

Spettabile  
Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Adriatico Settentrionale  
Santa Marta, Fabbricato 13  
30123 Venezia  
Alla cortese attenzione del Presidente, dott. Fulvio Lino Di Blasio  
Via PEC: [autoritaportuale.veneziah@legalmail.it](mailto:autoritaportuale.veneziah@legalmail.it)

PROT. DIR 008/2022-RF/DMA

Venezia, 11 febbraio 2022

**Oggetto: procedimento amministrativo volto al rinnovo della concessione demaniale rilasciata con atto formale n. 28949 del 30 settembre 1997 come successivamente integrato (la "Concessione"). Seconda integrazione dell'istanza in data 30 aprile 2018 ("Istanza"), integrata una prima volta in data 10 luglio 2020 ("Prima Integrazione dell'Istanza")**

Spettabile Autorità,

Si fa seguito e riferimento all'Istanza in oggetto, e alla sua Prima Integrazione.

La scrivente Vecon S.p.A. ha altresì preso nota dell'Ordinanza nr. 70 adottata dal Presidente di codesta Autorità in data 10 dicembre 2021 ("**Ordinanza**"), nella quale, tra l'altro, si chiede espressamente un'integrazione delle istanze di rinnovo delle concessioni pendenti alla data di adozione dell'Ordinanza al fine di renderle *«compatibili con gli elementi di novità che l'Ordinanza introduce»*.

Segnatamente, l'Ordinanza richiede che gli aspiranti concessionari, nonché coloro che, come la scrivente, hanno già da tempo incardinato un'istanza di rinnovo della Concessione (la quale peraltro ha già positivamente superato il vaglio dei requisiti di pubblicità e trasparenza previsti dall'ordinamento) presentino, ovvero integrino, le istanze già presentate, al fine di renderle coerenti coi seguenti requisiti:

- *ottimizzare il layout dei 4 complessi di beni e di infrastrutture, anche attraverso la futura modifica dei vigenti confini concessori, al fine di:*
  - *sviluppare la produttività per ml di banchina;*
  - *promuovere un uso intensivo delle superfici per depositi e impianti;*
  - *prevedere sistemi di contenimento delle polveri generate dalla movimentazione di merce pulverulenta ed impianti di abbattimento delle emissioni diffuse anche per le fasi di movimentazione;*
  - *eliminare o ridurre le interferenze nautiche, stradali, ferroviarie tra i terminal;*



- proporre una viabilità stradale funzionale all'obiettivo di cui al punto precedente attraverso l'individuazione di varchi autonomi sia per safety che per security (eliminando, laddove possibile, aree o varchi comuni) e prevedere comunque sistemi intelligenti di gestione degli accessi ai terminal;
- proporre un piano di adeguamento e di gestione della rete ferroviaria interna ai terminal, coerente con le indicazioni di RFI e volto all'incremento della quota modale di trasporto ferroviario;
- prevedere, per ciascun terminal, un piano per la ripartizione e gestione della rete dei sottoservizi (acquedotto industriale, elettricità, rete fognaria, ecc.);
- proporre forme di flessibilità nell'uso delle aree e delle banchine (sul piano spaziale e/o temporale) funzionali al raggiungimento degli obiettivi organizzativi relativi al traffico crocieristico e di sviluppo delle attività commerciali dell'isola portuale di cui in premessa.

Inoltre, l'Ordinanza fa riserva di possibile modifica delle concessioni demaniali, tra cui la Concessione, nell'ottica di soddisfare l'esigenza di «*appronta[re] ormeggi temporanei a Marghera da destinare al traffico crocieristico*».

Dato atto di quanto sopra, Vecon S.p.A. (di seguito, “**Vecon**”) intende riscontrare l'Ordinanza nei termini che seguono, e con l'occasione fornire anche a codesta Autorità un aggiornamento delle informazioni e del piano di impresa di cui all'Istanza e alla sua Prima Integrazione. Con l'avvertenza secondo cui, nel seguito, verranno ovviamente considerate le tematiche dell'Ordinanza rilevanti per la scrivente, con esclusione, quindi, di temi che appaiono estranei all'attività attuale e prospettica di Vecon (quali, ad esempio: l'eliminazione o riduzione le interferenze nautiche, stradali, ferroviarie tra i terminal e la proposta di una viabilità stradale coerente con questo obiettivo, in particolare, individuazione di varchi autonomi). Quanto sopra fermo l'interesse di Vecon, anche quale membro del gruppo PSA International e socio fondatore del Comitato Venezia Port Community, a rimanere coinvolta e parte attiva nei temi strategici di interesse comune per il *cluster* portuale di Venezia, specie in relazione alla trasformazione del porto stesso.

#### **I. L'Istanza e la sua Prima Integrazione già soddisfano, per quanto di ragione, i requisiti di cui all'Ordinanza**

1. L'Ordinanza vuole individuare assetti ottimizzati del compendio di infrastrutture portuali rientranti nell'ambito di applicazione dell'Ordinanza medesima, in una situazione in cui, peraltro, l'attività svolta da Vecon già risponde, nella massima misura possibile, agli obiettivi propri dell'Ordinanza stessa.
2. Solo per riepilogare sulle singole questioni oggetto dell'Ordinanza, quanto all'**ottimizzazione del layout del terminal**, si fa presente che, come già emerge dall'Allegato A della Prima Integrazione, la configurazione del terminal sia, sulla base dell'effettiva consistenza del compendio come data alla concessionaria, gestita e sviluppata in modo ottimale. Del resto, è solo grazie a quanto sopra che, pur con un traffico particolare per le caratteristiche delle linee contenitori che scalano Venezia (su cui v. anche infra, i § 5 ss.) e al netto dell'impatto “Covid”, il terminal Vecon ha sviluppato volumi crescenti (v. anche quanto indicato nell'Istanza a p. 5-6), e conta di aumentare ulteriormente i medesimi nell'arco di piano oggetto dell'Istanza (v. i dati indicati nella Prima Integrazione, nonché infra, i § 10 e ss.). A conferma di livelli di

produttività nave molto elevati per quanto consentito dalla situazione del porto veneziano e dei pescaggi.

