



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 11 ottobre 2017

Verbale n. 2/2017

COMPOSIZIONE E PARTECIPANTI

Componente Effettivo	Presente	Componente Supplente	Presente	Rappresentanza
Dott. Pino Musolino	X			Presidente ADSP
Capitano di Vascello Goffredo Bon		Capitano di Vascello Andrea Conte	X	Capitaneria di Porto di Venezia (Comandante del Porto)
Gianluca Palma	X	Paolo Politeo		Industriali
Roberto Semenzato	X	Roberto Goglio		Operatori di cui agli articoli 16 e 18
Andrea Scarpa	X	Jacopo Sportillo		Spedizionieri
Damaso Zanardo		Graziano Cassaro	X	Operatori logistici intermodali
Alessandro Santi	X	Michele Gallo		Agenti e raccomandatori marittimi
Renzo Varagnolo	X	Antonio Cappiello		Lavoratori delle imprese che operano in porto
Marino De Terlizzi	X	Mario Melchiori		
Umberto Zerbini	X	Andrea D'Addio		

Su indicazione del Presidente assistono alla riunione il Segretario Generale, **dott. Martino Conticelli**, il Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo, **cap. Antonio Revedin**, la **dott.ssa Alessandra Libardo**, il **dott. Corrado Volpini** ed il **Dott. Matteo Baldan** per la redazione del verbale.

MODALITA' DI CONVOCAZIONE

Convocazione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, con comunicazione prot. n. 12300 del 26 settembre 2017, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Venezia, Santa Marta, Fab. 13, ore 14.00 del 11 ottobre 2017.

ORDINE DEL GIORNO

1. Adozione del Piano Operativo Triennale 2018-2020;
2. Varie ed eventuali.



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 11 ottobre 2017

Verbale n. 2/2017

DURATA

Inizio ore 14:23

Conclusione ore 18:10.

SVOLGIMENTO DEI LAVORI

1. ADOZIONE DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2018-2020;

Il Presidente, anticipa che, a seguito dell'ultimo incontro in Assoporti dei Presidenti delle ADSP, si stanno definendo i criteri e i metodi di individuazione delle Associazioni che designano i propri rappresentanti in Organismo. Inoltre in tale incontro, è stato precisato che gli Organismi non esprimono dei voti ma dei "sentiment", pertanto vale il consenso espresso che viene fatto proprio dal Presidente e portato all'attenzione del Comitato di Gestione.

In merito al punto all'ordine del giorno, fa distribuire delle integrazioni alla documentazione preventivamente inviata a seguito di alcune precisazioni pervenute da parte della Capitaneria di Porto e da parte di un componente del Comitato di Gestione. Precisa che il presente POT ha delle peculiarità rispetto ai precedenti. Il POT 2018-2020 è un differente strumento di pianificazione ed è stato redatto in attuazione del d.lgs. 169/2016 e rispecchia, nel proprio impianto metodologico, gli indirizzi dettati dal Piano Nazionale della Portualità e della Logistica, secondo il quale la programmazione portuale deve essere finalizzata a razionalizzare gli atti strategici e di indirizzo vigenti, avviandoli verso le più opportune e disponibili fonti di finanziamento, in una logica di valorizzazione, addizionalità, e riuso e garantendo lo sviluppo, la messa in sicurezza ed adeguata manutenzione del consistente patrimonio infrastrutturale esistente evitando sprechi, duplicazioni ed ulteriore aggravio della situazione di overcapacity presente in molte realtà portuali, privilegiando allo stesso tempo scelte operative e di infrastrutturazione leggera rispetto ai grossi investimenti infrastrutturali.

Ricorda che tutte le proposte di grande infrastrutturazione delle 15 Autorità di Sistema Portuale saranno condensate nel Documento di Programmazione Pluriennale redatto dalla Conferenza dei Presidenti per dare la necessaria coerenza degli interventi a livello nazionale.

Il cap. Antonio Revedin, illustra brevemente le integrazioni consegnate. Precisa che l'efficacia del presente POT interessa gli anni 2018-2020, così come segnalato dal Collegio dei Revisori, e che sono state recepite le integrazioni della Capitaneria di Porto e sono stati resi più esauritivi gli interventi pianificati su indicazione dell'ing. Campitelli (Comitato di Gestione).

Il componente Semenzato, evidenzia che il documento è ampio e dettagliato nei dati. Per tale motivo i tempi sono stati molto ristretti per poter avere i necessari feedback da parte della categoria che rappresenta, anche in funzione delle precisazioni illustrate, e per dare i propri preventivi contributi. Anticipa



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 11 ottobre 2017

Verbale n. 2/2017

che le osservazioni al POT sono state manifestate in una apposita nota (*allegata al presente verbale*). I punti principali di tale nota riguardano:

- L'accessibilità nautica di cruciale importanza che vede come temi:
 - escavo dei canali;
 - l'operatività con nebbia e notturna;
 - la Conca di navigazione indispensabile per garantire l'operatività del Porto;
- le concessioni in scadenza dei terminal: non vengono affrontate nel POT. Evidenza come gli investitori sono *player* internazionali che investono guardando a orizzonti temporali di medio/lungo periodo, con il rischio che valutino altre soluzioni rispetto a Venezia, se non si danno segnali in tal senso;
- La proposta di un nuovo terminal nell'area Montesyndial: sembra non coerente con l'indicazione overcapacity dei terminal e con attuale POT. Inoltre bisogna capire quali siano gli investimenti richiesti per operare in tale area e che margini di sviluppo del mercato ci sono per arrivare a 1ml di teu;
- Banchina alti fondali: la proposta non è accompagnata da soluzioni di collegamento a terra;
- Specializzazione terminal: richiede una maggiore condivisione anche in funzione delle future concessioni. Attualmente per alcuni settori c'è già la specializzazione (container). Tale aspetto può essere un vantaggio ma può essere anche un forte svantaggio per un terminalista perché diventa dipendente da fattori esterni, dal mercato o altri eventi non prevedibili;
- PRP: necessità del coinvolgimento di tutte le parti;
- Impresa ex art. 17: in funzione della scadenza dell'affidamento con il 2020, dovrebbe essere menzionata;
- Crociere: sparisce la centralità di Marittima e si caldeggiavano due scelte politiche, l'utilizzo del Vittorio Emanuele, previo manutenzione straordinaria, fatte le dovute verifiche tecniche, e la definizione delle nuove classi di navi ammesse via Canale della Giudecca a Marittima che, dopo il periodo transitorio diverrebbe solo un terminal per navi di piccola stazza (non definita ma che ragionevolmente si ritiene non sarà superiore a quanto previsto dall'attuale decreto Clini e Passera). Questo significa nei fatti spostare molta dell'attività della crocieristica a Marghera in aree nuove da sottrarre ad attività di altri operatori commerciali o industriali rischiando così, da una parte, di perdere il vantaggio della separazione dei traffici e, dall'altro, di sminuire l'impiego della Stazione Marittima. Conclude richiamando i possibili rischi di interferenza del traffico crocieristico con quello commerciale che dovranno essere verificati in fase di simulazioni.

