



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

DOCUMENTO DI INDIRIZZO

Concorso di idee ai sensi del Decreto Legge 1° aprile 2021, n. 45,
convertito in Legge 17 maggio 2021 n. 75/2021



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

Sommario

1. PREMESSA.....	3
2. OBIETTIVI DA PERSEGUIRE	3
3. LOCALIZZAZIONE.....	4
4. GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI E VINCOLI.....	5
5. LINEE GUIDA	5
5.1 DIMENSIONAMENTO DELLA CAPACITÀ OFFERTA.....	5
5.2 RISPONDEZZA PRINCIPI DI INGEGNERIA PORTUALE E MARITTIMA.....	6
5.3 FUNZIONI, REQUISITI DI SERVIZIO E MODELLO OPERATIVO	7
5.4 AREE DI INTERSCAMBIO TERRESTRE ED EVENTUALE SISTEMA DI COLLEGAMENTO A TERRA	9
5.5 COSTI: CAPEX E OPEX DI REALIZZAZIONE.....	10
5.6 TEMPI APPROVAZIONE E REALIZZAZIONE.....	10
5.7 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE.....	11
5.8 CONSUMO DEL TERRITORIO	11
5.9 QUALITÀ ARCHITETTONICA ED INSERIMENTO PAESAGGISTICO	12
5.10 MANUTENZIONE OPERA E PRESTAZIONE STRUTTURALE.....	12



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



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

1. PREMESSA

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale deve procedere, in base al Decreto Legge 1° aprile 2021, n. 45, convertito in Legge 17 maggio 2021 n. 7545/2021, all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, secondo quanto previsto dal codice dei contratti pubblici, art. 156 comma 7, al fine di acquisire proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti a contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna e salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di tale territorio. In particolare è richiesta l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità per la realizzazione e la gestione dei punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi che sono adibite al trasporto passeggeri e che abbiano una stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate, nonché delle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici. A tale riguardo, è utile ricordare che il porto di Venezia rappresenta uno degli snodi cardine della portualità nord adriatica e nazionale, core port delle reti TEN-T.

2. OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

Al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua Laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale paesaggistico e ambientale di detto territorio, il Decreto Legge 1° aprile 2021, n. 45, convertito in Legge 17 maggio 2021 n. 7545/2021, prevede l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia.

Si richiede di ideare un sistema di punti di attracco container e crociere, nonché, se necessario, di transfer fino ai nodi di interscambio terrestri, e delle relative connessioni con le infrastrutture ed i principali nodi di trasporto esistenti delle reti TEN-T (<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>).

La proposta dovrà garantire le funzioni di "home port" per le crociere e gateway e transshipment per i container per il mantenimento e lo sviluppo dei traffici nel Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.



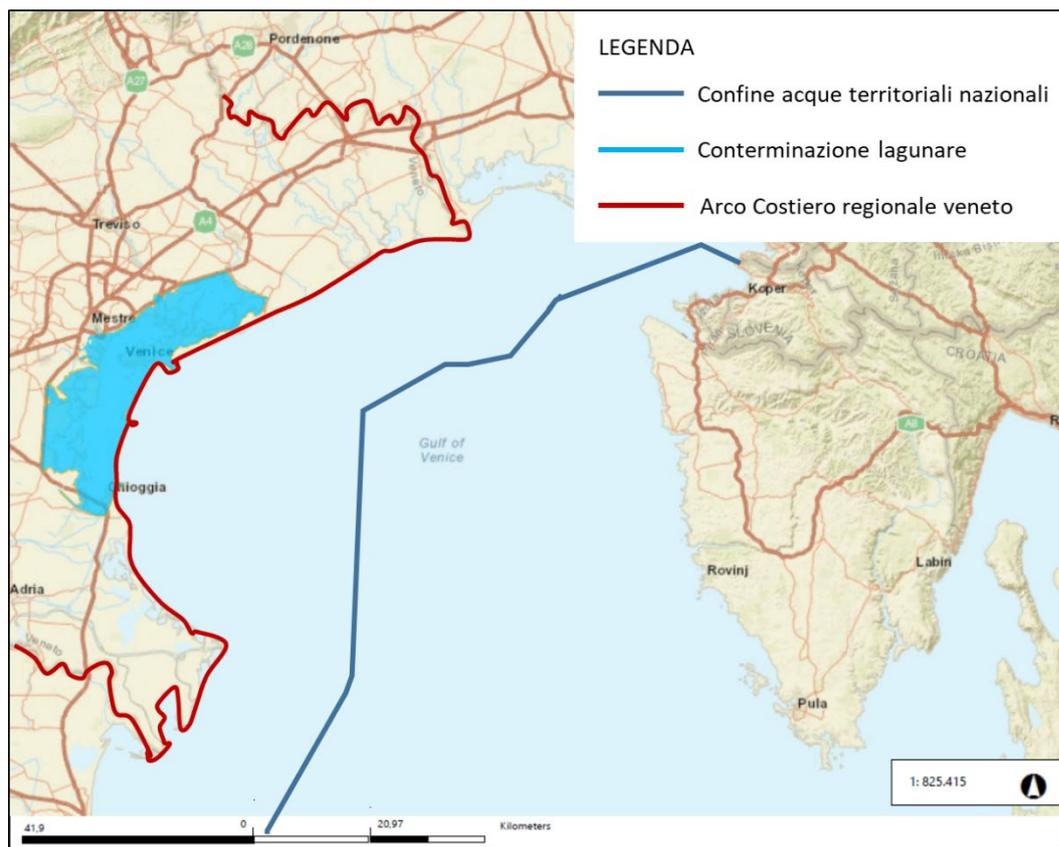
PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