3. Ciò premesso, e salvo quanto in seguito precisato al riguardo, Vecon si è anche resa disponibile, nell'ottica di consentire in via temporanea l'ormeggio di navi da crociera, a rinunciare temporaneamente a una parte delle aree operative della propria concessione e successivamente destinarla, insieme ad altre, anche ad attività estranee al *core business*, secondo quanto meglio descritto anche nella planimetria qui acclusa sub **Allegato A**, onde consentire lo stazionamento di impianti, attrezzature e attività funzionali all'imbarco e sbarco dei passeggeri.

**II. La produttività nave di Vecon S.p.A. è molto elevata ed è destinata a crescere ancora**

4. La produttività delle gru del Terminal è massima, in considerazione delle argomentazioni già svolte nell'Istanza e nella Prima integrazione, e delle seguenti ulteriori circostanze.
5. Segnatamente, ormai dal 2020, con la sospensione del servizio diretto [REDACTED] che scalava il porto di Venezia, i volumi del terminal Vecon contano su toccate di servizi di tipo "feeder" che risalgono l'Adriatico per raccogliere carico nei vari porti e successivamente raggiungono i loro Hub nel Mediterraneo (Pireo, Damietta, Malta), nei quali i container sono trasbordati su navi madre, e raccolgono i volumi per poi risalire l'Adriatico.
6. Questa modalità operativa fa sì che degli attuali **servizi settimanali che scalano il terminal Vecon**, non hanno una tempistica prefissata, perché stante la vicinanza tra i porti adriatici (Venezia, Ravenna, Trieste, Koper, Rijeka, Ancona) e le singole caratteristiche naturali di condizionamento dell'accessibilità nautica di ciascun Porto (a Trieste la bora, a Ravenna il Porto canale e/o la nebbia, a Koper la disponibilità della banchina solo su cd. "finestra", e a Venezia la nebbia, le caratteristiche di accesso al canale, nonché il MOSE), le compagnie ottimizzano la rotazione scalando e invertendo l'ordine dei porti a seconda delle necessità e del carico a bordo, richiedendo pertanto, ai terminal fornitori, di garantire flessibilità di servizio e disponibilità di ormeggio "a chiamata".
7. Questa caratteristica determina, per quanto riguarda Vecon, che in alcuni giorni la banchina possa risultare vuota, mentre in altri abbia un'occupazione anche superiore al 100%, in quanto più servizi arrivano assieme. Trattandosi di condizioni della domanda che non sono, all'evidenza, modificabili da parte del terminalista, esse sono limitazioni date, sulle quali si ritiene che invece Vecon abbia lavorato per ottimizzare comunque la banchina, il suo utilizzo, e la produttività complessiva ad essa relativa, anche con gli investimenti sviluppati negli anni, e di cui alla p. 7 ss. dell'Istanza, nonché con quelli che ci si propone di compiere durante l'arco di piano previsto dall'Istanza stessa.
8. Sotto questo profilo, a conferma dei livelli di eccellenza con cui VECON lavora, si segnala che VECON opera in media 27 movimenti/ora per gru, e che questa intensità corrisponde non solo a una produttività altissima del terminal, ma è anche una delle più alte rispetto ai *competitor* dell'Adriatico. Produttività destinata ad aumentare, a seguito del rinnovo della concessione, in ragione del programmato acquisto di gru di nuova generazione dotate di *Twin Lift*, capaci quindi di movimentare due container da 20' con singola operazione.

9. Tra l'altro, proprio in considerazione della **massima flessibilità** e produttività assicurata dalla gestione della concessionaria, si segnalano all'Autorità recenti importanti acquisizioni di volumi e di traffici che spingeranno ancora più in alto il tasso di occupazione banchine, piazzali e la produttività di Vecon.

