



Venezia, 23-07-2013

nr. ordine 1956

Prot. nr. 75

Al Sindaco

Al Presidente del Consiglio comunale

Ai Capigruppo consiliari

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Al Vicesegretario Vicario

MOZIONE

Oggetto: Mandato al Sig. Sindaco a rappresentare al tavolo Ministeriale del 25/07/2013 – Roma - alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e Autorità competenti, progetto alternativo all'attuale rotta di transito delle navi da crociera nella laguna di Venezia.

IL CONSIGLIO COMUNALE DI VENEZIA

Premesso che:

- Il contributo della crocieristica ai territori che ne accolgono i traffici ha forti ricadute sul fronte economico complessivo, su quello occupazionale, sulla spinta all'imprenditoria, all'immagine e alla conoscenza, e sugli equilibri fisico-ambientali.
- Grazie al richiamo turistico della città e alla favorevole situazione logistica (accessibilità autostradale, aeroportuale, ferroviaria), Venezia è andata sempre più affermandosi come homeport: l'88,6 % dei passeggeri riguarda navi che utilizzano il porto di Venezia come stazione di imbarco e sbarco dei crocieristi.
- Lo sviluppo della crocieristica veneziana è essenzialmente imputabile alla crescita del traffico relativo a navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate. Nel 2012, il 93,6% dei passeggeri sono giunti in città su questo tipo di navi.
- Si stima che per l'acquisto di beni e servizi, la crocieristica influenza il tessuto economico locale per 283,6 ml di euro (alberghi, ristoranti, commercio e trasporti).
- L'aspetto occupazionale è stimabile in 7.473 unità di lavoro equivalenti a livello nazionale, mentre è di circa 4.255 unità di lavoro equivalenti nell'area veneziana.
- Il valore aggiunto locale rappresenta il 3,26% del PIL del comune di Venezia e lo 0,96% di quello della provincia.
- L'occupazione rappresenta il 4,1% degli occupati totali del comune di Venezia e l'1,19%, di quelli dell'intera provincia.

Considerato che:

- La dimensione delle navi da crociera che attraccano a Venezia è molto varia. Si va dalle piccole navi di poche migliaia di TSL, che trasportano mediamente un centinaio di crocieristi, alle grandi navi da crociera di più di 100.000 TSL, lunghe più di 300 mt., che ne possono trasportare anche più di 4.000.
- L'attività crocieristica è in notevole crescita e questo comporta anche un costante monitoraggio non solo riguardante gli aspetti economici ma anche ambientali.
- Già nel dicembre del 2011, e quindi ben prima del dramma consumatosi davanti all'Isola del Giglio nel febbraio 2012, le Autorità competenti hanno avviato studi volti ad ipotizzare un intervento radicale per allontanare il transito delle navi da crociera dal Bacino di San Marco.
- Nel frattempo, l'Autorità Portuale ha promosso, insieme all'Autorità Marittima e al Comune di Venezia, gli interventi di cui all'Accordo Volontario "Venice Blue Flag 2" finalizzati all'abbattimento, ben oltre i limiti di legge, della percentuale di zolfo nei carburanti usati dalle navi passeggeri in ingresso dal canale di Lido (facendo così già da oggi di Venezia il porto con minori emissioni di zolfo d'Europa e del Mondo) e nonchè sono pronti ad essere realizzati progetti per l'installazione del "Cold Ironing", ovvero l'elettificazione da terra delle banchine che consente alle navi di spegnere i motori quando ormeggiate.

Visto che:

- L'emanazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 marzo 2012 (c.d.decreto Clini-Passera) che stabilisce il divieto di transito attraverso il bacino di S. Marco ed il canale della Giudecca delle navi da crociera con

stazza lorda superiore a 40 mila tonnellate (TSL), (permettendone temporaneamente il passaggio, con una norma transitoria, fino al momento in cui saranno disponibili percorsi alternativi);

- Si è aperto in città, sia da parte dei cittadini che delle Istituzioni, un ampio dibattito sulle soluzioni più opportune e necessarie a contemperare da una parte il decreto in questione, dall'altra gli aspetti economici, occupazionali ed ambientali.

- Le diverse alternative devono essere sottoposte ad un'attenta e rigorosa analisi che consideri i costi e i benefici, sotto tutti i punti di vista, connessi ai diversi scenari.

Preso atto che:

- In data 13/06/2013 al Tavolo Ministeriale, alla presenza dei Ministri delle Infrastrutture ed Ambiente, del Sig. Sindaco e delle autorità competenti, le alternative progettuali sull'entrata a Venezia da parte delle grandi navi non hanno visto esauriva la discussione, rinviando al 25 luglio 2013 le decisioni finali.

- Le Commissioni Consiliari Comunali, da allora, hanno intrapreso una serie di audizioni, coinvolgendo i cittadini e gli stake holders, al fine di giungere ad una conoscenza approfondita e consapevole delle possibilità di accesso alla città lagunare da parte della crocieristica.

- Le rappresentanze sindacali hanno attivamente partecipato ai lavori delle commissioni, portando il loro contributo a favore di una soluzione congiunta che coniughi lavoro ed ambiente, approcciandosi in modo positivo alla proposta formulata dall'Autorità Portuale;

Considerato pertanto che:

- Le soluzioni alternative proposte si differenziano tra loro in relazione alla possibilità o meno che le navi con più di 40.000 TSL possano entrare in laguna e che si continui o meno ad utilizzare l'attuale Stazione Marittima.

- Le alternative proposte comportano ovviamente diversi costi economici diretti (quali ad esempio quelli collegati allo scavo di nuovi canali o all'ampliamento di canali esistenti, alla costruzione di una nuova stazione marittima, alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali o ferroviarie a servizio del porto), diversi impatti ambientali e diversi effetti in termini di mantenimento.

- La composizione del traffico crocieristico per stazza delle navi rappresenta un aspetto cruciale dell'analisi in quanto il decreto Clini-Passera stabilisce il divieto per le navi con più di 40.000 TSL di transitare per il canale San Marco-Giudecca e quindi di raggiungere gli scali della Marittima nelle attuali condizioni.

- Risulta necessario non compromettere l'attività del Porto commerciale e industriale di Marghera (7.299 lavoratori diretti e 25.000.000 tonn. di merci trattate) che non potrebbe continuare ad operare e, tanto meno, a svilupparsi qualora dovesse condividere aree e navigazione lungo il canale Malamocco-Marghera anche con la crocieristica.

- C'è la necessità di preservare investimenti importanti che fanno di Venezia home port nel Mediterraneo Orientale.

Ausplicando pertanto che:

- La città tutta abbia le capacità ed operi per diventare esempio nazionale nel coniugare lavoro e salute, confidando che tutte le istituzioni coinvolte siano attrici di questo delicato passaggio, cooperando congiuntamente per raggiungere questo scopo.

IMPEGNA IL SINDACO

a rappresentare e sostenere al tavolo Ministeriale del 25/07/2013 in Roma - alla presenza del Ministro delle Infrastrutture, Ambiente e Autorità competenti che non si può prescindere dall'arrivo delle grandi navi in Marittima, con il doveroso rispetto dell'equilibrio dell'eco-sistema lagunare, mantenendone l'attuale ruolo di homeport di Venezia.

Michele Zuin

e altri