



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

UNDICESIMA LEGISLATURA

MOZIONE N. 308

CROCIERISTICA: SI APPROVI FINALMENTE IL PROTOCOLLO FANGHI. NON FACCIAMO FUGGIRE LE NAVI DA VENEZIA.

presentata il 10 maggio 2022 dal Consigliere Dolfin

Il Consiglio regionale del Veneto

PREMESSO CHE:

- Venezia è uno dei primi Home Port nel Mediterraneo per le crociere. Il Porto di Venezia è in grado di ospitare tutto l'anno qualunque tipologia di nave da crociera grazie a strutture ricettive d'avanguardia e ai servizi offerti;
- il Porto di Venezia si sviluppa su una superficie complessiva di oltre 2.045 ettari, pari al 5% dell'intero comune veneziano e all'11% del territorio comunale urbanizzato. Al suo interno sono presenti oltre 30 chilometri di banchine, sulle quali sono operativi 163 accosti organizzati attraverso i 27 terminal di cui è composto, suddivisi tra terminal commerciali, industriali e passeggeri;
- il porto si compone di due ambiti principali: l'ambito di Porto Marghera, nel quale hanno luogo le attività logistiche, commerciali e industriali, e l'ambito di Venezia, sviluppato principalmente nell'area della Marittima e in accosti minori, dove vengono svolte le attività passeggeri per navi da crociera, aliscafi e yacht;
- Porto Marghera si sviluppa su oltre 1.447 ettari di aree operative industriali, commerciali e terziarie, con oltre 662 ettari di canali, bacini, superfici stradali e ferroviarie, ed è servito da 12 chilometri di banchine attive raggiungibili da navi con pescaggio fino a 11,5 metri. All'interno dell'area di Porto Marghera si articola una fitta rete di infrastrutture di servizio, che comprende raccordi stradali (40 chilometri), binari ferroviari (oltre 135 chilometri) e fibra ottica (7 chilometri). L'ambito veneziano, dedicato ai passeggeri, si estende su una superficie di oltre 26 ettari, dei quali 4,73 di aree coperte e 12,37 di specchi d'acqua del bacino della Marittima. Il terminal traghetti di Fusina si sviluppa su 36 ettari ed è dotato di 4 accosti;

CONSIDERATO CHE:

- con 5.237 crocieristi movimentati, il 2020 è stato l'anno del tracollo per Venezia Terminal Passeggeri. Dal secondo posto nazionale Venezia è precipitata

secondo “Risposte Turismo” al dodicesimo posto. La pandemia è la causa principale di questo naufragio, ma altri porti, per esempio quelli tirrenici, hanno avuto una piccola ripresa grazie alla ripartenza di qualche nave;

- Venezia ha perso il 99,67%. Questo perché l’incertezza dovuta al futuro dell’industria crocieristica in Laguna ha suggerito agli armatori di cercare altre destinazioni dove le navi sono più ben volute;

- Costa Crociere ad esempio ha scelto Trieste per la sua ripartenza in Adriatico, mentre Royal Caribbean ha spostato l’home port della sua “Rhapsody of the Seas” da Venezia a Ravenna. Nel porto romagnolo inoltre la compagnia americana vorrebbe costruire un nuovo terminal crocieristico che la porterebbe sempre più lontano dalla Serenissima. Questo a causa dell’indecisione delle istituzioni sulla scelta di una soluzione definitiva per spostare il traffico crocieristico dal Canale della Giudecca;

- è una situazione che si trascina dal 2012, anno del decreto Clini-Passera, e che non ha trovato ancora risposta. In questi anni in ambienti veneziani non si è dibattuto molto sul destino dell’industria delle crociere a Venezia, sempre cercando un equilibrio tra la tutela del lavoro e dell’ambiente;

CONSTATATO CHE:

- l’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico ha pubblicato il bando e la documentazione del concorso di idee che porterà ad acquisire proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti a mitigare l’attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna e salvaguardare l’unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio;

- il 31 dicembre si è chiusa la prima fase del bando “concorso di idee”, sono undici i progetti di approdi alternativi per le crociere sulla scrivania dell’autorità portuale di Venezia;