**III. La recente acquisizione di ulteriori volumi di traffico, fermo il layout del Terminal e le sue banchine**

10. Nel corso del 2021, al fine di compensare la riduzione dei volumi dovuti alla pandemia, Vecon ha intensificato ulteriormente la propria spinta commerciale, promuovendo le capacità e le qualità del Terminal e attivando relazioni con nuovi armatori, ovvero con una primaria compagnia di navigazione già nostra cliente fino al 2017.
11. In particolare: a partire da febbraio 2022, [redacted] tornerà a scalare il terminal Vecon con il suo servizio bisettimanale, portando a 8 le toccate settimanali del terminal. Il servizio [redacted] collega il Porto di Venezia con Trieste dove, assieme [redacted] e nell'ambito [redacted] opera con un servizio settimanale diretto per il Far East con navi da 10-14.000 Teus. La scelta [redacted] di cambiare terminal a Venezia è frutto della più ampia disponibilità di servizi accessori che il terminal Vecon offre ai propri clienti, ciò che consente alle Compagnie di navigazione di trovare in Vecon un c.d. "*one-stop-shop service*": ci riferiamo, in particolare, al servizio di Deposito e Riparazione container vuoti, nonché alle attività di ispezione, pulizia, lavaggio, preparazione al viaggio dei container reefer, tutti servizi che vengono eseguiti da Vecon consentendo alle compagnie di contenere i costi di spostamento nei depositi esterni.
12. Sempre per quel che riguarda il traffico container, si ricorda che una delle ragioni della cancellazione del servizio diretto [redacted] che scalava Vecon fino a maggio 2020 [redacted] è stata l'assenza di pescaggi adeguati, in particolare da Dicembre 2018, quando una mareggiata aveva obbligato l'Autorità Marittima a rivedere in diminuzione i pescaggi rispetto ai valori inseriti anche nei Piani Operativi dell'Autorità (che ricordiamo aveva sempre indicato in -12m s.l.m.m. il target di riferimento, livello invero mai raggiunto) e della scrivente per mantenere il transito nel canale Malamocco – Marghera per navi con larghezza oltre 36mt in regime di sicurezza.
13. La recente ordinanza 021/099 del 14 ottobre 2021 ha ripristinato di fatto una più ampia accessibilità, aumentando, sia pur lievemente, le quote di pescaggio utile per le unità nautiche in arrivo e partenza da entrambi gli scali lagunari. Più in particolare, per quel che concerne il Canale Malamocco-Marghera, i nuovi pescaggi sono stati riportati a -11.50 metri (rispetto ai -10.50 metri fissati nel 2018) per navi di lunghezza massima pari a 230 metri (per navi tra i 301 metri e i 335 metri il pescaggio massimo è invece fissato a -10,50 metri). Con questi nuovi elementi e considerato che l'attuale naviglio impiegato nel servizio diretto che continua a scalare Trieste, Koper, Rijeka, ma salta Venezia, Vecon è oggi in condizione (e sta lavorando a tale scopo) di soddisfare eventuali richieste dei partner [redacted] [redacted] ove volessero considerare l'opportunità di ripristinare una toccata diretta anche su Venezia e, di conseguenza, Vecon.

14. Ciò premesso, le caratteristiche di *regional port* a servizio di una delle più importanti aree industriali del Paese suggeriscono anche di potenziare l'attività di Vecon guardando anche ad altri traffici che vedono in Venezia uno scalo di interesse. Così, da ottobre 2021 è iniziato un dialogo funzionale a valutare spazi e modalità operativa nel caso di toccate **servizi ro-ro con origine Turchia**. Come noto, il traffico ro-ro turco è caratteristico del Porto di Trieste (tanto che le compagnie ro-ro detengono anche quote societarie nel terminal ro-ro di Trieste); tuttavia, essendo buona parte del carico in transito per il Veneto, da anni le stesse cercano una soluzione anche su Venezia. La richiesta allo stato prevede toccate bisettimanali, con ipotetica decorrenza già nei primi mesi del 2022, con 3 navi rispettivamente da LOA 193 mt, 208 mt, 237 mt. Come espresso nella richiesta ricevuta, la *“ragione strategica dell'utilizzo del terminal Vecon, oltre alle note situazioni di efficienza organizzativa, risiedono nella presenza di un'area da 8.000 mq di Punto Franco a pochi metri dalla scassa del Terminal. Area utilizzabile e indispensabile per i traffici in questione.”* Allo stato si sta valutando come proseguire il predetto dialogo, considerata anche la situazione di assestamento dell'utilizzo delle banchine e delle strutture di accosto oggetto di attenzione nel presente documento.
15. Peraltro, in aggiunta al traffico con la Turchia, nei mesi scorsi si erano sviluppate forti interlocuzioni anche per attivare altri servizi ro-ro (ad esempio, con la Tunisia), iniziative su cui nuovamente Vecon si riserva ulteriori valutazioni nel prosieguo, in ragione della disponibilità a dare risposta prioritaria alla situazione delle crociere nei termini meglio esposti nel prosieguo del presente documento.
16. In conclusione, Vecon conferma la prospettiva di sviluppo già descritta nell'Istanza e nella Prima Integrazione, specie in termini di efficienza delle operazioni di banchina e di resa gru media, nonché di molteplicità di servizi ancillari, tutti estremamente apprezzati da clientela internazionale, peraltro in condizione di assenza di vincolo societario di sorta con la scrivente. Si tratta, considerate le caratteristiche di accesso al terminal determinate dalle particolarissime condizioni meteo-marine e lagunari, di un dato che riteniamo di assoluta eccellenza.

#### IV. Le superfici utilizzate da Vecon si collocano già ai massimi livelli di utilizzo

17. L'Ordinanza richiama i concessionari a fornire dati anche in ordine all'utilizzo delle superfici e agli investimenti svolti al riguardo. Ebbene, con riguardo a Vecon, l'Istanza e la sua Prima Integrazione evidenziano altresì i profili atti a confermare un **uso più che intensivo delle superfici** oggetto di Concessione. Già in tali documenti, infatti, la scrivente (i) ha dato atto di aver effettuato, nel corso degli anni, ingenti investimenti in termini di sovrastrutture e attrezzature, che le hanno permesso di integrare e ottimizzare i propri cicli produttivi, e (ii) ha manifestato a codesta Autorità l'intenzione di continuare ad investire nelle attività caratterizzanti il terminal Vecon – e, segnatamente, quelle di carico, scarico, deposito e movimentazione merci e servizi accessori ad esso connessi – al fine di mantenere e migliorare gli standard produttivi raggiunti (v. p. 7 ss. dell'Istanza e p. 17 ss. della Prima Integrazione).
18. La Prima Integrazione soddisfa altresì il requisito relativo alla previsione di **sistemi di abbattimento delle emissioni** previsto dall'Ordinanza. Nell'ambito della Prima Integrazione, infatti, la scrivente ha segnalato a codesta Autorità (i) di aver sviluppato un indicatore ambientale legato alla movimentazione dei Container, che le consente di misurare