Il Segretario Generale, precisa che le concessioni sono atti di natura amministrativa e rientranti nell'ordinaria gestione dell'Ente e pertanto non di competenza di un documento strategico come quello all'ordine del giorno.

Il componente Palma, anticipa che è stata preparata una nota (*allegata al presente verbale*), anche a seguito di incontri con i propri associati e prende atto delle iniziali precisazioni fatte sul ruolo dell'Organismo e su come va interpretato il POT. Nel condividere le osservazioni fatte dal componente Semenzato evidenzia alcuni aspetti:



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 11 ottobre 2017

Verbale n. 2/2017

- PRP: è un tema strategico che avrebbe meritato un maggiore approfondimento;
- Accessibilità nautica: sia come escavo dei canali sia come ormeggi nei canali interni, in particolare nel Canale Ovest. Tale aspetto è collegato al fabbisogno complessivo di escavo che ha il Porto ed il Vittorio Emanuele. Ricorda le segnalazioni già fatte nel 2016, per le difficoltà di alcuni operatori in canale Ovest, a cui si aggiungono altre criticità segnalate tra pescaggio del canale e pescaggio degli ormeggi. L'escavo dei canali poi è legato al conferimento dei fanghi. Nel POT si fa un accenno per quanto riguarda il Vallone Moranzani ma senza individuare da parte dell'Autorità di Sistema Portuale il luogo di conferimento di altri fanghi;
- Accessibilità notturna: è un elemento strategico per le aziende che operano a ciclo continuo anche superando il limite del trasporto delle merci pericolose di notte. Ritiene che l'elemento dell'organizzazione della pianificazione e delle scelte delle metodologie di ingresso delle navi all'interno del Porto da Malamocco è fondamentale, per permette il transito di tali merci in coerenza con quanto avviene in altri porti;
- Concessioni: ritiene che la durata delle concessioni industriali e i tempi di rilascio sono critici ed è già stato posto nei tavoli tecnici, evidenziando che va valorizzato non solo l'investimento sul bene demaniale ma anche quello industriale;
- Specializzazione degli operatori: viene visto come elemento di limitazione e suggerisce una rivisitazione di tale parte;
- Art. 17: si rende necessario capire l'evoluzione dell'art. 17, in quanto vi è anche un impegno per i terminalisti.

Il Presidente, ricorda che il nuovo PRSP ha una vita propria e di sicuro vi sarà il coinvolgimento delle parti interessate e proprio per questo è stato riportato in casa l'elaborazione che nel passato era stata affidata ad un soggetto esterno che verrà impiegato a supporto, anche per elaborare la parte di Chioggia. Per il lavoro portuale (art.17) precisa che vi sono delle possibili evoluzioni a livello di correttivo della recente legge istitutiva della ADSP e su che tipo di modello implementare. In merito alla specializzazione, anche non inserendo tale punto nel POT, sarà il mercato stesso a chiedere e spingere verso tale aspetto e ritiene utile parlare nel POT di razionalizzazione. In merito agli investimenti e alla durata delle concessioni, chiarisce che si farà il possibile per attrarre investimenti che possano creare ricadute positive nel territorio e sull'occupazione.

Il Segretario Generale, in riferimento agli escavi e alla destinazione dei fanghi, rimanda a quanto indicato nella tabella consegnata dove si indica in € 15 ml la spesa per la manutenzione dei canali e alla criticità legata alla carenza di siti per conferimento dei fanghi, la cui definizione non dipende dall'Ente. Sul lavoro portuale ex art. 17 richiama gli sforzi fatti nel passato per garantire un modello coerente e funzionale per il Porto ed evidenzia che la scadenza sarà gestita in sede amministrativa. Ritiene che la parte del POT che interessa la "specializzazione" va valutata in funzione della tipologie di operatori in Porto. Sottolinea quindi la necessità di un ragionamento di sviluppo, di sostenibilità e stabilità del sistema Porto, valutando un concetto di specializzazione in certi settori e comparti, anche per anticipare quello che chiede il mercato.



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 11 ottobre 2017

Verbale n. 2/2017

Il Capitano di Vascello Conte, richiama le integrazioni (distribuite) proposte da parte della Capitaneria al POT finalizzati a far fronte alle necessità di garantire l'operatività H24 nonché a intervenire a riduzione delle tariffe dei servizi tecnico nautici. Tali aspetti sono allo studio anche attraverso provvedimenti che rivedono e snelliscono quelli esistenti.

Il componente Santi, anticipa che è stata preparata una nota (*allegata al presente verbale*), comune al rappresentante degli spedizionieri Scarpa e prende atto delle iniziali precisazioni fatte sul ruolo dell'Organismo e su come va interpretato il POT. Nel condividere i precedenti interventi ritiene che vi sia un cambio di rotta rispetto all'ultimo POT, sul quale ritiene dovrebbero esserci delle spiegazioni e delle maggiori valutazioni a livello strategico, premettendo che non si vuole entrare nel contenuto delle scelte. I punti maggiormente rilevanti e indicati nella nota sono:

- Piattaforma Altura: mentre nel precedente POT, vi era una possibile soluzione alla gestione dei traffici in un sistema post Mose identificata nella Piattaforma Altura collegata a Marghera, nel documento attuale tale visione risulta frammentata;
- Crocieristica: la Stazione Marittima perde la sua centralità. Inoltre il Canale Vittorio Emanuele non dovrebbe essere una soluzione transitoria;
- Chioggia: non è trattata in maniera esaustiva;
- PRP: si ritiene utile un maggiore definizione di quelle che saranno le linee di sviluppo;
- Specializzazione: è un tema ricorrente nei POT, e si ritiene un punto importante e da meglio indicare;
- Accessibilità nautica: è cruciale risolvere l'interferenza della Conca;
- Infrastrutture immateriali: ricorda la collaborazione di Assosped sugli sviluppi fatti.

Il componente Scarpa, conferma quanto detto dal componente Santi, evidenzia la criticità dell'accessibilità nautica in particolare con la nebbia.

Il componente Cassaro, prende atto delle iniziali precisazioni fatte sul ruolo dell'Organismo e su come va interpretato il POT. Condivide quanto detto dal componente Semenzato. Sottolinea i seguenti aspetti:

- Sul tema del lavoro portuale e dell'art. 17 ritiene sia un tema delicato su cui le visioni dei soggetti interessati sono diverse;
- Concessioni: ritiene che nel documento manchino delle indicazioni, ma considera le risposte date esaustive;
- Chioggia: risulta necessario chiarire il ruolo del Porto;
- Specializzazione: tale aspetto è già insito negli operatori stessi e ritiene necessario che resti nel documento.

