

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

- Pubblicazione “Bilancio di mandato”
- Contributo alla realizzazione della pubblicazione degli atti del convegno sui servizi tecnico nautici (progetto MEMO)
- Restyling grafico della newsletter del porto
- Brochure NAPA
- Aggiornamento della mappa multimediale del porto
- Progetto e presentazione per Premio ESPO
- Personalizzazione con testo d’impatto dell’arco gonfiabile Porto di Venezia da installare nei momenti di incontro con la città
- Leaflet informativo sui servizi offerti dagli operatori del porto verso la Turchia (realizzato ad hoc per la Fiera Logitrans)
- Pannelli e roll up promozionali relativi a porto merci, porto passeggeri, porto verde, porto domani.
- Calendari da tavolo con le immagini e i numeri del porto da distribuire agli stakeholder

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012****AREA AFFARI LEGALI**

Sono affidati all'Area Affari Legali in particolare i seguenti compiti:

- Gestione del contenzioso, con rappresentanza in giudizio dell'Ente e rapporti con i professionisti esterni;
- Attività di supporto giuridico a tutte le strutture dell'Ente;
- Servizio di aggiornamento giuridico all'organizzazione;
- Contrattualistica, studio e redazione, con esclusione dei contratti d'appalto in forma privata;
- Studi e pareri legali;
- Predisposizione atti normativi quali regolamenti/ordinanze/decreti
- Attività di Ufficiale Rogante nelle Aste Pubbliche e negli Atti Pubblici in genere;

Nel corso dell'anno 2012 l'Area Affari Legali è stata interessata da varie questioni in materia civile ed amministrativa.

IL CONTENZIOSO LEGALE

Per quanto riguarda il contenzioso amministrativo e civile, si segnalano, tra le varie cause seguite dall'Area Legale, gli esiti delle seguenti vertenze in ambito: **A) amministrativo e B) civile**

A) Amministrativo

Rilevante è il ricorso avanti il TAR Veneto con cui una società terminalista ha impugnato le delibere con cui APV aveva autorizzato il subingresso parziale *ex art. 46 cod. nav. di una*

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

società terminalista nella concessione demaniale marittima di un'altra società, rigettando l'istanza di estensione della concessione demaniale rilasciata in capo alla ricorrente.

Il giudizio è stato deciso con sentenza del Giudice Amministrativo con cui il ricorso veniva dichiarato inammissibile per carenza di interesse. La relativa sentenza è stata appellata: il giudizio è tutt'oggi pendente avanti il Consiglio di Stato, presentata istanza di fissazione dell'udienza di discussione.

Altra questione rilevante: con ricorso avanti il Tar Veneto, una società aveva convenuto in giudizio l'Autorità Portuale Venezia ed il costituendo R.T.I controinteressato, per sentir pronunciare l'annullamento, previa sospensione cautelare dell'efficacia, del provvedimento di aggiudicazione definitiva della gara indetta dall'Autorità Portuale di Venezia con bando del 6.10.2011 per l'affidamento dell' "appalto di servizi di progettazione dello scalo-stazione merci a servizio del terminal container previsto sull'isola della chimica e suo collegamento con la rete ferroviaria nazionale";

Con Ordinanza n. 935 del 30 novembre 2011 il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto respingeva la domanda cautelare avversaria. Per la riforma di tale ordinanza cautelare la ricorrente presentava ricorso al Consiglio di Stato n. 9693/11 il quale si è espresso con Ordinanza n. 5535 del 20 dicembre 2011 nella quale, in buona sostanza rimandava indietro al TAR l'affare.

Quindi il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto, definitivamente pronunciando sul ricorso proposto lo ha dichiarato inammissibile, con Sentenza n. 706/2012 depositata in data 17/05/2012, a noi favorevole:

Ricorreva ancora in appello avanti il Consiglio di Stato la società esclusa per la riforma del dispositivo di Sentenza n. 476/2012 del 5 aprile 2012 e della Sentenza n. 706/2012 depositata il data 17/05/2012, con istanza di misure cautelari provvisorie ex art 56 Dlgs 104/2010 e con successiva presentazione altresì di motivi aggiunti; le misure cautelari sono state respinte con Ordinanza del Consiglio di Stato n. 1729/2012 nella quale si legge che è solo "*facoltà della stazione appaltante di prorarre la sospensione del contratto fino alla definizione del merito del giudizio d'appello*".

