p> <ul style="list-style-type: none">- The mobile boardwalk needed to balance the altitude gap between the second floor of the building and the boarding deck, whose construction seems to be difficult because of the obstacle of lifeboats installed on the ships. <p>6. In addition to the aforementioned higher cost, there would also be an expected increase of costs of towage, pilotage, and mooring services. This is due to the fact that the</p>
--	---



6. Al maggiore costo di cui al paragrafo precedente si aggiunge il prevedibile aggravio di costi dei servizi di rimorchio, pilotaggio ed ormeggio. E ciò in quanto il nuovo terminal situato alla Bocca di Lido non sarebbe in grado di ospitare il medesimo traffico della attuale stazione marittima (8 navi contemporaneamente)e, pertanto, subirebbe una riduzione di traffico. Questo produrrebbe una riduzione generale delle entrate nell'intero comparto e un aumento dei costi medi dei servizi. A tale riguardo, si osserva che già oggi i costi per rimorchio, pilotaggio ed ormeggio risultano tra i più elevati d'Italia. Non riesce difficile ipotizzare che un ulteriore, pesante incremento comporterebbe la messa "fuori mercato" di Venezia.

new terminal located at the *Bocca di Lido* would not be able to accommodate the same traffic as the current maritime station (8 ships simultaneously) and, therefore, would suffer a reduction of traffic. This would produce an overall reduction of revenues in the entire sector and an increase of the average costs of services. In this regard, it is noted that today the costs for towing, pilotage, and mooring services are among the highest in Italy. Hence, it is not difficult to assume that a further cost increase would result in putting Venice "off-market".



Pierfrancesco Vago
Chairman CLIA Europe