Il componente Zerbini, chiede chiarimenti in merito all'allibito, al garage Multipiano e alle linee di sviluppo del Porto di Chioggia. Manifesta le proprie raccomandazioni per lo sviluppo dell'occupazione in Porto per le scelte che derivano dal presente POT.

Il componente Varagnolo, prende atto delle iniziali precisazioni fatte sul ruolo dell'Organismo e su come va interpretato il POT. Sulla proposta del POT evidenzia alcuni aspetti:



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 11 ottobre 2017

Verbale n. 2/2017

- Sulla tabella degli investimenti chiede di conoscere quali sono i nuovi investimenti e quali sono quelli derivanti dalla precedente programmazione;
- Apprezza la parte riferita allo sviluppo delle nuove tecnologie legate allo sviluppo dei lavoratori;
- Relativamente alla specializzazione, ritiene, debba essere sviluppata in funzione del ruolo dell'alto Adriatico e del Napa;
- Sul tema del lavoro portuale ricorda che vi sono delle modifiche allo stato attuale in discussione nei tavoli preposti e ritiene che ci dovrebbe essere un riferimento al modello attuale e alla sua efficacia;
- Sulla proposta di spostare le crociere a Marghera chiede se vi sono interferenze con la sicurezza e se sono state fatte le necessarie verifiche rispetto alla raffineria e ai depositi costieri;
- Riscontra la necessità di individuare le linee di sviluppo di Chioggia che mancano nell'attuale documento;
- Ritiene opportuno che sia presente un rappresentante dell'art. 17 quando si affrontano gli aspetti del lavoro portuale.

Il componente De Terlizzi, chiede maggiore attenzione al lavoro e sullo sviluppo di Chioggia. Sull'iniziativa dello stoccaggio di LNG chiede se vi sono i rischi che si ripresentano le problematiche che vi sono a Chioggia.

Il Capitale di Vascello Conte, richiama quanto già detto in merito alle osservazioni fornite precedentemente all'Autorità ed evidenzia come la prudenza sia necessaria nella definizione di documenti come il POT, che definiscono delle scelte strategiche che richiedono l'intervento istituzionali di altri Organi.

Il Presidente, manifesta la propria disponibilità ad affrontare i temi che interessano lo sviluppo dei Porto. Ricorda che in base ad apposita circolare ministeriale, i rappresentanti degli art. 17 vengono coinvolti solo nelle commissioni consultive. Premette che il contenuto e la modalità di redazione del documento in esame si caratterizza per una strategia sul fattibile, supportato da analisi e dati al fine portare avanti programmi e azioni per sviluppare il Porto concretamente.

A seguito delle osservazioni fatte riporta quanto segue:

- Accessibilità nautica: è una necessaria premessa per permettere l'operatività del Porto e, proprio per questo, nel POT presentato vi sono gli escavi manutentivi, che dovranno essere collegati al PRSP, con i vincoli a -12 a Venezia e -8/-9 a Chioggia;
- Accessibilità con nebbia: è stato già fatto qualcosa nel passato, ma sono allo studio ulteriori interventi realizzabili prendendo spunto da quanto già fatto in altre realtà. Tale valutazione può essere fatta anche attraverso un gruppo di lavoro, e non necessita di essere indicato nel POT. Ricorda quanto si sta facendo con la Capitaneria di Porto per sviluppare un sistema di navigazione strumentale per garantire la sicurezza e che sul tema anche i Piloti di Porto hanno delle competenze autonome;
- Conca di navigazione: ci sono delle valutazioni in fase di sviluppo sia con Ministero sia Provveditorato Opere Pubbliche ma le scelte e le competenza non sono in capo a questo Ente;
- Concessioni dei terminalisti: ribadisce che le attuali concessioni scadranno nel 2023/2024 e che si avvieranno i necessari confronti con le parti tenendo in considerazione gli eventuali nuovi piani



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 11 ottobre 2017

Verbale n. 2/2017

industriali presentati, piani che saranno analizzati e valutati al fine di promuovere uno sviluppo sostenibile ed in linea con le previsioni di mercato di ciascun settore;

- Aree Montesyndial: sono aree acquistate da questa Amministrazione anche attraverso la controllata APV Investimenti. Su queste aree sono state già investite ingenti risorse pubbliche ed i contributi assegnati a vario titolo dallo Stato sono finalizzati a completare gli interventi e metterle a reddito;
- Accessibilità a terra: riguarda sia la viabilità stradale e ferroviaria, per permettere il transito delle merci una volta giunte a Venezia e proprio per risolvere tali interferenze si sta lavorando con RFI per valutare la realizzazione dello snodo dei bivi per permettere di bypassare la stazione di Mestre con il traffico merci;
- Banchina alti fondali: attualmente è un progetto in fase di studio concettuale e a seguito di questo, una volta che si avrà il progetto definitivo, si faranno i necessari piani di esercizio su cui sviluppare le azioni future;
- Parte industriale: è un vantaggio del porto di Venezia avere più asset. Serve fare un progetto di re-industrializzazione che contempli gli sviluppi futuri per portare nuove realtà produttive compatibili con il futuro;
- Accessibilità notturna: è indispensabile per poter competere con altri Porti, ma questo implica non solo intervenire sulle infrastrutture ma anche sviluppare accordi con altre PP.AA, per garantire il transito delle merci H24;
- Valorizzazione degli investimenti dell'Ente: sono spalmati su più anni in funzione delle disponibilità delle risorse finanziarie e del tempo di realizzazione; rispetto alla tabella consegnata vi sono 7 nuovi progetti sui 15 indicati;
- Razionalizzazione delle imprese: tale aspetto è collegato al PRSP, nel quale si devono definire i modelli trasportistici del futuro, tali valutazioni saranno fatte logicamente con tutti i soggetti interessati ed, in primis, coinvolgendo l'Organismo;
- Porto di Chioggia: nonostante la recente nomina del nuovo Presidente del porto di Chioggia e nelle more dell'emanazione del correttivo al DLgs 169/2016, si sta facendo quanto possibile per risolvere l'incertezza e la confusione dei ruoli determinate dalla norma vigente. Ciò appare necessario anche al fine di poter meglio valutare gli investimenti realizzati e valorizzare i punti di forza dello scalo quali ad esempio: la funzione peschereccia (secondo porto a livello nazionale per importanza), la multimodalità con l'utilizzo della via fluviale, il posizionamento geografico a livello regionale; ma allo stato attuale non vi sono le possibilità per inserire nel POT azioni strategiche mirate per il rilancio del porto clodiense;
- Chimica e Crociere: non vi sono rischi di pregiudicare le attività della società Pilkington o rischi per la sicurezza delle persone. Inoltre, valutando il quadro complessivo proposto vi è un beneficio sistemico per la cantieristica navale, che potrà ampliare le attività generando posti di lavoro, supportata dal valore aggiunti dello sviluppo del LNG;
- Lavoro in Porto: sicurezza, miglioramento delle condizioni lavorative e sviluppo dell'occupazione sono obiettivi fondamentali del POT e sono sviluppati guardando al futuro anche attraverso la formazione di nuove figure professionali che opereranno in porto, in particolare nel settore della logistica e delle nuove tecnologie; in quest'ultimo campo sfruttando le capacità espresse dal nostro consorzio di formazione (CFLI) con il quale sono state recentemente messe in campo nuove iniziative