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

3. LOCALIZZAZIONE

La collocazione dei punti di attracco dovrà essere esterna alle acque protette della Laguna di Venezia, prospicienti l'arco costiero regionale veneto e non oltre le acque territoriali nazionali.



Si intendono per acque protette della Laguna di Venezia tutte le superfici interne comprese quelle protette dalle dighe foranee, corrispondenti alla Conterminazione Lagunare (Decreto del Ministero LLPP n.9 /1990, Gazzetta Ufficiale n. 44 del 22/2/1990, <https://www.gazzettaufficiale.it>).



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

4. GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI E VINCOLI

La proposta/progetto dovrà tener conto dei contenuti degli strumenti di programmazione territoriali vigenti quali ad esempio: Piani di Area, Piani Territoriale Regionali di Coordinamento (PTRC), Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), Piano Regolatore Portuale (PRP), Piano Regionale dei Trasporti, Piano di Bacino, Vincoli idrogeologici, Siti natura 2000, Aree SIN, Sito Unesco, ecc...

5. LINEE GUIDA

5.1 DIMENSIONAMENTO DELLA CAPACITÀ OFFERTA

Crociere

La tipologia di navi da crociera ricevibili saranno quelle di stazza lorda superiori a 40.000 tonnellate fino alle dimensioni massime caratteristiche delle navi di ultima generazione. L'infrastruttura dovrà garantire la funzione di *home port* di primaria rilevanza. La capacità offerta dovrà, per quanto più possibile, soddisfare il mercato futuro tenendo conto della crescita tendenziale dello stesso e degli effetti conseguenti la possibilità di ricevere le navi di maggior dimensione. La capacità sarà valutata, individuando la "nave di progetto", in termini di passeggeri imbarcati e sbarcati (giornaliera e annuale), e dovrà essere quindi quantificata specificando il naviglio che si intende servire con gli accosti proposti e la relativa frequenza degli approdi (*berth occupancy*), tenendo conto delle esigenze degli operatori del settore e quindi dei picchi settimanali e stagionali.

Container

Per il settore container è richiesto di gestire navi adibite a trasporti transoceanici. L'infrastruttura dovrà garantire sia la funzione di porto "gateway" che, in minor misura, la possibilità di trasbordo su navi feeder destinate ad altri porti (*transshipment*). Pertanto, la capacità offerta dovrà soddisfare il mercato futuro tenendo conto della crescita tendenziale dello stesso e della sua estensione conseguente alla possibilità di ricevere le navi transoceaniche di maggiori dimensioni. La capacità di movimentazione (*throughput*) offerta (giornaliera e annuale) dovrà essere quindi quantificata specificando il naviglio (individuando la "nave di progetto") che si intende servire con gli accosti proposti e la relativa frequenza degli approdi

(*berth occupancy*), tenendo conto delle esigenze delle compagnie di navigazione per la disponibilità degli ormeggi operativi.

5.2 RISPONDEZZA PRINCIPI DI INGEGNERIA PORTUALE E MARITTIMA

La proposta/progetto dovrà svilupparsi rispondendo ai criteri di ingegneria portuale e marittima così come da letteratura tecnico-scientifica di settore e da norme vigenti. La determinazione completa delle regole e delle norme applicabili è demandata ai concorrenti, di seguito si riporta un elenco a carattere puramente indicativo e non esaustivo.