le performance ambientali del proprio ciclo produttivo (v. p. 34) e (ii) di aver pianificato e posto in essere una serie di interventi finalizzati al miglioramento delle prestazioni ambientali e, in particolare, alla riduzione delle emissioni (v. p. 35 della Prima Integrazione). Più precisamente, si tratta della sostituzione di due RTG con motore endotermico con due RTG elettrici, dell'acquisto di nuovi Prime Mover e Reach-stacker, aventi caratteristiche di emissione sostenibili dal punto di vista ambientale e dell'installazione di un impianto fotovoltaico in grado di soddisfare il fabbisogno elettrico degli uffici.

19. Riteniamo invece non applicabile all'attività svolta da Vecon l'ulteriore riferimento fatto nell'Ordinanza alla previsione di un sistema di contenimento delle polveri, che riteniamo tematica attinente ad altri terminal individuati dall'Ordinanza.
  20. Quanto alla previsione di **sistemi intelligenti di gestione degli accessi ai terminal**, si segnala che, nella Prima Integrazione, Vecon ha già dato atto di aver intrapreso un processo di trasformazione digitale e, in particolare, di aver avviato una serie di progetti finalizzati a migliorare le condizioni di accesso al terminal Vecon da parte degli utenti e degli operatori interessati (v. p. 15 ss. e p. 41 ss. della Prima Integrazione).
  21. Salvo lo specifico aspetto del layout di ingresso/uscita relativa al traffico "crociere", i cui lavori in corso di realizzazione sono stati peraltro oggetto di diretto intervento da parte del Commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e (nonché di ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia, neppure riteniamo applicabile all'attività svolta da Vecon la richiesta di proposta di diversa viabilità stradale e di individuazione di varchi autonomi, essendo Vecon, anche in questo caso diversamente da altri operatori del porto commerciale di Venezia, già dotata di accessi efficienti ed autonomi sia in termini di *safety*, che di *security*.
- V. **Il previsto miglioramento nella gestione della rete ferroviaria e degli accessi al terminal, l'incremento del modo ferroviario previsto nell'arco di piano da Vecon S.p.A. e l'efficientamento anche dei sottoservizi**
22. Per quel che concerne la **gestione della rete ferroviaria interna al terminal e l'incremento della quota modale di trasporto ferroviario**, nell'ambito della Prima Integrazione (v. p. 10 ss.), la scrivente ha già manifestato a codesta Autorità l'intenzione di sviluppare e incrementare la modalità ferroviaria e il traffico intermodale, prevedendo di perseguire tale obiettivo attraverso iniziative di promozione commerciale con le Compagnie di Navigazione, da un lato, nonché mediante la rivisitazione delle proprie strategie di investimento al fine di rafforzare la capacità ricettiva del terminal Vecon, dall'altro. Più precisamente, nell'ambito della Prima Integrazione, Vecon ha previsto di incrementare la quota di traffico intermodale, con uno *shifting* progressivo dalla modalità stradale a quella ferroviaria, [REDACTED] (v. p. 13 della Prima Integrazione).
  23. Anche in questo caso, peraltro, l'area ferroviaria del Terminal è allacciata, senza interferenze e con accesso dedicato, al Raccordo Base del Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo, attualmente gestito dalla Società Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A. in qualità di Gestore Unico (GU), che si dirama dalla Stazione ferroviaria di Venezia Marghera

Scalo e soggetta al Regolamento Comprensoriale per la Manovra Ferroviaria nell'ambito del Porto di Venezia. In questo senso, non si ravvisano necessità di modifiche del relativo layout di ingresso.

24. L'Ordinanza richiede infine che le istanze di rinnovo delle concessioni prevedano un piano per **la ripartizione e la gestione dei sottoservizi (acquedotto, elettricità, rete fognaria)**. Sul punto, si fa presente che, nella Prima Integrazione (v. p. 38-39), Vecon si è già resa disponibile a valutare progetti di miglioramento delle reti elettrica, idrica e antincendio del terminal Vecon, proponendo in particolare (i) di implementare un sistema di monitoraggio delle condizioni di funzionamento e degli eventuali guasti, che consenta, da un lato, di ridurre i disagi e, dall'altro, di migliorare le performance energetiche, (ii) di integrare e sviluppare le reti idriche e (iii) di separare le aste delle fognature in condivisione con la rete di AdSP.
25. Confermato quanto sopra, in relazione allo stato dei sottoservizi, peraltro oggetto di recente ricognizione congiunta con codesta Autorità, attestata dall'atto di concessione suppletivo n. 35707 di repertorio del 11/05/2021 con cui codesta Autorità ha assegnato regolamentazione definitiva anche all'area c.d. "ex Cipi Sartori", si evidenzia e specifica altresì quanto segue:
- a. per la **rete di distribuzione primaria per la fornitura di energia elettrica**: la rete a bassa tensione all'interno del terminal è già indipendente, con energia acquistata sul mercato libero e rete gestita interamente da Vecon; per la rete a Media Tensione e per la fornitura di energia elettrica alle cabine portuali, attualmente in gestione alla società Veritas S.p.A, si è in procinto di addivenire all'attivazione di un POD "virtuale", con consegna della nuova cabina prevista nel corso del 2022, termine a partire dal quale Vecon sarà indipendente anche per la Media Tensione;
  - b. per la **rete di distribuzione per fornitura idrica e rete fognaria per acque nere**, per la quale attualmente la società Veritas S.p.A. ha la gestione dell'intera rete idrica (acqua potabile, per usi civili e per uso antincendio, industriale e alle Navi) e delle aste fognarie principali di mandata fino ai punti di conferimento al collettore di Fusina, si precisa che per quanto riguarda le reti di raccolta delle acque di prima pioggia, le stesse sono date in concessione a Vecon S.p.A. sino al loro punto di allacciamento alle aste delle acque nere; data la criticità di questi servizi, la rete idrica è utilizzata per il rifornimento alle Navi e la rete fognaria è in promiscuità con il Terminal TRV, che, in caso di separazione unilaterale della rete da parte di Vecon potrebbe risultare priva di possibilità di scarico; Vecon S.p.A. si rende comunque disponibile ad intraprendere un tavolo tecnico per analizzare le problematiche esistenti e trovare le migliori soluzioni per l'eventuale futura ripartizione e la gestione degli interventi che si rendessero necessari, ed le eventuali migliorie tecnico ambientali nel presupposto che i relativi investimenti che dovessero essere posti a carico del privato vengano a trovare riconoscimento da parte dell'Autorità nell'ottica di riequilibrio del rapporto consessorio;
  - c. per la **rete telefonica e telematica**, Vecon è già indipendente.