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 11 ottobre 2017

Verbale n. 2/2017

tra le quali l'istituzione di alcune borse di studio per studenti che si sono particolarmente distinti negli ultimi corsi di istruzione/formazione;

- NAPA: serve rilanciare tale associazione in chiave di *lobby*, ai vari livelli delle istituzioni, ed in particolare, nella Comunità Europea, e come incubatore di conoscenze per individuare le necessità del territorio;
- New Technology: va portata innovazione bilanciandola con la forza lavoro presente nel Porto al fine di evitare perdite occupazionali come quelle verificatesi in alcune realtà del Nord Europa con forti impatti sociali sfavorevoli;
- Crociere: vi è una forte pressione dell'opinione pubblica e delle istituzioni per allontanare le navi da crociera dalla laguna di Venezia e in ragione di ciò si deve lavorare per mantenere in vita un comparto che produce il 3,3% del PIL e il 4,1% dell'occupazione. Tuttavia, per effetto del Clini-Passera, che poteva a suo tempo essere oggetto di impugnativa, l'obiettivo appare quello di evitare il passaggio attraverso il Canale della Giudecca delle navi di maggiori dimensioni. Le soluzioni prospettate si basano su:
 - o verifiche tecniche e ipotesi di dragaggio del Vittorio Emanuele, non solo per il transito delle navi da crociera ma anche come via di fuga in caso di eventuali emergenze. Sul punto, conferma che le simulazioni fatte, permettono il transito di entrambe le tipologie di nave (crociere e commerciali);
 - o simulazioni tecniche e passaggi amministrativi ai vari livelli decisori (Capitaneria, Ministero...);
 - o capacità degli accosti di Marghera;
 - o modifica al Clini-Passera per permettere il passaggio di alcune navi, più moderne con elevati standard di sicurezza e a basso impatto ambientale.

Le soluzioni sono state inviate al Ministero e saranno prese in esame nel Comitato;

- Allibo a Chioggia: è una esperienza chiusa e va collegato a quanto detto prima su tale Porto;
- Progetto Multipiano: l'insieme delle partecipate è in fase di analisi a seguito delle modifiche normative, compreso il progetto richiamato.

Chiude la riunione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare facendo proprie le osservazioni fatte che verranno portate all'attenzione del Comitato di Gestione e ringrazia i presenti per il contributo dato.

Allegati:

Dichiarazione a verbale della seduta dell'organismo di partenariato della risorsa mare dell'11 ottobre 2017 valutazioni in ordine al pot 2017-2020 dei componenti:

- Semenzato;
- Palma;
- Santi e Scarpa.

Il Segretario Generale
Dott. Martino Conticelli

Il Presidente
Dott. Pino Musolino

Estensore

Martin Conticelli

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

nota per la riunione dell'11 ottobre 2017

In vista del parere che l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare deve esprimere in merito al Piano Operativo Triennale (POT) 2017 – 2020 dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) il rappresentante della componente industriale riporta di seguito alcune considerazioni e suggerimenti in merito alle priorità e alle opportunità per la crescita del porto di Venezia.

Premesso che la convocazione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare è stata prevista per l'11 ottobre 2017 e preso atto che, per contro, il Comitato di Gestione per l'approvazione del POT è stato convocato per il successivo 12 ottobre 2017 si evidenzia che tale vicinanza di date si ritiene poco opportuna e si auspica che i tempi ristretti non vengano adottati come giustificazione per il mancato recepimento delle nostre osservazioni.

Sebbene le linee programmatiche del POT contemplino alcuni temi già esposti in occasione dell'incontro avuto presso la sede di Confindustria Venezia, nello scorso mese di giugno con il Presidente dr. Pino Musolino, si ritiene utile ribadire ed approfondire per punti le principali tematiche al fine di sottolineare che il porto di Venezia rappresenta in termini di occupati, di valore infrastrutturale e di economia attivata il principale volano economico per la Città di Venezia e per la sua Area Metropolitana.

Si evidenzia che da decenni nel porto di Venezia si sono sviluppate in maniera sinergica tre attività portuali primarie: commerciali, industriali e crocieristiche;

- il porto di Venezia è collocato ai primi posti nella classifica degli scali nazionali grazie alla sua caratteristica di 'regional port' del Veneto (regione che produce il 10% del PIL italiano) ed alla capacità di aver attuato il proprio sviluppo minimizzando e superando le interferenze tra i traffici afferenti alle suddette attività attraverso un porto diffuso, con banchine altamente infrastrutturate;
- il porto da sempre ha rappresentato sviluppo, ricchezza, investimenti ed occupazione;
- il porto è un asset infrastrutturale che gestisce le merci provenienti e destinate alla Lombardia, all'Emilia Romagna e alla bassa Baviera corrispondenti rispettivamente al 21% del PIL italiano, al 10% del PIL Italiano ed al 18% del PIL tedesco.

Il POT, pur nella sua natura programmatica, appare un po' troppo generico e vago su alcune scelte cruciali per il prossimo futuro e pertanto è in tale logica che un primo aspetto che si ritiene utile evidenziare è il fatto che a nostro giudizio il POT deve tener conto di tutti gli interessi dei principali attori che operano nell'ambito dell'economia del porto di Venezia: Terminalisti, Industrie, Servizi Portuali, Impresa art. 17, Agenti Marittimi, Spedizionieri Doganali, ecc.

Riportiamo di seguito i nostri suggerimenti che auspichiamo vengano recepiti quali puntuali specificazioni dei singoli capitoli sviluppati nel POT 2017- 2020.

1. ACCESSIBILITA' NAUTICA

Per le Imprese Terminaliste, per le Industrie e per tutto il comparto portuale il tema è di vitale importanza in quanto esso ha un diretto impatto sulla gestione del porto, sullo svolgimento della sua funzione, sul suo esercizio e sul suo sviluppo, quest'ultimo ritenuto imprescindibile. Dopo attenta analisi e valutazione del POT riscontriamo che esso debba essere integrato dalle seguenti indicazioni:

- a) **Escavo manutentivo dei canali di navigazione portuale**, atti al mantenimento delle condizioni minime di competitività e di sicurezza del porto. Questo deve essere un obiettivo prioritario dell'AdSPMAS e pertanto del POT; si evidenzia tuttavia che è necessario assicurare larghezza e profondità utili per tutti i settori portuali: sia per quanto riguarda il Canale Malamocco Marghera sia per quanto riguarda tutti i Canali Industriali e sia per quanto riguarda gli accosti operativi.