- **Norme PIANC** (<https://www.pianc.org>).
- **Norme tecniche strutturali:** (Norme tecniche per le costruzioni DM MIT17.01.2018 pubblicato nel supplemento ordinario n°8 alla gazzetta Ufficiale in data 20.02.2018 serie generale n.42 e ISTRUZIONI TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE DELLE DIGHE MARITTIME – Ministero dei Lavori Pubblici, Consiglio Nazionale delle Ricerche).
- **Norme in materia igienico-sanitaria e di sicurezza:** D.Lgs. 81/08 e s.m.i...
- **Normativa di prevenzione incendi:** dovranno essere rispettate tutte le regole tecniche verticali e orizzontali applicabili alla fattispecie progettuale vigenti approvate con Decreti Ministeriali per le diverse tipologie progettate, per quanto applicabili.
- **Impiantistica:** D.M. 37/08, dal D.P.R. 462/01 e dalle ulteriori norme nazionali, regionali e di buona tecnica applicabili.
- **Disposizioni inerenti alla Security e Safety:** l'idea progettuale dovrà tenere conto delle normative anche internazionali inerenti alla sicurezza del personale del terminal, degli equipaggi, dei passeggeri, degli addetti ai servizi, delle infrastrutture e delle navi.

Andranno schematizzate le caratteristiche delle opere e dell'accessibilità nautica alle stesse. La rispondenza ai principi di ingegneria portuale è un requisito essenziale dell'idea progettuale in considerazione della tipologia di infrastruttura; essi determinano le condizioni minime (esposizione al vento, alle correnti e altezza d'onda massima accettabile, ecc.) per garantire la sicurezza dell'opera infrastrutturale e del naviglio in manovra e nelle fasi di imbarco/sbarco e carico/scarico all'ormeggio.

La rispondenza a tali requisiti dovrà essere dichiarata in termini di valutazione del numero di giorni di inoperatività degli accosti legata a condizioni meteo-marine



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

non mitigabili dall'idea progettuale stessa. Se presente, dovrà essere valutata anche l'operatività dell'eventuale *sistema di transfer*, tra accosti fuori dalla Laguna e hub terrestri, rispetto alle condizioni meteo marine e, nel caso, alle interferenze con il sistema MOSE (<https://www.mit.gov.it/documentazione/sistema-mose>).

Per i punti di attracco e la loro accessibilità, il fondale previsto dovrà tener conto delle caratteristiche delle navi di progetto, crociere e portacontainer e di valutazioni riguardo l'esposizione agli effetti meteomarinari nonché alla velocità di avvicinamento qualora questa manovra avvenga in acque confinate.

5.3 FUNZIONI, REQUISITI DI SERVIZIO E MODELLO OPERATIVO

Crociere

La proposta/progetto dovrà garantire la funzione *home port*, ovvero essere il luogo dove i passeggeri cominciano e finiscono la crociera, nonché il ricevimento di passeggeri in transito. Un home port, anche sulla base di quanto indicato dalle linee guida *PIANC*, deve avere una serie di elementi che dovranno essere declinati e garantiti nello sviluppo dell'idea progettuale.

Si richiede pertanto di esplicitare e dimensionare le infrastrutture indispensabili ed il modello operativo atti a rispondere ai requisiti di servizio richiesti dal mercato.

A titolo non esaustivo, dovranno essere previste e dimensionate aree e strutture:

- destinate all'accoglienza passeggeri, alla gestione bagagli (procedure di ticketing, di controllo e security sui passeggeri, di controllo doganale, sanitario e imbarco dei bagagli), alla gestione delle provviste di bordo (magazzino e aree di carico/scarico);
- per il personale (in servizio ed a riposo), uffici, sistemazioni per Guardia Costiera, Polizia, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, ecc.;
- destinate alle forniture: bunkering (anche di LNG), acqua, e spazi per eventuali interventi di manutenzione alla nave, energia elettrica da banchina alla nave (cold ironing);
- destinate all'eventuale sistema di collegamento terrestre o di accessibilità usuale (aree di parcheggio, aree taxi, bus, kiss and ride, ecc.);
- per la gestione delle emergenze e degli altri servizi necessari all'operatività del terminal in sicurezza;



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

- per i servizi tecnico nautici necessari: rimorchiatori, ormeggiatori, piloti (dimensionamento dei servizi e mezzi).