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

A questo punto, sempre nel Ricorso in appello RG 2877/2012 il Consiglio di Stato, a seguito dell'ulteriore domanda di sospensione dell'efficacia del dispositivo di Sentenza n. 476/2012 del 5 aprile 2012 e della Sentenza n. 706/2012, con Ordinanza n. 3011/12 depositata l'1 agosto 2012 accoglieva l'istanza cautelare *ex adverso* proposta e, per l'effetto, sospendeva l'esecutività della sentenza impugnata. Con tale Ordinanza, benché risulti impregiudicata ogni diversa valutazione in sede di merito, viene smentito quanto deciso dal TAR. Il giudizio proseguirà per il merito.

B) Civile

Si segnala la questione relativa alla piattaforma provvisoria per la lavorazione ed i trattamenti di fanghi provenienti dall'escavo dei canali portuali di Venezia: in relazione al procedimento intrapreso per risolvere il problema relativo alla lavorazione ed il trattamento dei fanghi provenienti dallo scavo dei canali portuali di Venezia, una Società aveva addotto il preteso inadempimento da parte di APV agli impegni assunti nei propri confronti e aveva richiesto il risarcimento dei danni, a vario titolo, per le spese asseritamente sostenute. L'Ente invece aveva sostenuto non aver assunto alcun obbligo giuridicamente vincolante nei confronti della società richiedente, attesa la natura di programma di massima che rivestivano gli accordi presi nel 2001.

Con atto di citazione la società conveniva in giudizio APV per sentirla condannare ad un ingente risarcimento del danno, previo accertamento della responsabilità precontrattuale della convenuta per aver abbandonato le trattative: la causa è stata decisa con sentenza n. 2584/2010 con cui il Tribunale ha respinto la richiesta risarcitoria attorea di circa 8 milioni di euro, condannando l'attrice alla rifusione delle spese di lite.

E' stato quindi notificato in data 20.01.2012, atto di citazione d'appello (resistendo in giudizio l'Ente) con cui la società soccombente ha chiesto la riforma della sentenza del Tribunale di Venezia che aveva respinto la propria domanda risarcitoria chiedendo di accertare e dichiarare l'inadempimento dell'appellata alle obbligazioni assunte con l'accordo di programma sottoscritto il 5.11.2001 e condannarla quindi a risarcire il danno derivato all'appellante da quantificarsi in Euro 937.400,00 per spese ed oneri sostenuti, in Euro 2.100.000,00 per mancata utilizzazione del bene destinato ad ospitare l'impianto ed in Euro

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

5.327.000,00 per mancato guadagno, ovvero nei diversi importi che verranno ritenuti di giustizia, con rivalutazione monetaria ed interessi; in via subordinata, accertare e dichiarare la responsabilità precontrattuale dell'appellata ai sensi dell' art. 1337 cc. per aver ingiustificatamente abbandonato le trattative e non aver concluso il contratto di cui in narrativa ovvero per aver fatto venir meno la chance dell'attrice di addivenire alla conclusione del predetto contratto, e condannarla quindi a risarcire il danno derivato all'appellante da quantificarsi in Euro 937.400,00 per spese ed oneri sostenuti ed in Euro 2.100.000,00 per mancata utilizzazione del bene destinato ad ospitare l'impianto, ovvero nei diversi importi che verranno ritenuti di giustizia, con rivalutazione monetaria ed interessi.

Altra questione riguarda una società concessionaria che ha continuato ad occupare l'area demaniale anche dopo lo scadere della concessione; dopo l'ingiunzione di sgombero da persone e cose delle aree e pertinenze demaniali occupate, rimasta disattesa, l'APV procedeva d'ufficio ai sensi dell'art. 54 del Cod. Nav. Successivamente al suddetto sgombero l'Ente procedeva alla bonifica dell'area degradata dall'attività di carpenteria pesante con conseguente esborso di € 34.463,06 ai quali si aggiungevano € 32.097,00 per attività di consolidamento, somme contestate alla ditta a titolo di risarcimento danni extracontrattuale; Nel frattempo l'APV concedeva alla ditta di subentrare in un'altra area demaniale e di conseguenza emetteva relative richieste di pagamento a titolo di canoni demaniali. Riassumendo APV risultava creditrice per un totale di € 248.367.