- la partecipazione alla seconda fase, sviluppo progettuale, avrà termine il 31 dicembre del 2022 ed è riservata agli autori delle 3 migliori proposte ideative;

- i segnali che arrivano sono inequivocabili: il mercato crocieristico nonostante la perdurante situazione di incertezza guarda al futuro con grande fiducia e lo fa in particolare in Mediterraneo; ma per la prima volta negli ultimi decenni lo fa con un convitato di pietra: il porto di Venezia. Le indicazioni che sono trapelate dalla fiera “Seatrade Cruise Global” svoltasi a fine aprile a Miami, generalmente positive, hanno fornito la quasi conferma di un’esclusione ormai in atto di Venezia dagli itinerari delle principali compagnie crocieristiche. Un’esclusione che avrà sicuramente conseguenze sul sistema di tutto l’Adriatico nei prossimi anni. Con Venezia scompare l’home port iconico e più importante del Mediterraneo: come era annunciato la fase transitoria indicata dal decreto legge 103/2021 che prevedeva azioni a favore della salvaguardia di Venezia e del lavoro non ha prodotto nulla di concreto;

CONSTATATO ALTRESÌ CHE:

- nell’ultimo biennio però l’equilibrio si è spostato verso le posizioni degli ambientalisti che chiedono a gran voce le navi da crociera fuori dalla Laguna. Il movimento che si oppone allo sfruttamento turistico di Venezia, con il passaggio delle navi da crociera, ha organizzato recentemente una “barcheggiata”, per prendere visione dei luoghi degli attracchi dopo la decisione del Governo dello scorso anno di impedire l’arrivo a Venezia e il passaggio in Bacino di San Marco. L’obiettivo di questi è tenere le navi fuori dalla laguna, una opposizione radicale;

- gli approdi a Marghera potrebbero diventare una soluzione definitiva per i prossimi dieci o venti anni;

VISTO CHE:

- a dicembre 2021 è stato approvato dal Comitato tecnico del Provveditorato il Piano morfologico, mentre è attesa l'autorizzazione dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e dal Ministero della Transizione ecologica del nuovo Protocollo fanghi (l'ultimo è del 1993) che prevede una nuova classificazione dei fanghi, includendone alcuni all'epoca estromessi;
- la conferma degli scavi necessari è venuta alcuni mesi fa dal Piano escavi. Da novembre 2021 ad aprile 2023 devono essere tolti 858.000 metri cubi di fanghi, con una spesa di 14,5 milioni di euro, in nove punti della laguna. Il Dipartimento per le opere pubbliche e le risorse idriche del Ministero delle Infrastrutture ha indicato poi *“le criticità legate al problema degli escavi che si riflettono sugli obiettivi di accessibilità nautica”*. In cinque anni, dopo il 2023, dovrebbero essere avviati interventi di scavo per 6,7 milioni di metri cubi, con una spesa di 202 milioni di euro, così ripartiti: per il mantenimento dell'attuale navigabilità 520mila metri cubi (costo 15,6 milioni di euro), per approfondimento di Chioggia, Canale Ovest e Sud 1,57 milioni di metri cubi (47 milioni di euro), per l'accesso delle navi da crociera a Marghera 2,67 milioni di metri cubi (80 milioni di euro) e per l'utilizzo di Marittima per il traffico crocieristico 1,97 milioni di metri cubi (59 milioni di euro);
- è necessario trovare una linea comune per consolidare il settore, permettendo di restare competitivo e ben saldo a Venezia. La crocieristica deve continuare a vivere nella nostra Laguna, perché questa rappresenta una meta fondamentale nel circuito internazionale. Anche Chioggia, con i suoi due porti, può aiutare in questa fase. Infatti stando ai piani dell'Autorità Portuale di Sistema dell'Alto Adriatico una quindicina di navi da crociera potrebbero approdare alla marittima di Chioggia già entro il 2022;
tutto ciò premesso,

impegna la Giunta regionale

affinché si faccia portavoce presso i Ministeri competenti per far approvare quanto prima il protocollo fanghi per evitare di far fuggire la crocieristica dalla nostra Venezia. La politica sia ferma nel ribadire che con i continui no non si trovano soluzioni ma solo ulteriori problematiche e a subirne le conseguenze sono i lavoratori e l'economia locale.