Ai fini dei requisiti di servizio andranno esplicitati a titolo non esaustivo:

- la logistica di passeggeri e delle provviste di bordo;
- per l'accessibilità dei passeggeri e degli equipaggi: modalità e valore medio dei tempi necessari a raggiungere rispettivamente la stazione ferroviaria AV più vicina, il casello autostradale, l'aeroporto di Venezia, il centro storico e le principali destinazioni turistiche dell'entroterra;
- per l'accessibilità del personale di servizio degli accosti (addetti ai controlli, lavoratori portuali, Guardia Costiera, Polizia, ecc.): modalità e valore medio dei tempi necessari a raggiungere i centri urbani più vicini;
- per i passeggeri indicazioni sul livello di "comfort" nelle strutture di accoglienza, negli eventuali trasferimenti, nei punti di accosto;
- per l'accessibilità delle provviste di bordo: modalità e tempo necessario a raggiungere gli accosti dal casello autostradale più vicino;
- per l'offerta alberghiera: la distanza minima rispetto ad un'offerta alberghiera di livello medio alto;
- i tempi medi di intervento dei mezzi di soccorso aggiuntivi a quelli dispiegati presso gli accosti ed i tempi per raggiungere le principali strutture ospedaliere; (anche con condizioni meteo marine avverse);
- stima dei tempi medi di intervento di rimorchiatori aggiuntivi in caso di emergenza;
- i tempi medi stimati per l'evacuazione dai punti di attracco.

Container

Gli accosti per navi container dovranno prevedere la doppia funzione gateway e transshipment. Per ognuna di queste dovranno essere dimensionate correttamente le infrastrutture e definiti i requisiti di servizio al fine di garantire performance in termini di efficienza comparabile con quelle dei più avanzati terminal container a livello mondiale, utilizzati dai servizi di linea container transoceanici.

A titolo non esaustivo, dovranno essere previste e dimensionate aree e strutture:

- per le procedure di controllo e security sulle merci e gli equipaggi;
- per la logistica di provviste per la nave;

- per l'individuazione dei servizi tecnico nautici necessari con la conseguente stima delle unità e delle strutture di appoggio (rimorchiatori, ormeggiatori, piloti dimensionamento dei servizi e mezzi);
- destinate alle forniture: bunkering (anche di LNG), acqua, e spazi per eventuali interventi di manutenzione alla nave, energia elettrica da banchina alla nave (cold ironing);
- destinate all'eventuale sistema di collegamento terrestre o di accessibilità usuale (aree di parcheggio, aree taxi, bus, kiss and ride, ecc.);
- per la gestione delle emergenze e degli altri servizi necessari all'operatività del terminal in sicurezza.

A titolo non esaustivo, dovranno essere esplicitati:

- tempo complessivo di sosta operativa della nave in banchina, anche con previsioni di grandi movimentazioni per nave di container;
- tempo complessivo impiegato dai container da stiva nave ormeggiata, a consegna a treno/camion per l'inoltro al destinatario finale e viceversa;
- tempo complessivo impiegato dai container per il trasbordo nave transoceanica-nave feeder e viceversa, al netto delle attese delle navi;
- modal split per inoltro alla destinazione finale che preveda almeno il 30% per la modalità ferroviaria;
- possibilità di movimentazione di tutti i tipi di container (es. standard box, fuori sagoma, reefer, pericolosi, vuoti, ecc.) e relativa capacità di stoccaggio a container in sosta per attesa imbarco o riconsegna;
- aree destinate agli addetti, strutture per la gestione della logistica e permanenza dei lavoratori e provviste di bordo, nonché strutture per la gestione delle emergenze e degli altri servizi necessari all'operatività del terminal in sicurezza, eventuali aree per il tempo libero dedicate agli addetti in servizio su turni settimanali;
- In caso di emergenza: i tempi di intervento dei mezzi di soccorso ulteriori rispetto a quelli dispiegati presso gli accosti ed i tempi per raggiungere le principali strutture ospedaliere;
- In caso di evacuazione: i tempi stimati per l'evacuazione dai punti di attracco.

5.4 AREE DI INTERSCAMBIO TERRESTRE ED EVENTUALE SISTEMA DI COLLEGAMENTO A TERRA

La proposta/progetto dovrà comprendere altresì:

- le aree di interscambio terrestre di destinazione/partenza per raggiungere gli approdi, con dimensionamento, logistica interna e loro connessione alle reti di trasporto principali. In caso di utilizzo di aree di interscambio esistenti andrà verificata la capacità di gestione dei nuovi traffici indotti;
- l'eventuale sistema di collegamento a terra: per il trasferimento a terra di passeggeri, di equipaggi, delle provviste di bordo, delle merci e degli addetti ai punti di attracco e del personale addetto ai servizi, andrà descritta l'infrastruttura e i mezzi previsti (specificando tipologia e numero di mezzi utilizzati ed eventuali effetti delle chiusure del MOSE). Il sistema di collegamento dovrà evitare, quanto più possibile, gli impatti con zone di pregio ambientale, paesaggistico e monumentale nonché le interferenze con altro traffico.