Dopo alcuni solleciti non riscontrati da controparte, APV agiva in giudizio per un credito complessivo di interessi legali di € 325.019,00. Con sentenza 484/2012 il Tribunale condannava la società a pagare ad APV € 183.514,61 a titolo di occupazione demaniale, € 76.017,70 per risarcimento danni, € 11.000,00 per spese di giudizio. Controparte ha poi impugnato la sentenza con atto notificato in data 4.06.2012; la causa d'appello è tutt'ora pendente.

Importante questione è quella che riguarda una richiesta di risarcimento danni fatta da una società armatrice (Celebrity) a seguito di danni subiti da una propria M/N in occasione della rottura di due bitte e dei cavi d'ormeggio che tenevano fissata la nave alla banchina (rottura causata da avverse condizioni climatiche e dalla vetustà delle cime). Con atto di citazione notificato l'01 agosto 2012, la società

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

Celebrity Cruises conveniva in giudizio la scrivente Amministrazione per sentirla condannare, in solido con V.T.P. S.p.A.:

1) al risarcimento di asseriti danni imputabili per responsabilità oggettiva ex art. 2051 c.c. (danni causati direttamente dall'impatto delle bitte schiantate sul corpo della M/N);

2) a manlevare e tenere indenne l'attrice da quanto fosse eventualmente condannata a pagare a favore di Ducale S.r.L. (terzo danneggiato) e Rimorchiatori Riuniti Panfido & Co. S.r.L. intervenuti su richiesta del comandante della Celebrity per soccorrerla favorendone l'accostamento alla banchina;

Si è costituita APV contestando in toto le richieste fatte da parte attorea, si è costituita anche V.T.P e Rimorchiatori Riuniti Panfido & Co. S.r.L. i quali hanno richiesto un risarcimento di € 10.500.000,00 per l'intervento di "salvataggio". La causa è pendente presso il Tribunale ordinario di Venezia;

FALLIMENTI

Tra le varie procedure fallimentari si segnala:

Sirma/APV in data 24.07.2012 ha depositato istanza di insinuazione allo stato passivo del fallimento n. 78/2012 relativo della società Sirma Spa; il credito di € 85.807,69 oltre agli interessi di mora e alle spese della procedura monitoria, è dovuto per indennizzi di occupazione di banchina demaniale;

Vinyls: con ricorso del 18.05.2010 APV si è insinuata allo stato passivo di una società concessionaria per € 50.054,75, dovuti a titolo di canoni concessori per il periodo 01.01.2005 – 31.12.09. APV è stata ammessa al passivo in via chirografaria con ordinanza del GD del 29.06.2010. A tutt'oggi la procedura pende.

La Meccanica Lagunare: parimenti è stato definito altro fallimento in cui l'Ente si era insinuato con istanza del 2007 per € 208.500,00 per spese di sgombero dell'area demaniale occupata dalla fallita nonché a titolo di indennizzo per occupazione "sine titulo" dell'area medesima. Il GD ammetteva con riserva il credito di APV limitatamente alla somma di € 88.500,00.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

Nel corso dell'esercizio 2011 il curatore del fallimento comunicava che il GD aveva ammesso, definitivamente, allo stato passivo APV per l'importo di € 11.244,62 in via chirografaria e conseguentemente ha ordinato la modifica dello stato passivo.

De Pità: Con sentenza 95/09 il Tribunale di Venezia dichiarava il fallimento della società di fatto tra Vittorio De Pità e Roberto De Pità nonché del socio illimitatamente responsabile Roberto de Pità. Con istanza depositata il 9.03.2010, APV chiedeva l'ammissione in via chirografaria del proprio credito quantificato in € 240.799,92. Il GD dichiarava esecutivo lo stato passivo all'udienza del 30.06.2010, ammettendo in via chirografa il credito APV di € 240.799,42 + € 2.889,81 in prededuzione ed € 670,00 mensili.