\* \* \*

**VI. Valutazioni in ordine all'accesso temporaneo al traffico crociere sul terminal di Vecon**

**A. La complessiva problematicità di una coesistenza, pur parziale e temporanea, di un traffico crociere con il traffico container servito da Vecon**

26. L'Ordinanza si sofferma infine sul delicato tema relativo alla possibilità di consentire in via temporanea accosti nell'ambito portuale interessato per le navi da crociera, e chiede ai concessionari, quali Vecon, di esprimere proprie osservazioni e proposte al riguardo.
27. Preliminarmente, riteniamo doveroso evidenziare alcuni aspetti utili a comprendere l'impatto diretto ed immediato e di prospettiva futura che si produrranno sul *core business* dell'azienda Vecon ove al suo interno fosse organizzato un servizio in modalità "terminal crociere", ovvero si rimanga in modalità c.d. "Redentore" secondo l'esperienza maturata negli anni.

**a) Flessibilità Operativa per le navi container clienti attuali e prospettive di VECON**

28. Ai precedenti § 5 ss. si sono descritte le caratteristiche dei traffici serviti da Vecon e si è evidenziato che, quale *regional port* utilizzato dalle linee che arrivano sull'Alto Adriatico, la flessibilità nell'accomodamento delle navi contenitori costituisce un elemento-chiave per l'operatività del terminal, la cui sostituibilità coi porti vicini, sia italiani, sia di Slovenia e Croazia è molto elevata. In questa prospettiva, va quindi ben compreso che è vitale per Vecon poter mantenere la propria massima flessibilità, rispetto alla quale si gioca l'attrattività complessiva del terminal rispetto ai concorrenti, nazionali ed esteri.
29. Per contro, la necessità dell'ormeggio "certo" e "di lungo periodo" che la programmazione di un arrivo di navi da crociera richiede, rende di per sé problematica una convivenza tra due operatività con esigenze contrapposte (container+crociera), ciò che potrebbe implicare un conseguente deperimento dell'attuale *core business* di Vecon, la quale lavora, appunto e come detto, sulla flessibilità e sulla velocità di accogliere i propri clienti anche con scarso preavviso.
30. Tale problematicità rischia notevolmente di accentuarsi con l'acquisizione dei nuovi traffici già a partire dalle prossime settimane (v. sopra, il § 10 ss.) e si chiede quindi di valutare attentamente l'impatto del traffico crocieristico sul terminal Vecon, attesa, come detto, la forte contendibilità dello scalo e, sotto questo profilo, il pregiudizio complessivo che una percezione di scarsa flessibilità del terminal nell'ospitare le navi con breve preavviso potrebbe determinare nel complesso sull'attività di Vecon e sull'intero indotto da essa generato (compagnia portuale, spedizionieri, autotrasporto, agenti nave, ecc.).

**b) Transito in Canale Malamocco-Marghera in caso di condizioni meteo avverse**

31. Le attuali ordinanze che stabiliscono le condizioni per l'entrata ed uscita delle navi tramite il canale Malamocco-Marghera presentano distinti limiti di vento tra navi commerciali e navi crociera: infatti, per le navi commerciali il limite è stabilito in 30 nodi, mentre per le navi da crociera il limite è ridotto a soli 15 nodi; questa differenza potrebbe far risultare il porto aperto per le navi commerciali, ma chiuso per quelle da crociera, di fatto impendendo alle eventuali navi ormeggiate di uscire, e al contempo a quelle commerciali di entrare, con ovvie conseguenze sul *core business* del terminal container e, in senso più ampio, sull'intera comunità portuale. Si segnala quindi anche questo aspetto come estremamente delicato ai fini delle rilevanti determinazioni sulla coesistenza, pur temporanea, sia per orizzonte temporale (non più qualche anno, in attesa della dovuta predisposizione di un accosto crociere

all'altezza della città di Venezia), che di stagionalità (ipotizzando che la **stagione crocieristica venga limitata al solo periodo più favorevole** sotto il profilo meteorologico), ma certo non episodica, del traffico crociere presso il terminal Vecon e, più in generale, nel porto commerciale di Marghera, atteso che comunque l'entrata di convogli con navi passeggeri (anche diretti ad altri approdi) bloccherà l'uscita delle navi commerciali, e viceversa per la fase opposta.

32. Si aggiunga che proprio quando vi sono condizioni meteorologiche avverse, è massima la necessità delle navi di flessibilità e le richieste di accosto, quindi, sono le meno prevedibili. Tutto ciò, in definitiva, aggiunge elementi di problematicità alla coesistenza sulla stessa banchina di traffici aventi caratteristiche così diverse.
- c) **Posizione di Vecon rispetto alla possibilità di ospitare navi da crociera presso il terminal**
33. Nella prospettiva appena indicata, e con riserva comunque di chiedere un supplemento di istruttoria quanto meno per la coesistenza dei traffici durante la stagione nella quale le condizioni meteo sono più frequentemente avverse (periodi autunnale e invernale), Vecon ritiene che la massima disponibilità che può essere concessa al traffico crocieristico presso il proprio terminal non possa superare un accosto settimanale, da stabilirsi nei giorni o di sabato (preferibilmente) o di domenica.
34. Va sottolineato che **l'eventuale mancata disponibilità completa di un ormeggio anche per un solo giorno della settimana incide in modo diretto sull'offerta commerciale di un terminal, riducendo in modo considerevole le possibilità di ampliare il pacchetto clienti e/o le opportunità del core business aziendale**, con ovvie ripercussioni anche sulle attività di terzi operatori della community portuale che afferiscono al terminal.
35. Ciò premesso, è appena il caso di precisare che la disponibilità sopra manifestata è condizionata ad alcune esigenze imprescindibili:
- (a) che sia Vecon il soggetto erogatore dei servizi a favore delle navi crociera che approdano al terminal in concessione a Vecon stessa, in continuità con l'esperienza maturata nelle giornate del Redentore;
  - (b) che questa situazione trovi comunque adeguata disciplina nell'ambito dello stipulando atto di concessione;
  - (c) che la regolazione complessiva che verrà adottata nel Porto di Marghera non determini oneri sproporzionati in danno di Vecon rispetto agli altri scali individuati nell'Ordinanza, ovvero vantaggi ingiustificati a favore di altri soggetti, anche tenuto conto delle integrazioni societarie sussistenti tra alcuni operatori del settore terminalistico e armatoriale, operanti su Venezia. Sotto questo profilo, si invita l'Autorità a valutare l'opportunità di indirizzare gli scali delle navi di un importante armatore crocieristico i cui azionisti sono anche soci di terminal veneziani. Quanto sopra, nell'ottica di assicurare la massima sinergia e di prevenire comunque qualsiasi rischio di distorsioni della concorrenza sul mercato dei terminal concorrenti con Vecon, o delle navi di linea che scalano Vecon.
36. **Sotto il primo profilo**, la condizione sopra indicata si impone se non altro per esigenze di proporzionalità e minore interferenza possibile. Infatti, posta la già richiamata notevole

interferenza delle crociere sull'attività caratteristica del terminal, la coesistenza (ribadiamo, temporanea e parziale) deve coniugarsi con una gestione delle operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi, e imbarco e sbarco dei passeggeri, che siano le più efficienti e le meno invasive possibile per l'operatività di Vecon. Questo richiede, come del resto già avvenuto in occasione degli attracchi delle navi crociera in occasione della festa del Redentore, che sia Vecon stessa a svolgere nella massima parte possibile le operazioni di assistenza alle navi. Solo in tal modo, infatti, è possibile gestire riducendo al massimo interferenze (anche in termini di *safety* e *security*), rischi e perdite di efficienza, la coesistenza del traffico commerciale Vecon con gli approdi delle navi da crociera.

37. A riprova, nel documento qui accluso sub **Allegato B** si è predisposta una scheda descrittiva delle modalità operative che Vecon è in grado di organizzare al fine di venire incontro alle esigenze del traffico crocieristico, che è, e deve rimanere, un traffico temporaneo e limitato nell'intensità, pena lo stravolgimento delle attività di impresa di Vecon, con conseguenze fortemente negative non solo sul terminal, ma sulla stessa filiera logistica che si serve del terminal stesso. Come si evince dall'Allegato, le numerose e soverchie decisioni e attività operative che si originano dall'accosto di una nave al terminal richiedono un'unica regia e un unico soggetto erogatore dei relativi servizi, pena il rischio di *disruption* intollerabili sul servizio e sulla competitività complessiva del terminal.
38. Circa le misure che Vecon è disponibile a realizzare al fine di consentire la migliore viabilità da e per il terminal ad opera dei mezzi che trasportano i crocieristi, rappresentiamo il massimo supporto al processo di valutazione già intrapreso dal Commissario straordinario, che ha identificato e ha dato corso alla realizzazione della viabilità dedicata per l'accesso del traffico crocieristico al terminal Vecon, nonché ai presidi di controllo necessari per la (riteniamo, minoritaria) quota parte dei passeggeri che non fruirà del servizio di check-in e controllo security presso la Stazione Marittima di Venezia. Resta ancora da svolgere, alla data attuale, una dovuta fase di necessarie precisazioni in merito alle attività che si renderanno effettivamente necessarie, di concerto tra codesta Autorità, struttura commissariale e le altre autorità coinvolte (Autorità Marittima, Agenzia delle Dogane, Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza, tra le altre).
39. Riteniamo quindi doveroso per codesta Autorità, ma anche per la gestione del Commissario Straordinario, che nella necessaria valutazione in termini di sostenibilità dell'opzione crocieristica presso il porto commerciale di Marghera ci si debba dare carico di assumere decisioni non solo inerenti al "quantum" di traffico crociera possa essere sopportabile per il terminal contenitori senza snaturarne l'attività, ma anche sul "quomodo", poiché è evidente che quest'ultimo aspetto è parimenti decisivo sull'assunzione di specifiche opzioni e, in definitiva, sulla sostenibilità della scelta.
40. Per altro verso, reiterata la disponibilità di Vecon ad assumere una posizione non oppositiva e anzi costruttiva rispetto a un interesse della città, che pure e comunque determina una sicura penalizzazione nella propria operatività e nelle stesse potenziali linee di sviluppo del terminal e del porto commerciale (in questo facendosi Vecon latore anche degli interessi più ampi che fanno capo alla filiera logistica e delle imprese interessate dal traffico container a Venezia), si

rappresenta che Vecon ha già accettato di restituire (ai fini dell'esecuzione dei lavori) e successivamente destinare, nei termini sopra indicati, parte delle proprie aree a beneficio delle crociere (v. sopra, il § 33 e il citato Allegato A), e di subire pesanti interferenze nell'organizzazione del proprio business. Donde, di riflesso, l'assoluta necessità che sia l'Autorità, che la gestione Commissariale, ma anche il gestore del terminal di approdo interessato dal divieto di transito di cui al Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103 (Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., di seguito "VTP"), assumano il medesimo approccio costruttivo e proporzionato, e quindi condividano l'impostazione e la condizione qui indicata.

41. Nell'auspicare quindi che l'impostazione qui proposta sia condivisa (e con ogni doverosa riserva in caso contrario) si manifesta la disponibilità di Vecon a discutere nel dettaglio termini e modalità amministrative con cui consentire l'esecuzione delle attività di assistenza alle navi da crociera in capo a Vecon, eventualmente coinvolgendo anche VTP.
42. Per completezza di valutazione, e anche per dar conto della serietà con cui Vecon sta lavorando nell'ottica di venire incontro alle esigenze del Commissario, si acclude sub **Allegato C** uno schema dei costi per l'erogazione dei servizi a favore delle navi da crociera che VECON si impegna a porre a base della necessaria interlocuzione.
43. **Sotto il secondo profilo**, ci pare condivisibile quanto indicato nell'Ordinanza, e cioè che sia necessaria una disciplina dei rapporti relativi alla temporanea possibilità per le navi crociera di scalare anche il terminal Vecon. Detto questo, si ritiene che - per quel che concerne le attività del terminal (e salve ovviamente le competenze dell'Autorità Marittima) - il luogo deputato a ospitare tale disciplina sia la concessione demaniale per la quale Vecon ha fatto istanza e attende, a questo punto, la conclusione del procedimento.
44. Al riguardo, si deve dare atto che il procedimento volto al rinnovo della Concessione aveva già sfogato i passaggi di trasparenza e pubblicità, e correlativamente anche il piano di impresa e di investimenti aveva già ottenuto il positivo vaglio dell'Autorità. Rispetto al procedimento che ormai doveva concludersi con la stipula del nuovo atto di concessione, è poi intervenuta la disciplina emergenziale di cui al D.L. n. 103/2021, la quale - rispetto all'istruttoria relativa a Vecon - può incidere esclusivamente sotto i profili strettamente inerenti l'esigenza di far spazio temporaneamente al traffico crocieristico nei vari ambiti portuali non interessati dal divieto di transito delle navi da crociera in laguna, e, tra essi, banchine concesse a Vecon e specchi acquei prospicienti.
45. Donde, anche sotto questo profilo, la necessità di garantire continuità e non aggravamento al procedimento, in una situazione in cui, peraltro, nel nuovo atto di concessione dovrà trovare spazio una specifica disciplina concernente, in particolare, (a) il numero e le caratteristiche delle navi da crociera che potranno scalare la banchina Liguria - ormeggio B29, (b) i giorni della settimana e la frequenza degli scali; (c) prerogative e obblighi di Vecon rispetto alle richieste delle navi da crociera, ovvero del soggetto VTP; (d) modalità dei profili operativi dei servizi erogati da Vecon alle navi da crociera, cui si è accennato ai §§ 36 ss.; (e) meccanismi e criteri di risoluzione delle eventuali problematiche che dovessero scaturire dalla temporanea compresenza di navi da crociera nel terminal dedicato al traffico commerciale e più in generale

nel porto commerciale di Marghera, anche tenendo conto del terzo profilo di attenzione riportato al precedente § 35.

46. Ciò premesso, sotto il profilo dei rapporti con VTP, Vecon conferma a codesta Autorità la propria disponibilità a individuare anche una disciplina contrattuale relativa ai servizi erogati a favore di VTP, sempre e comunque in coerenza con le determinazioni dell'Autorità e del Commissario, e con quanto sopra indicato.

\* \* \*

Premesso tutto quanto sopra, Vecon S.p.A., nell'assolvere col presente documento alla richiesta di integrazione di cui all'Ordinanza, insiste e integra la propria Istanza come segue:

- A. invita l'Autorità a concludere senza indugio il procedimento volto al rinnovo della Concessione sulla base del programma di investimenti di cui all'Istanza e alla Prima Integrazione, fatta salva la ridefinizione esatta del layout degli spazi demaniali di cui alla Concessione in funzione di garantire temporaneamente l'accosto anche di navi crociera al terminal e l'erogazione dei relativi servizi di imbarco e sbarco passeggeri;
- B. non si oppone all'indirizzo di consentire un accosto a settimana alle navi da crociera presso la banchina Liguria, per un periodo di tempo limitato e comunque nei giorni di sabato o domenica, a condizione di essere individuato quale soggetto erogatore dei servizi a favore di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. e/o delle navi da crociera che scalano banchina Liguria, secondo le modalità operative (e i costi) descritti in allegato al presente documento e comunque concordati con le Autorità e VTP;
- C. In tal senso, e ove necessario, fa richiesta all'Autorità di assumere i rilevanti atti autorizzativi al fine di consentire quanto sopra.

Con osservanza,

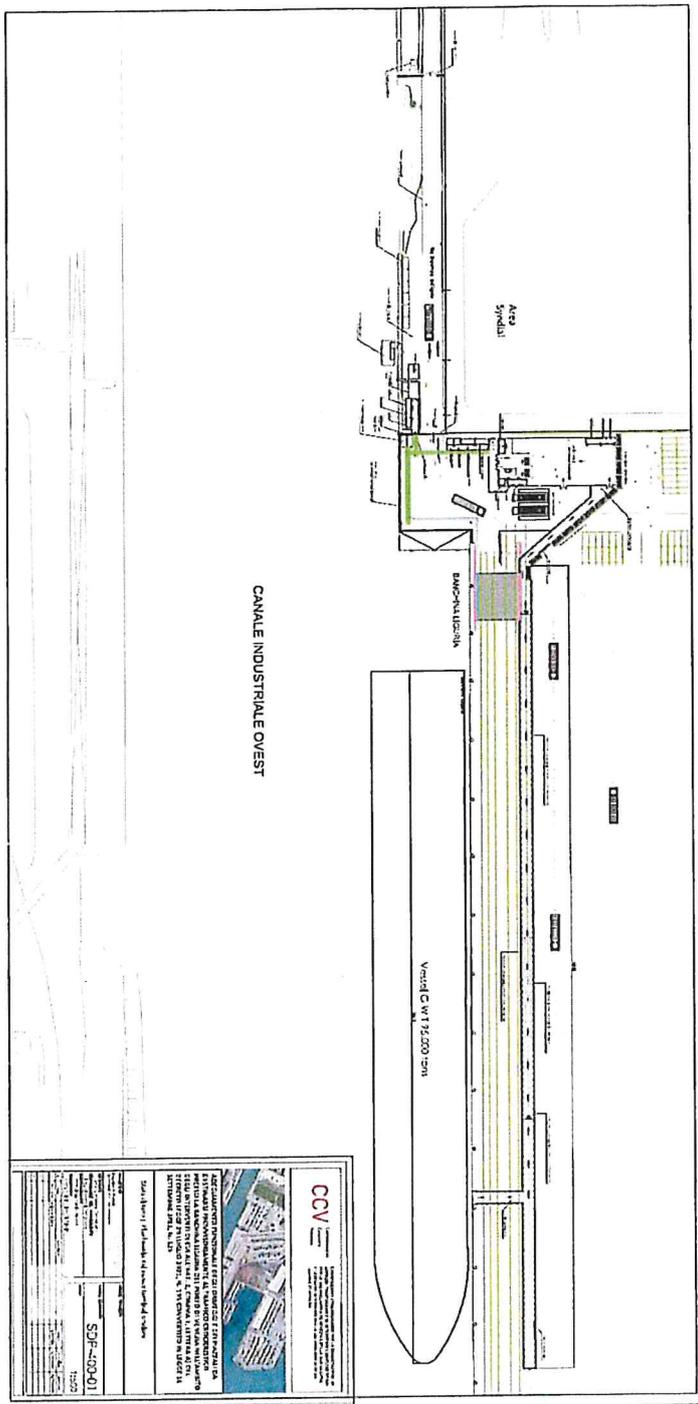
VECON S.p.A.  
L'Amministratore Delegato  
Dott. Roberto Ferrari



Allegato A

Planimetria Aree oggetto di retrocessione da Vecon all'Autorità e Struttura Commissariale in data 20/12/2021 per consentire la realizzazione dei lavori necessari per gli investimenti destinati alla successiva attività temporanea di gestione delle crociere presso il terminal Vecon





<b>CCV</b>	
<small>Consorzio di Costruzione e Gestione del Canale Industriale Ovest</small> <small>Consorzio di Costruzione e Gestione del Canale Industriale Ovest</small> <small>Consorzio di Costruzione e Gestione del Canale Industriale Ovest</small>	
<small>REGOLAMENTO DI PROVAZIONE E DI CONCESSIONE PER L'UTILIZZO DELLE STRUTTURE E DEI SERVIZI DEL CANALE INDUSTRIALE OVEST</small> <small>REGOLAMENTO DI PROVAZIONE E DI CONCESSIONE PER L'UTILIZZO DELLE STRUTTURE E DEI SERVIZI DEL CANALE INDUSTRIALE OVEST</small> <small>REGOLAMENTO DI PROVAZIONE E DI CONCESSIONE PER L'UTILIZZO DELLE STRUTTURE E DEI SERVIZI DEL CANALE INDUSTRIALE OVEST</small>	
<small>Struttura n° 172.000 mq</small> <small>Struttura n° 172.000 mq</small> <small>Struttura n° 172.000 mq</small>	
<small>SPJ-02-01</small> <small>SPJ-02-01</small> <small>SPJ-02-01</small>	

Allegato B

Modalità Operative per attivazione terminal in modalità "crociere"

[Redacted text block]

[Redacted text line]

[Redacted text block]

[Redacted text line]

[Redacted text block]



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