Si elencano di seguito una serie di interventi imprescindibili per adeguare il POT alle reali necessita di escavo :

- solo per le manutenzioni ordinarie, è previsto il dragaggio di oltre 700.000 metri cubi di fanghi a cui si aggiungono quelli per il ripristino del pescaggio degli ormeggi operativi;
- per l'allargamento del Canale Vittorio Emanuele III ,al fine di consentire la nuova via per le navi da crociera dirette alla stazione marittima, sono stimati 1.700.000 metri cubi di escavo.;
- per rendere accessibili i transiti delle navi da crociera dirette al canale Vittorio Emanuele III, ma al tempo stesso per le navi portacontenitori da 8.500 TEU, si deve intervenire sul Canale Malamocco Marghera per ulteriori 500.000/700.000 metri cubi;
- per l'allargamento del bacino di evoluzione 3, sempre per rendere accessibile il transito delle navi portacontenitori da 8.500 TEU, si stima un dragaggio che va dai 100.000 ai 200.000 metri cubi di fanghi.

Il POT non cita il progetto del "Vallone Moranzani" e pertanto il POT non individua il "luogo" di conferimento dei fanghi; questo risulta ancora più cruciale per il fatto che le differenze tariffarie del luogo di conferimento (15 euro/mc per l'Isola delle Tresse – 95 euro/mc per il Vallone Moranzani) risultano molto evidenti.

L'isola delle Tresse è satura e non più funzionale allo smaltimento di nuovi fanghi.

Il vallone Moranzani ha una capacità massima di 2.500.000 di metri cubi con problemi di completamento dell'iter autorizzativo.

Si ritiene indispensabile un riferimento all'interno del POT di come l'AdSPMAS intenda gestire l'intero fabbisogno degli escavi in quanto il sistema delle imprese ribadisce e sottolinea che il Vallone Moranzani deve diventare pienamente operativo al fine di garantire le necessità di escavo manutentorio per i prossimi anni.

Evidenziamo inoltre tre ulteriori temi nell'ambito dell'accessibilità nautica in quanto all'interno del POT non vi si fa accenno o vengono citati in maniera molto sommaria:

- b) **Conca di navigazione:** è necessaria la realizzazione di azioni correttive alla conca di navigazione di Malamocco, tali da garantire nel futuro, in concomitanza con il funzionamento del MO.S.E., l'accessibilità al porto prevista dagli accordi di progetto e per tutte le tipologie di navi;
- c) **Accessibilità in caso di nebbia:** essa deve essere sempre garantita ed in tal senso tutti i presidi tecnologici (sentiero luminoso, visibilimetri, termocamere, ecc.) devono trovare una piena condivisione tra Istituzioni ed Operatori attraverso l'implementazione di soluzioni tecniche, già utilizzate in altri porti mondiali con le stesse criticità;
- d) **Accessibilità notturna:** essa deve essere garantita per tutte le tipologie di navi al fine di consentire il rifornimento delle imprese che lavorano a ciclo continuo, anche e specialmente per quanto riguarda le navi che trasportano merci pericolose;

2. INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO STRATEGICO

Il porto di Venezia, posizionato nel cuore produttivo italiano, gode di aree estese e per lo più dotate di infrastrutture capaci di garantire lo sviluppo di attività logistiche, produttive e commerciali. L'area Montesyndial per l'insediamento dei terminal container e lo sviluppo della logistica integrata, l'utilizzo esteso dell'intermodalità (mare, strada, ferrovia e fluviale), lo sviluppo della Zona Franca sono tutti temi che devono essere sottoposti ad una adeguata analisi strategica su basi scientifiche e successivamente oggetto di immediata pianificazione. Per quanto riguarda l'area Montesyndial si rileva la contraddizione tra quanto previsto a pagina 90 del POT dove si fa riferimento ad una "overcapacity infrastrutturale dei terminal" esistenti e quanto poi previsto a pagina 99 del POT ove si giustifica la infrastrutturazione dell'area Montesyndial in funzione della costante crescita dei traffici container.

Sempre sul tema infrastrutture evidenziamo che:

- a) **Il futuro Piano Regolatore Portuale** viene citato in maniera sommaria al paragrafo 8.4.1 (Pag. 174) e per contro a nostro giudizio è un tema di importanza strategica che merita un maggiore approfondimento; infatti il POT in questo capitolo non affronta alcune questioni cruciali:
 - favorire un uso portuale sostenibile della laguna anche post MoSE perché incentrato sulla nuova accessibilità nautica per le merci;
 - favorire iniziative e investimenti privati coerenti con il piano di sviluppo del territorio, in particolare lungo gli assi dei corridoi Ten-T europei ai quali Venezia fornisce una radice marittima;
 - favorire a Porto Marghera il potenziamento e l'insediamento di industrie che importano ed esportano a livello globale e che hanno bisogno della vicinanza a mare;
 - favorire in un'ottica ambientale e di mercato i collegamenti ferroviari e di navigazione interna con il retroterra;

- portare a termine il progetto di ampliamento della Zona Franca già presente nel “Patto per lo sviluppo della Città di Venezia” che va accompagnata dal recupero e ammodernamento delle infrastrutture esistenti (viarie e ferroviarie) per collegarla al territorio retrostante;
- valutare sinergie con altre città come Chioggia, Mantova, Padova o altri per la realizzazione di un sistema logistico portuale integrato, così come indicato dal nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

b) **Alcune scelte infrastrutturali delineate nel POT** sono citate in maniera generica mentre, a nostro giudizio, meritano un approfondimento specifico:

1. la nuova viabilità di collegamento tra via dell’Elettricità e via della Libertà, in fase di progettazione definitiva, deve considerare le interferenze con le attività produttive ivi presenti;
2. L’ interramento dell’ elettrodotto Fusina – Venezia (lato Laguna) non specifica se c’è un accordo con il proprietario dell’infrastruttura;
3. Il nuovo collegamento ferroviario a sud della zona Industriale necessita di un approfondimento sulla collocazione della nuova stazione ferroviaria che, a nostro giudizio, deve essere compresa nell’ambito Montesyndial senza interferire con le produzioni industriali già presenti;
4. Nel POT al paragrafo 6 (pag. 155) si cita la realizzazione di un Piano Ambientale ed Energetico. Il riferimento risulta troppo vago ed andrebbero puntualizzati i capisaldi e le linee strategiche.

3. L’ASSETTO DELLE CONCESSIONI DEMANIALI ED IL FUTURO DEL PORTO

Il POT non prevede e non fa accenno alla questione delle concessioni demaniali, che si riflette sull’espansione della puntualità con una ricaduta diretta sull’occupazione dell’intero territorio.

- a) **Concessioni Demaniali:** il porto di Venezia è caratterizzato da concessioni di durata mediamente inferiore a quelle di altri porti (in alcuni casi addirittura annuali), con tempi di rilascio molto lunghi e agganciate a parametri non sempre certi e che non consentono alle imprese investimenti di lungo periodo. In particolare si evidenzia la necessità che gli investimenti privati realizzati in area demaniale, così come gli investimenti industriali funzionali all’attività portuale, vengano maggiormente valorizzati sulla durata e sull’entità del canone demaniale corrisposto.
- b) **Futuro del porto:** riprendendo quanto evidenziato in precedenza sull’ambito della overcapacity dei terminal ci sembra anacronistica l’affermazione riportata a pag. 90 del POT in cui si cita *“che è necessario pertanto pensare ad una razionalizzazione anche in termini di specializzazione degli impianti portuali”*. Le Autorità di sistema Portuale hanno tra i loro compiti l’indirizzo, la programmazione, il coordinamento, la regolazione, la promozione ed il controllo dei porti (art. 6 Legge 84/94) e pertanto non si comprende come possano sostituirsi all’imprenditore, che si assume il rischio di impresa ed a cui vengono chiesti importanti investimenti, limitandone gli sviluppi futuri.

4. **IMPRESA EX ART.17 LEGGE 84/1994:** Si prende atto del fatto che nel POT non vi sia alcun accenno al ruolo e alla funzione dell'impresa autorizzata ex art. 17 L.84/94. Si evidenzia che la creazione di questa struttura ha comportato uno sforzo organizzativo ed economico sia per i terminalisti che per lo stesso articolo 17. Si ritiene necessario che venga introdotto un capitolo specifico sul tema visto e considerato che la scadenza della gara per l'art. 17 avverrà nell'ambito di vigenza temporale del presente POT.
5. **SNELLIMENTO BUROCRATICO:** Come previsto al capitolo 9.1 del POT (pag.180) è auspicabile che la semplificazione amministrativa trovi piena attuazione nello spirito del D.Lgs. 4 agosto 2016 n. 169. Sugeriamo che prioritario debba essere l'obiettivo della dematerializzazione dei documenti.

In conclusione ribadiamo che a nostro giudizio il POT 2017 – 2020 dell'AdSPMAS risulta troppo generico e non fornisce alcune necessarie indicazioni strategiche per le quali, trattandosi di temi di importanza cruciale, si rende necessaria un'ampia condivisione con tutte le categorie economiche.

Evidenziamo pertanto che a nostro giudizio risultano cruciali i seguenti temi di cui se ne chiede l'inserimento specifico nel POT:

- escavo dei canali e degli ormeggi con tempi certi;
- eliminazione del concetto della specializzazione in quanto limitativo della libertà d'impresa;
- adeguamento della conca di navigazione alle esigenze di tutte le tipologie di navi;
- garanzia di accessibilità al porto in caso di nebbia e nelle ore notturne per tutte le categorie di navi.

Certi dell'accoglimento dei nostri suggerimenti si consegna la presente nota affinché venga acquisita agli atti ed inserita a verbale della riunione odierna.

Venezia, 11 ottobre 2017

Il Rappresentante degli industriali

Dr. Gianluca Palma

Nota Assiterminal per l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione dell'11 ottobre 2017

1. **Accessibilità nautica** (cap 4 pag 91): per le imprese terminaliste e le industrie il tema è di cruciale importanza e si articola in varie questioni. Si sottolinea in questa sede che le scelte connesse alla regolamentazione dell'accessibilità nautica richiedono una "cabina di regia" ampiamente condivisa in cui terminalisti ed industrie possano evidenziare le proprie necessità. Devono essere identificate e condivise le soluzioni tecniche per soddisfare le condizioni minime di accessibilità al porto tali da garantirne uno sviluppo sostenibile, offrendo le certezze necessarie a tutti gli operatori, gli investitori e gli armatori che da anni sviluppano strategie e attività. Questi i principali temi:
 - a. **l'escavo manutentivo** dei canali di navigazione portuale è un obiettivo prioritario ed è necessario assicurare larghezza e profondità utili per il canale Malamocco Marghera, per tutti i canali industriali (vedi ad esempio la parte terminale del Canale Ovest che, nonostante un volume di traffico di oltre 3,5 mio ton/anno, è ancora a 9,80 m di pescaggio) e gli accosti operativi (nota: viene accennato a pag 94 al fatto che le Compagnie stanno chiedendo la possibilità di realizzare servizi diretti con navigli 'più prossimi alla categoria New Panamax', ma non vengono menzionate le strategie di escavo/livellamento del canale di Malamocco e dei bacini di evoluzione per permettere - ad esempio - l'accesso a navi fino a max 335 metri di lunghezza e max 45 di larghezza);
 - b. l'accessibilità in caso di **nebbia** deve essere sempre garantita ed in tal senso tutti i presidi tecnologici (sentiero luminoso, visibilimetri, video termocamere, ecc.) devono trovare una piena condivisione tra istituzioni ed operatori attraverso l'implementazione di soluzioni tecniche, già utilizzate in altri porti mondiali con le stesse criticità, che siano efficaci per attenuare gli effetti negativi sui traffici e con lo scopo di evitare ulteriori ritardi per la messa in servizio;
 - c. **l'accessibilità notturna** deve essere garantita con le stesse limitazioni tecnico nautiche della navigazione diurna per tutte le tipologie di navi al fine di consentire il rifornimento delle imprese che lavorano a ciclo continuo, anche per quanto riguarda le navi che trasportano merci pericolose;
 - d. la realizzazione di azioni correttive alla **conca di navigazione** di Malamocco (l'opera viene citata in 4 righe, ma senza indicare l'errore di progetto e gli altissimi costi stimati per il suo adeguamento) tali da garantire in futuro, in concomitanza con il futuribile funzionamento del MO.S.E., l'accessibilità al porto prevista dagli accordi di progetto e per tutte le tipologie di navi;
2. **Concessioni:** nel POT non viene affrontato il tema della concessioni e tanto meno citate le scadenze delle stesse. Il tema è particolarmente urgente per una corretta pianificazione strategica a medio/lungo termine tra pubblico e privato, soprattutto in considerazione del fatto che sono presenti sul territorio numerosi gruppi internazionali che hanno maggiormente bisogno di prospettive e visibilità per programmare gli investimenti. Si fa presente inoltre la necessità che gli investimenti privati realizzati in area demaniale vengano maggiormente valorizzati sulla durata e sull'entità del canone demaniale corrisposto.
3. **Montesyndial** (4.3.2. pag 99): AdSPMAS ha "acquistato" dietro corrispettivo tali aree dismesse dall'industria in regime di diritto privato. AdSPMAS intende convertire tali aree da industriali (vedi Piano Regolatore Portuale del porto di Venezia, d'ora in poi PRP) in commerciali per lo sviluppo delle attività container con una spesa di 160 milioni di euro, in parte neppure finanziati. Il POT riporta una "overcapacity infrastrutturale dei terminal" esistenti (pag. 90) e quindi non si comprende come questa limitazione si concili con lo sviluppo di una nuovo terminal container c/o area Montesyndial e come il tema non venga affrontato e risolto nel POT. Viene solo indicato quanto segue: "*terminal dove la lunghezza della banchina non corrisponde un'adeguata superficie di piazzale; come avviene nel caso dei terminal container*" quando non risulta che nel Porto di Venezia, nel settore container

complessivamente inteso, si sia ancora raggiunta una piena capacità operativa. Con lo stesso livello di investimenti ogni eventuale problema di capacità potrebbe essere risolto anche nelle aree attualmente utilizzate. Non viene infine indicata a quale destinazione d'uso saranno destinate le aree attualmente occupate dai due terminal container;

4. **Banchina alti fondali** (4.3.1. pag 99): nel POT solo 6 righe spiegano sommariamente questa ipotesi da realizzare presso la bocca di Malamocco: l'idea progettuale non è accompagnata da una soluzione per il suo collegamento a terra e che non vi è accenno alla tematica della evidente rottura di carico che comporta costi difficilmente sostenibili dal mercato. Questi 2 temi devono essere necessariamente approfonditi e sviluppati all'interno del POT;
5. **Specializzazione dei terminal** (3.4 pag 90): viene citato *"Inoltre la redditività dei terminal, che vedono volumi complessivi in contrazione, risulta penalizzata dalla frammentazione dell'offerta, dal momento che più terminal gestiscono in concorrenza la stessa tipologia merceologica. E' necessario pertanto pensare ad una razionalizzazione anche in termini di specializzazione degli impianti portuali"*: innanzitutto nel settore container questa affermazione certamente non è vera (e AdSPMAS ha già registrato la crescita dei volumi complessivi) ed una frase di questo tipo potrebbe avere dirette conseguenze sia per quanto riguarda l'alternativa di un libero mercato, sia per quanto riguarda una specializzazione che risulti eccessivamente vincolante. Un tema di tale rilevanza non dovrebbe essere affrontato con una frase del POT, ma necessiterebbe di una condivisione e di un approfondimento con ciascuna impresa interessata, nell'ambito degli sviluppi futuri successivi alla scadenza delle attuali autorizzazioni/concessioni;
6. **PRP** (8.4.1. pag 175): risale al 1965 per Marghera ed al 1908 per le aree di Marittima, Santa Marta e San Basilio: non è certamente più adeguato alle mutate esigenze dei traffici marittimi. Sul PRP dovrebbe trovare attuazione il "fronte comune" di tutte le categorie economiche ed istituzionali al fine di evitare possibili disallineamenti.
7. **Impresa ex Art. 17 Legge 84/1994**: nel POT non c'è alcun accenno al ruolo e alla funzione dell'impresa autorizzata ex art. 17 L.84/94, tenendo anche presente che la scadenza della gara per l'art. 17 avverrà nell'ambito di vigenza temporale del POT stesso (2020).
8. **Crociere**: Il POT 2017-2020 elimina il concetto della centralità della Marittima (presente nel POT 13-15) e ipotizza la creazione di 2 ormeggi (su 800 mt di banchina) per grandi navi a Marghera – canale Nord. Nel transitorio si caldeggiavano 2 scelte politiche: l'utilizzo del Vittorio Emanuele previo manutenzione straordinaria, fatte le dovute verifiche tecniche, e la definizione di nuove classi di navi ammesse via il canale della Giudecca. Marittima dopo il transitorio diverrà solo terminal per navi di minor stazza, non definita ma che ragionevolmente non sarà superiore a quanto ora previsto dal Clini Passera prima della soluzione alternativa. Questo significa spostare nei fatti tutta la crocieristica a Marghera, in aree ovviamente nuove e da sottrarre alle attività commerciali e industriali, perdendo il vantaggio della separazione dei traffici e soprattutto uccidendo la Marittima, terminal modello del Mediterraneo

Certi dell'accoglimento dei nostri suggerimenti si consegna la presente nota affinché venga acquisita agli atti ed inserita a verbale della riunione odierna.

Venezia, 11 ottobre 2017

Il Rappresentante della categoria degli imprenditori di cui agli artt. 16 e 18 L. 84/94

Ing. Roberto Semenzato



Dichiarazione a verbale della seduta dell'Organismo di Partenariato della AdSP di Venezia e Chioggia dell'11 Ottobre 2017. Valutazioni in ordine al POT 17-20.

Alessandro Santi_ Assoagenti

Andrea Scarpa _ Assosped

Abbiamo analizzato il POT 17-20 a partire dall'ultimo aggiornamento del POT 13-15 deliberato dal Comitato Portuale della APV del 16 Luglio 2015.

In particolare abbiamo preso a riferimento il Capitolo 2. *Aggiornamenti* che elenca in 19 punti i focus primari individuati dagli organi di gestione della Autorità Portuale di Venezia, e di questi, in particolare per importanza, i primi 6.

2.1 Il Piano Regolatore Portuale

Viene data chiara conformazione al PRP per *'ridisegnare l'assetto del Porto post-Mose'*. *'Il nuovo scenario farà perno strategico sulla piattaforma portuale d'altura'* e dovrà dare risposte ai fenomeni globali e locali in corso. Viene data una linea strategica ben definita anche sulle crociere, con l'escavo di un canale di accesso a Marittima per il breve e medio periodo e lo studio di una soluzione alternativa (anche a Marghera) per il lungo periodo.

Nel POT 17-20 sottoposto, non vi è nessuna indicazione su quale sia la linea strategica da dare al PRDsP (che sostituisce e integra il PRP) se non evidenziare che comprenderà anche il porto di Chioggia.

2.2 Organizzazione Portuale

Nel POT 13-15 vengono rilevate 3 azioni da implementare: la promozione della specializzazione dei terminal, della modernizzazione dei sistemi di movimentazione e di stoccaggio e della efficienza dei terminal. Viene inoltre esaminato l'organizzazione del lavoro riferito agli art.16.

Il POT 17-20 riprende i 3 punti salvo premettere una analisi sulla overcapacity di banchina rilevata su tutti i terminal (a meno di qualche eccezione) e, in particolare, riferibile ad alcuni traffici specifici. Viene rilevato come la prontezza operativa delle banchine (le navi non 'aspettano il turno' e sbarcano h24), unita all'overcapacity, sia un segnale di inefficienza, a cui va sommata la frammentazione dell'offerta, *'dal momento che più terminal gestiscono in concorrenza la stessa tipologia di merceologica'*.

2.3 I progetti dell'Hub Portuale

Al fine de *'il mantenimento delle condizioni di accessibilità nautica al passo con l'aumento delle dimensioni delle navi per i traffici energetici e di contenitori è previsto lo sviluppo dell'hub portuale'* (Piattaforma d'altura – offshore onshore). *'La piattaforma d'altura costituisce assieme alla conca di navigazione la struttura di accesso permanente al porto di Venezia'*. Tale progetto, assieme all'escavo di una via di accesso a Marittima, garantisce una prospettiva di crescita per il futuro del porto di Venezia sia nel settore commerciale che in quello passeggeri.

Nel POT 17-20 non si evince un progetto strutturale per l'aumento dei parametri di accessibilità. Infatti il terminal alti fondali è solo una ipotesi in fase di studio e non si capisce come sarebbe collegato e integrato con il sistema logistico o con i terminal interni. L'area onshore non è menzionata e non si fa cenno ai limiti della conca di navigazione. Inoltre la bocca di Malamocco, la conca stessa e il canale dei Petroli verrebbero

caricati dal flusso in prospettiva totale delle navi da crociera. Sul canale dei Petroli, dove ampi studi erano stati riportati circa il problema delle interferenze, si parla di uno studio dell'Università di Cà Foscari sulla capacità residua del canale stesso, studio di cui non siamo a conoscenza e che evidentemente modifica posizioni consolidate e difese da tutte le autorità coinvolte su decisioni in merito. I nuovi interventi proposti, ben lontani dall'essere strutturali e di prospettiva, sono mirati alla sola manutenzione di alcuni canali portuali, al solo *'mantenimento'* di quelli di Chioggia e alla verifica della fattibilità della manutenzione straordinaria del Vittorio Emanuele III solamente come possibile soluzione transitoria per le crociere in attesa della soluzione di Marghera (canale Nord); inoltre si conferma l'intenzione di ottenere l'interramento dell'elettrodotto e accrescere l'operatività dei porti (h24, nebbie). Nulla viene riportato sul futuro e sull'integrazione con la piattaforma d'altura. La parte onshore (area Montesyndial) viene adibita a nuovo terminal container e non si capisce quale sia la strategia rispetto agli attuali terminal della stessa merceologia.

2.4 Settore Crocieristico

Il POT 13-15 porta avanti la scelta di separazione dei traffici commerciale e crocieristico e la centralità della Marittima.

Contempla l'escavo di un canale di accesso alla Marittima (Tresse Est nell'ultimo aggiornamento) e prevede in sede di redazione del PRP di analizzare anche soluzioni alternative (inclusa Marghera) ma solo di lungo periodo *'da incardinare su ipotesi progettuali diverse da quelle finora presentate e verificate inadeguate'*.

Il POT 17-20 invece elimina il concetto della centralità della Marittima e ipotizza la creazione di 2 ormeggi (su 800 mt di banchina) per grandi navi a Marghera. Si tratta di *'una delle azioni principali e di maggior effetto'* per rispondere alla necessità, bene espressa in premessa, di recuperare e ricreare un proficuo rapporto con la città. Nel transitorio si caldeggiavano 2 scelte politiche: l'utilizzo del Vittorio Emanuele previa manutenzione straordinaria, eseguite le dovute verifiche tecniche, e la definizione di nuove classi di navi ammesse attraverso il canale della Giudecca. Marittima dopo il transitorio diverrà solo terminal per navi di minor stazza, non definita, ma che ragionevolmente non sarà superiore a quanto previsto dal Clini Passera prima della soluzione alternativa. Questo significa spostare nei fatti tutta la crocieristica a Marghera in aree supplementari a quelle per ora indicate in Canale Nord e sottrarre spazi ad altre attività commerciali e industriali (verificatane la necessaria variazione di destinazioni d'uso) perdendo il vantaggio della separazione dei traffici e al tempo stesso sancendo la morte della Marittima, Terminal modello nel Mediterraneo.

2.5 Nuovi Collegamenti

Nel POT 13-15 si parla dell'attivazione del servizio di collegamento container diretto con il Far-East e delle nuove linee ro-ro presso Fusina.

Nel POT 17-20 viene accennato che le Compagnie stanno chiedendo la possibilità di realizzare servizi diretti con navigli *'più prossimi alla categoria New Panamax'*, ma non vengono menzionate le strategie di escavo/livellamento del canale di Malamocco e dei bacini di evoluzione per permetterne l'accesso e quindi la continuazione della linea

2.6 Accessibilità nautica

Il focus è segnatamente riferito alla conca di navigazione. L'APV nel POT 13-15 rinnova *'l'impegno affinché vengano realizzate tutte le soluzioni infrastrutturali necessarie al pieno utilizzo della stessa, ovvero al*

transito della 'nave di progetto' nelle diverse situazioni di carico e in tutte le condizioni meteomarine per le quali oggi è consentito l'accesso al Porto. In tal senso continuerà ad avviare azioni anche legali se necessario, per far sì che le istituzioni competenti garantiscano la piena agibilità portuale'.

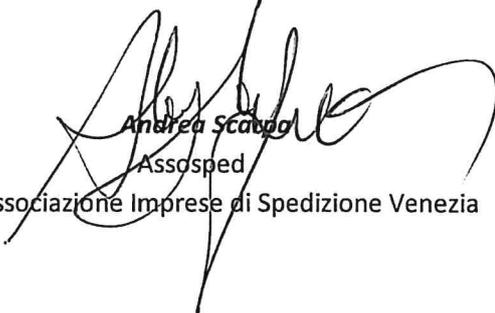
Il POT 17-20 invece non dice nulla sulla idoneità della conca e sulle azioni da portare avanti per la sua piena funzionalità e conformità.

Abbiamo inoltre preso in considerazione il Punto 2.11 del POT 13-15 "Sviluppo del Port Community System LogIS". Posto che (par. 5.4 del POT 17-20) il LogIS viene confermato essere il PCS dell'Autorità Portuale e ad esso dovranno essere collegati tutti i moduli necessari alla "digitalizzazione della catena logistica", desideriamo evidenziare che al punto menzionato si faceva riferimento all'accordo tra APV e Assosped del 10.06.2014, concernente *'lo sviluppo di una piattaforma software al servizio della comunità portuale, finalizzata al ciclo merce e all'espletamento delle finalità doganali'.*

Nel POT 17-20 non si fa più riferimento a questo accordo per il quale la Assosped ha già investito notevoli risorse per la realizzazione di svariati pacchetti software finalizzati a soddisfare le necessità in questione. Desideriamo quindi che si tenga conto di questo accordo tuttora in essere, nel momento in cui si deciderà come procedere per la realizzazione del PCS dell'AdSPMAS.

Si notano quindi, per concludere, cambi di rotta importanti rispetto strategie deliberate nel POT 13-15, che andrebbero quantomeno spiegati e supportati adeguatamente e una, quantomeno, poco chiara o mal espressa strategia e visione del futuro di questo porto che ci permetta di vincere le sfide, che sono tante e complicate nel post-Mose.


Alessandro Santi
Associazione degli Agenti Raccomandatori
e Mediatori Marittimi del Veneto


Andrea Scappa
Assosped
Associazione Imprese di Spedizione Venezia