Con nota del 28.10.2010 il Curatore comunicava che ilGD ha ordinato il deposito in cancelleria del progetto di ripartizione.

CONTENZIOSO A MEZZO LEGALE INTERNO**Contenzioso relativo a richieste di risarcimento danni amianto**

Si segnala infine che continuano a pervenire all'Ente richieste di risarcimento da parte di eredi di lavoratori deceduti per varie forme di malattia asseritamente causate dall'esposizione ad amianto durante lo svolgimento di attività lavorativa in ambito portuale. Tali richieste sono prevalentemente radicate avanti il Tribunale di Venezia ed hanno visto già l'emissione di sentenze di condanna dell'Ente al risarcimento del danno (per alcune cause le condanne sono state confermate in appello); altre sono attualmente pendenti in cassazione a seguito di impugnazione di sentenze non definitive e quindi definitive al fine di promuovere una decisione della suprema Corte in punto legittimazione passiva dell'Ente. Le istanze sono state svolte nei confronti della Compagnia Lavoratori Portuali e dell'Autorità Portuale di Venezia che, all'epoca dei fatti si configurava come l'unico soggetto cui era devoluta la gestione delle operazioni portuali. Ora, se da un lato l'Ente sta articolando la propria difesa nella fase processuale, per il tramite dei legali incaricati di trattare la delicata questione in giudizio, nel senso di valorizzare alcune circostanze di fatto quali, ad esempio l'obbligatorietà dell'Ente portuale di provvedere alla movimentazione della merce e la non

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

conoscibilità all'epoca del rischio sulla salute dei lavoratori causato dall'esposizione ad amianto, dall'altro appare agevole per i ricorrenti provare il nesso causale tra il decesso avvenuto e la frequente esposizione ad ambienti nei quali veniva movimentato amianto, stante la circostanza che la pericolosità dell'amianto successivamente manifestatasi è stata sancita dall'ordinamento sia attraverso l'emanazione di norme per disciplinarne la lavorazione, sia con il riconoscimento di provvidenze ai lavoratori esposti all'amianto.

Giova peraltro evidenziare che i fatti sui quali i ricorrenti fondano le proprie pretese risalgono al periodo previgente la legge 84/94 nel quale, come sopra rappresentato, l'Ente portuale era *ex lege* tenuto a sbarcare, imbarcare e movimentare l'amianto, di talché è apparso ragionevole sostenere che gli oneri suddetti devono eventualmente far carico allo Stato e non già all'Autorità Portuale, rientrando gli stessi tra i debiti pregressi dei cessati enti portuali. In tal senso, da un lato, per alcuni contenziosi si è provveduto a chiamare in causa il MIT a fini di manleva, dall'altro si è provveduto a rappresentare al MIT per iscritto la pesante situazione in cui versa il bilancio dell'Ente a seguito delle intervenute condanne, nei termini che seguono.

Si evidenzia infatti che nel corso del 2012 i competenti Tribunali hanno condannato l'Autorità Portuale al pagamento complessivo di € 791.006,54 a titolo di risarcimento danni da amianto.

QUESTIONI GIURIDICHE

Merita di essere menzionato lo studio ed approfondimento della proposta di modifica della legge istitutiva delle AP, Legge n. 84 del 1994; In particolare:

Art. 18bis: riprende (e porta a regime) la previsione di cui al D.L. n.83/2012 convertito con L. n. 134/2012 –ossia l'attribuzione di quota del gettito IVA (1%) - con limite massimo nell'importo di 70 mil/€ per l'intero sistema, di cui l'80% attribuito direttamente ed il 20% destinato ad un fondo perequativo.

Tale disposizione potrebbe essere integrata – in considerazione delle disposizioni di cui al D.L. n. 194/2009 convertito con L. n. 25/2010 – prevedendo la facoltà per le Autorità

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

Portuali, nell'ambito della loro autonomia di bilancio e nel rispetto dell'equilibrio di bilancio, di stabilire variazioni in aumento fino ad un tetto massimo pari al doppio della misura delle tasse di ancoraggio e portuale, così come adeguate ai sensi del regolamento di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009 n. 107, nonché in diminuzione fino all'azzeramento delle singole tasse medesime.

Sempre l'art. 18 bis potrebbe essere integrato prevedendo che tutti gli acquisti realizzati dalle Autorità Portuali non sono imponibili IVA, in quanto rientranti o finalizzati alle operazioni di cui all'art. 9 comma 1 del DPR n. 633/1972.

In tal ottica andrebbe specificato che tra le attività di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti di cui all'art. 9 comma 1 n. 6 del DPR n. 633/1972 devono comprendersi anche gli acquisti di immobili impiegati per dette finalità e destinati ad alimentare il demanio indisponibile dello Stato.

Infine pare opportuno prevedere l'esclusione delle Autorità portuali dal consolidato ISTAT.

Art. 28: come già più volte rappresentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità Portuale di Venezia continua ad essere “vessata” dalle continue azioni legali di risarcimento danni promosse:

- da ex lavoratori portuali affetti da placche pleuriche;
- da eredi di ex lavoratori portuali per l'indennizzo di ogni danno, sia *iure hereditatis* sia *iure proprio*, patito in conseguenza della malattia e del conseguente decesso per mesotelioma o microcitoma polmonare.

Malattie, queste, strettamente collegate all'esposizione prolungata a polveri d'amianto durante lo svolgimento di attività portuali in ambito portuale.

A fronte di detti contenziosi (sono oltre 30 le cause ad oggi pendenti in vari gradi di giudizio), l'Autorità Portuale di Venezia rischia di dover risarcire - senza la compartecipazione del Ministero delle Infrastrutture da cui l'ex Provveditorato al Porto dipendeva direttamente - danni per oltre a € 2 milioni.

Nello specifico si fa presente che dal 2010 ad oggi l'Autorità Portuale di Venezia ha versato:

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

1. per l'anno 2010: € 889.544,99 a titolo di risarcimento danni da amianto;
2. per l'anno 2011: € 584,623,23 a titolo di risarcimento danni da amianto;
3. gennaio/febbraio 2012: € 660.000 a titolo di risarcimento danni da amianto;
4. € 250.000,00 per compensi avvocato dell'Ente oltre alla rifusione delle spese di lite, di CTU e CTP.

A tutto ciò si aggiungano le garanzie fideiussorie che l'Ente ha rilasciato per un totale di € 800.000,00 a favore di INAIL.

Alla luce di quanto sopra, è facile intuire l'enorme danno economico che la scrivente Amministrazione (così come altre Autorità Portuali colpite dal medesimo problema, ad es.: Trieste e Genova) sta patendo da diversi anni.

Un danno che ha evidentemente un grave peso sul bilancio dell'Autorità Portuale per la quale, come noto, la Legge n. 84/1994 ha definito l'autonomia finanziaria senza prevedere alcuna entrata ordinaria da parte dello Stato.

Ciò detto, si ritiene necessario un intervento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in considerazione anzitutto del fatto che **le pretese risarcitorie si riferiscono a periodi previgenti la Legge n. 84/1994**, di talchè i relativi oneri dovrebbero far carico allo Stato, così come del resto è avvenuto per tutti i debiti pregressi dei cessati Enti Portuali.

In tal senso è auspicabile la modifica proposta all'art. 28: tale disposizione, disciplinante di fatto la copertura finanziaria nel passaggio da organizzazioni portuali ad Autorità Portuali, potrebbe essere opportunamente integrata:

a) prevedendo espressamente all'interno dello stanziamento dell'epoca (1.000 miliardi di lire) anche la copertura per il risarcimento dei danni da esposizione all'amianto eventualmente accertati in capo a lavoratori delle organizzazioni portuali (anche già cessati) oppure

b) prevedendo successivi rifinanziamenti in relazione a sopravvenienze passive ricollegabili ai rapporti di lavoro in essere (o già cessati) alla data del passaggio da Provveditorati ad Autorità.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012****DIREZIONE PIANIFICAZIONE STRATEGICA E SVILUPPO**Notizie di carattere generaleIl Progetto del Porto d'Altura

Si riassumono qui di seguito gli obiettivi di interesse nazionale ai quali risponde il progetto del terminal plurimodale offshore del Porto di Venezia da realizzare al largo della Bocca di Malamocco, comprensivo di una diga perimetrale foranea, di un terminal petrolifero e di un terminal container:

- 1° obiettivo è quello previsto dalla legge 29 novembre 1984 n.798 “Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia” che prescrive all’art. 3 lettera l) di provvedere all’estromissione dalla Laguna di Venezia del traffico petrolifero che oggi vede le petroliere attraccare al terminal lagunare di San Leonardo;
- 2° obiettivo è quello di consentire l’accessibilità nautica al Porto di Venezia pur in presenza del MoSE e in modo compatibile con la salvaguardia ambientale della laguna (senza dover intervenire per adattare la conca di navigazione all’esplosione del gigantismo navale), ai sensi delle prescrizioni di approvazione del progetto MoSE da parte del Comitato ex art. 4 della Legge 798 e accordi di programma seguenti;
- 3° obiettivo è mettere il sistema portuale italiano in condizione di ricevere anche le più grandi navi porta container oggi in costruzione, con una efficienza competitiva per rese qualitative e quantitative con quella dei porti del mar del Nord;
- 4° obiettivo è contribuire, con gli altri porti del NAPA a garantire volumi di traffico che giustifichino l’alimentazione dal Mediterraneo dell’Europa centro orientale in coerenza con la politica europea di costruzione della rete TEN-T essenziale, che vede l’alto Adriatico come sbocco dei corridoi europei Adriatico Baltico, Mediterraneo e Helsinki-La Valletta;
- 5° obiettivo è contribuire alla riconversione a fini portuali e logistici di ampie aree portuali e industriali dismesse a Porto Marghera e allo sviluppo di altre aree costiere

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

facilmente raggiungibili dal terminal d'altura mettendo o rimettendo in valore patrimoni infrastrutturali (ferroviari, stradali, di servizi industriali, etc) oggi sottoutilizzati, creando i presupposti per nuova occupazione;

6° obiettivo è dare base portuale al sistema logistico del Nord Est incentrato sulle eccellenze interportuali di Verona e Padova, così riducendo la «tassa logistica» impropria che grava sul sistema produttivo italiano;

7° obiettivo è mettere in valore il sistema di navigazione interna lungo il Po e i canali connessi offrendo, tramite i porti di Venezia, Chioggia, e Porto Levante e il porto interno di Mantova, i punti di scambio mare/fiume e fiume/terra.

Tutto ciò confermando l'importanza strategica del Porto di Venezia per lo sviluppo della portualità dell'Alto Adriatico e della portualità nazionale in genere, come ribadito anche dal riconoscimento da parte della Regione del Veneto in sede di Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

L'opera rientra fra le Infrastrutture Strategiche Nazionali secondo le procedure previste dalla legge obiettivo 443/2001. Dal punto di vista amministrativo si compone di due procedimenti interconnessi: 1) la realizzazione della diga perimetrale foranea e del terminale petrolifero in altura finalizzato all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia affidata al Magistrato alle Acque (MAV); 2) la realizzazione dell' "Hub Portuale di Venezia" inserito nel Programma delle infrastrutture strategiche che si compone del molo container del porto di altura, del sistema (o sistemi) di movimentazione dei container tra il terminal in altura e i terminal a terra, la realizzazione dei terminal a terra.

Sulla base di questi presupposti amministrativi, le due amministrazioni, MAV e APV, hanno avviato per le parti di propria competenza gli studi di progettazione che hanno condotto al progetto preliminare del porto d'altura (diga perimetrale, terminal petrolifero e terminal container) redatto dal Magistrato, tenendo conto del più ampio progetto di sviluppo portuale dell'APV, ed approvato a marzo 2012 dal Comitato Tecnico di Magistratura.

A seguito di tale approvazione è stato avviato lo studio di impatto ambientale oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

Con la legge di stabilità 2013 (comma 186), lo Stato ha previsto l'assegnazione di 100 Milioni di euro per la realizzazione della piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia, di cui 5 verranno erogati ad APV nel corso del 2013, mentre i restanti 95 verranno resi disponibili nel 2015.

Dal punto di vista progettuale, relativamente alla diga foranea, il terminal petrolifero e l'oleodotto di collegamento con le aree di Porto Marghera, il Magistrato alle Acque di Venezia ha redatto la progettazione preliminare, presentata ed approvata dal Comitato Tecnico di Magistratura a marzo 2012.

Nello specifico il progetto ricomprende, le seguenti componenti funzionali :

- la diga foranea prevista a protezione delle funzioni petrolifere, containers e rinfuse;
- il terminal petrolifero e le opere accessorie di convogliamento dei fluidi, attraverso il mare Adriatico prima e la laguna di Venezia poi, verso il punto di distribuzione in terraferma ubicato presso l'Isola dei Serbatoi a Porto Marghera (Venezia). Sono previste, inoltre, le infrastrutture di distribuzione, a partire dalla suddetta Isola dei Serbatoi, verso ciascuna delle destinazioni finali dei fluidi petroliferi;
- la porzione di banchina servizi dove troveranno ubicazione gli edifici e le infrastrutture destinate alle funzioni del terminal petrolifero e gli uffici per la gestione generale;
- gli impianti a servizio del terminal petrolifero.

Per quanto riguarda il terminal container, nel marzo del 2012 la società anglo-americana Halcrow CH2M Hill ha prodotto uno studio concettuale riguardante la realizzazione di un sistema integrato offshore-onshore per il ricevimento dei container da nave oceanica e la riconsegna a Porto Marghera per il successivo inoltro sulle reti stradali e ferroviarie. Le aspettative della potenziale clientela, recepite come service requirements nella determinazione delle caratteristiche degli impianti oggetto della progettazione sono state quelle di avere un sistema che in termini di performance sia pari ai porti del Nord Europa. Il rispetto di tale requisito ha condotto allo sviluppo di due sistemi innovativi capaci di prestazioni concorrenziali, pur movimentando il carico più volte rispetto ad un terminal tradizionale.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

Le innovazioni hanno riguardato:

- il sistema di carico/scarico delle chiatte progettato sia per il terminal d'altura che per i terminali terrestri;
- il sistema di trasferimento a terra.

Nell'identificare il miglior sistema di collegamento con i terminali di terra (che fosse il più efficiente, flessibile, economico ed affidabile possibile) si è affinata una soluzione che utilizza tecnologie ben consolidate ma applicate in modo innovativo al trasporto di contenitori, ovvero quella che utilizza navi di tipo "lash" semi affondabili che caricheranno all'interno 2 chiatte in grado di trasportare fino a tre tiri di container ciascuna (216 TEU).

Questa soluzione, denominata "mama vessel", è stata scelta sia perché consente di utilizzare per il trasporto chiatte prive di personale, sia perché, sfruttando le caratteristiche marittime della nave di trasferimento, permette il trasferimento rapido e sicuro tra sito d'altura e terminali di terra. In questo modo si riescono quindi a minimizzare le unità di carico massimizzando l'unità di trasferimento, ovvero si consente di usufruire di un sistema altamente flessibile in grado di annullare i tempi di attesa per il personale dovuto alle attese di carico e scarico delle merci.

Il modello d'esercizio ha inoltre consentito di simulare le risorse, in termini di chiatte e navi portachiatte, necessari nei diversi scenari di traffico per gestire in modo ottimale tutti i trasferimenti tra i possibili terminali. Nello scenario dimensionato per una capacità di 1 milione di TEU, saranno necessarie 3 navi portachiatte e 10 chiatte di carico.

Dal punto di vista strutturale, il molo container d'altura all'interno della diga foranea con una profondità di circa 20 m (Chart Datum), sarà progettato per movimentare 1 milione di TEU/anno, potendo accogliere navi transoceaniche con una capacità fino a 18.000 TEU. Si tratta di un molo dedicato al trasbordo da nave oceanica a chiatta, nonché di piazzali per la movimentazione dei container da imbarcare su navi feeder per la distribuzione verso altri porti.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

Nella fase di progettazione concettuale grande attenzione è stata posta nell'automazione dell'intero terminale, in modo da limitare il numero di presenze di personale in altura, così da ridurre i costi operativi ed allo stesso tempo aumentare la sicurezza dell'impianto.

Nel molo verranno realizzate delle strutture di gru a portale in grado di trasportare i contenitori dal lato dedicato all'accosto delle navi oceaniche fino al lato opposto del molo, dedicato alla caricazione diretta su chiatte di trasferimento. Gli accosti delle chiatte sono previsti direttamente al di sotto delle gru a portale in modo che, senza ulteriori spostamenti, l'operazione avvenga direttamente tra piazzale e mezzo nautico.

La componente a totale innovazione è costituita dalle gru a ponte che servono il carico/scarico chiatte. Queste sono state progettate come moduli di 4 gru a ponte accorpate che servono la stessa chiatta. In tal modo sarà possibile caricare ogni chiatta in circa 270 minuti.

La crocieristica

Il compito cui è chiamata l'Autorità Portuale nella sua veste di agenzia che opera per la valorizzazione di beni demaniali in favore della collettività non può non essere quello di è anche quello a servizio della sua eccellenza terminalistica: i traffici crocieristici. Su questo tema l'Autorità Portuale è impegnata a dar seguito al "decreto Clini-Passera" del 2012 che vieta alle navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate di passare lungo i canali di San Marco e della Giudecca e impone di individuare alternative in grado di confermare e migliorare le positive ricadute economiche rappresentate dall'eccellenza crocieristica di Venezia, rispondendo alle preoccupazioni – danno psicologico denominato "sindrome di Gulliver" - che le grandi navi bianche suscitano al loro passaggio davanti San Marco.

Da qui l'impegno dell'Autorità Portuale a sostenere l'Autorità Marittima e il Magistrato alle Acque nello studio delle alternative alla situazione attuale.

Uno studio che ha preso in esame tutte le ipotesi teoricamente percorribili: dalla ricollocazione della stazione Marittima in altro luogo all'accesso all'attuale stazione Marittima per vie navigabili alternative.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2012**

Dagli studi condotti emerge chiaramente come, se si vogliono mantenere i prerequisiti - accessibilità per le navi, per le merci e per i passeggeri - che garantiscono a Venezia la funzione di homeport, non si possa immaginare di spostare il terminal crocieristico a Marghera, perché questo potrebbe avvenire solo rinunciando ai terminal mercantili che erogano i servizi portuali di Venezia e si debba puntare su un accesso alla Marittima via canale Malamocco-Marghera avendo attenzione – ad esempio dedicando alle navi da crociera un ramo finale del canale Contorta-Sant’Angelo — di mantenere entro termini accettabili i conflitti di navigazione tra navi mercantili e navi passeggeri. Con il canale Contorta-Sant’Angelo il ricorso a quella risorsa scarsa che è il canale Malamocco-Marghera verrebbe limitato alla tratta Malamocco-Fusina, cioè alla parte del canale che non passa davanti alle banchine di Porto Marghera. Un’ipotesi che tuttavia andrà sottoposta, come ogni altra avanzate da ogni altro soggetto titolato, al vaglio dell’Autorità Marittima e del Magistrato alle Acque di Venezia, soggetti ai quali è riservato l’onore e l’onere di valutare e decidere.

Le interferenze del sistema Mo.S.E. sull’operatività portuale

L’installazione del sistema di paratoie mobili denominato “MoSE” alle bocche del Lido e di Malamocco rende il Porto di Venezia ad “accesso regolato”. La gestione dell’accesso dovrà pertanto rispondere sia alle esigenze di salvaguardia della Laguna e di difesa degli insediamenti lagunari dal mare, sia alla sicurezza della navigazione e della migliore funzionalità delle attività portuali utili alle economie internazionali, nazionali e regionali servite dal Porto di Venezia. Con la futura attivazione del sistema MoSE il numero di soggetti che agiranno sul traffico marittimo si allargherà all’ente di gestione delle paratoie e della conca di navigazione.

Già con la prima fase dei lavori della posa dei cassoni e delle barriere in prossimità dei canali di transito, il traffico marittimo portuale potrà subire forti interferenze condizionando anche il passaggio delle navi per la conca di navigazione.

I tre vincoli su cui si basano le valutazioni per l’avvio del sistema MoSE sono:

- protezione delle acque alte, di competenza del Magistrato alle Acque di Venezia;
- sicurezza della navigazione, di competenza della Capitaneria di Porto;
- massimizzazione del rendimento del traffico marittimo-portuale, di competenza dell’Autorità Portuale di Venezia.