5.5 COSTI: CAPEX E OPEX DI REALIZZAZIONE.

Dovrà essere fornita un'indicazione dei costi di realizzazione dell'idea progettuale nel suo complesso (CAPEX) comprensivi: dell'infrastruttura di base, dell'equipment e delle attrezzature/dotazioni indispensabili agli attracchi fuori dalla laguna, dell'eventuale sistema di trasferimento (costruzione di un collegamento o acquisizione di mezzi), delle aree di interscambio terrestre e dei collegamenti stradali e ferroviari alle principali nodi delle reti TEN-T, considerando il loro ciclo di vita.

Allo stesso modo dovrà essere fornita una valutazione dei costi operativi (OPEX) del sistema container e crociere e di conseguenza una stima del costo medio per TEU movimentato e costo medio per passeggero servito, per i rispettivi complessivi cicli operativi.

Dovranno essere considerate le Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche (D.lgs. 228/2011).

5.6 TEMPI APPROVAZIONE E REALIZZAZIONE

Stima dei tempi necessari per espletare le procedure di autorizzazione e approvazione (ad esempio procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, nell'ambito della quale sarà espletata anche la procedura di Valutazione d'Incidenza Ambientale) e realizzazione.

5.7 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

L'idea progettuale dovrà perseguire soluzioni ambientalmente sostenibili, in relazione ai possibili impatti generati su habitat, flora e fauna e al contenimento dell'inquinamento (atmosferico, acustico, luminoso, dell'ambiente idrico, ecc...). La proposta ideativa dovrà proporre soluzioni che minimizzino gli impatti ambientali e i consumi energetici, sia per ciò che concerne l'operatività degli accosti, sia per quanto concerne il sistema di trasferimento verso i nodi intermodali terrestri, anche proponendo soluzioni tecnologiche innovative.

La proposta dovrà, inoltre, rispettare il principio del "non arrecare un danno significativo" ai sensi della Comunicazione della Commissione 2021/C/58/01.

5.8 CONSUMO DEL TERRITORIO

In linea con le direttive comunitarie, nazionali e regionali, i nuovi progetti dovranno sempre più porre attenzione al parametro "consumo del territorio" perseguendo quanto più possibile strategie di infill piuttosto che prevedere l'utilizzo di nuove aree (Legge Regionale Veneto del 6 Giugno 2017, n. 14). La legge inoltre sottolinea che *"La pianificazione territoriale e urbanistica privilegia gli interventi di trasformazione urbanistico-edilizia all'interno degli ambiti di urbanizzazione consolidata che non comportano consumo di suolo, con l'obiettivo della riqualificazione e rigenerazione, sia a livello urbanistico-edilizio che economico-sociale, del patrimonio edilizio esistente, degli spazi aperti e delle relative opere di urbanizzazione, assicurando adeguati standard urbanistici, nonché il recupero delle parti del territorio in condizioni di degrado edilizio, urbanistico e socio-economico, o in stato di abbandono, sotto utilizzate o utilizzate impropriamente."*

L'idea localizzativa (comprensiva degli accosti fuori dalla laguna, dei relativi collegamenti e della definizione delle aree di interscambio terrestri) dovrà perseguire il minimo consumo del territorio nonché contenere al massimo l'impatto sui centri urbani e sulle aree vincolate in termini ambientali, paesaggistici, architettonici storico artistici.



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

5.9 QUALITÀ ARCHITETTONICA ED INSERIMENTO PAESAGGISTICO

La proposta/progetto dovrà prestare attenzione alla qualità architettonica (pregio tecnico, caratteristiche estetiche, tipologia costruttiva), al contesto e al paesaggio in cui si inserisce anche prevedendo opere di mitigazione per tutte le sue componenti: progetto fuori dalla Laguna, infrastruttura o mezzi di trasferimento, aree di interscambio terrestre, ecc.

5.10 MANUTENZIONE OPERA E PRESTAZIONE STRUTTURALE

La proposta/progetto dovrà trattare gli aspetti legati alla durabilità delle opere d'arte anche al fine di ridurre i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, prevedendo soluzioni tecnologiche e uso di materiali che, in relazione all'ambiente in cui saranno inserite, consentano di ridurre i costi di manutenzione ordinaria e di prolungare la vita utile.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE