



Verbale per seduta del 11-11-2011 ore 11:00

CONSIGLIO COMUNALE
IX COMMISSIONE

Consiglieri componenti la Commissione: Gabriele Bazzaro, Pierantonio Belcaro, Sebastiano Bonzio, Renato Boraso, Claudio Borghello, Giuseppe Caccia, Cesare Campa, Antonio Cavaliere, Pasquale Ignazio "Franco", Sebastiano Costalonga, Ennio Fortuna, Marco Gavagnin, Luigi Giordani, Giovanni Giusto, Giacomo Guzzo, Valerio Lastrucci, Lorenza Lavini, Michele Mognato, Jacopo Molina, Carlo Pagan, Luca Rizzi, Emanuele Rosteghin, Alessandro Scarpa, Renzo Scarpa, Christian Sottana, Davide Tagliapietra, Domenico Ticozzi, Michele Zuin.

Consiglieri presenti: Gabriele Bazzaro, Sebastiano Bonzio, Renato Boraso, Claudio Borghello, Giuseppe Caccia, Cesare Campa, Ennio Fortuna, Marco Gavagnin, Luigi Giordani, Giovanni Giusto, Giacomo Guzzo, Valerio Lastrucci, Lorenza Lavini, Michele Mognato, Jacopo Molina, Carlo Pagan, Emanuele Rosteghin, Alessandro Scarpa, Renzo Scarpa, Davide Tagliapietra, Giampietro Capogrosso (assiste), Saverio Centenaro (sostituisce Antonio Cavaliere), Nicola Funari (assiste), Gabriele Scaramuzza (sostituisce Pasquale Ignazio "Franco" Conte), Giuseppe Toso (sostituisce Pierantonio Belcaro), Alessandro Vianello (sostituisce Sebastiano Costalonga).

Altri presenti: Assessore Ugo Bergamo, Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa, Gasparetto Cristiano Consulta per l'Ambiente..

Ordine del giorno seduta

1. Audizione del Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa : "Le prospettive di sviluppo del Porto di Venezia".

Verbale seduta

Alle ore 11.20 il presidente Fortuna, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta. Introduce brevemente le motivazioni di questa audizione, passa la parola al Presidente Costa.

COSTA ringrazia tutti i presenti e spiega come l'Autorità Portuale di Venezia (APV) sia qualcosa di più grande e complesso del Porto. Ricorda che l'APV è regolamentata dalla legge n. 84/1994 a cui sono affidati i seguenti compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nel porto; di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali; dell'affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale; inoltre l'APV ha poteri urbanistici di pianificazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, rispettivamente delimitati e disegnati dal PRP (Art. 5.1 L. 84/94). Descrive il porto merci di Marghera elencando alcuni dati: 26.000.000 tonnellate di merci movimentate, 26 terminal commerciali, industriali e petroliferi, 30 km. di banchine, 163 accosti operativi, 205 km rete ferroviaria, 2.050 ettari; prosegue descrivendo il porto passeggeri della Marittima ricordando i 2.000.000 di passeggeri, 8 accosti passeggeri, 200 mega yachts/anno, primo home port crociere del mediterraneo; fa presente inoltre che il traffico passeggeri del APV è cresciuto dalla fine del 2007 ad oggi del 40%; ricorda che da uno studio condotto dall'Università di Venezia, Centro Ideas, l'impatto economico diretto del traffico crocieristico sulla città di Venezia è stato valutato pari a circa 300 milioni di euro annui, 180 euro/giorno la spesa diretta media giornaliera del crocierista a Venezia, senza dimenticare che in marittima ci sono 1.600 occupati.

Alle ore 11.35 escono i consiglieri Tagliapietra, Borghello e Bazzaro, entrano i consiglieri Guzzo, Molina.

COSTA prosegue spiegando ed elencando, i motivi, che non hanno fatto scegliere per lo spostamento della crocieristica a Marghera: problematiche derivanti la limitazione del traffico navale - commerciale sul canale Malamocco - Marghera per dare la precedenza al traffico crocieristico; dismissione degli impianti di produzione di Marghera nelle aree previste del nuovo insediamento; costo delle eventuali infrastrutture, bonifica, acquisizione a costi molto elevati; rapporto integrato di sicurezza portuale (D.M. 293/2001). Chiarisce che necessario tenere separati i flussi di passeggeri rispetto al porto commerciale e industriale in virtù della mappa di isorischio totale; le navi crocieristiche hanno dimensioni che non permettono la loro evoluzione nei bacini di Marghera. Fa sapere che nel progetto "Una nuova porta per Venezia" ci saranno 2400 posti auto. Prosegue delineando il progetto "Cold Ironing a Venezia San Giobbe Sacca Fisola", evidenziando come il sistema di cold ironing consenta una riduzione di oltre il 30% delle emissioni di CO2 e di più del 95% degli ossidi di azoto e del particolato, nonché l'azzeramento dell'inquinamento locale e acustico il valore

dell'investimento sarà pari a € 40/60 mil; inoltre precisa che l'alimentazione simultanea di 4 grandi navi, ognuna delle quali potrà assorbire una potenza massima di 16 MW; la capacità complessiva dell'infrastruttura è pari a 64 MW e rappresenterebbe il progetto di cold ironing più grande del mondo. Introduce il traffico totale del porto merci di Marghera, dando rilievo ai dati di andamento storico ove si evince che il traffico del settore petroli è in calo così come quello del settore industriale, mentre il traffico del settore commerciale è in netta salita. Pone una riflessione sul traffico petroli rilevando che dal 2009 il petrolio grezzo trasportato è diminuito mentre è aumentato il petrolio raffinato, ricorda che metà del petrolio che giunge a Marghera viene inviato a Mantova. Illustra i dati degli occupati in Marghera mettendo in risalto che l'attività di logistica, trasporti e servizi ha raggiunto un numero di addetti pari a 8.605 su un totale di 13.198, mentre nella chimica oramai lavorano 900 unità. Prosegue informando che il traffico commerciale si distingue in merci che arrivano chiuse, alla rinfusa o container, grazie al trasporto dei container, mercato che sta crescendo nel mondo, siamo riusciti a sostenere l'occupazione al porto di Venezia anche durante la crisi del 2008. Ricorda che questi risultati sono stati ottenuti grazie agli escavi dei canali che ad ogni piede scavato corrisponde un nuovo traffico merci da gestire, 1 piede = 7.000 ton. in più. Il presidente Costa riporta i dati degli occupati in ambito portuale : 21379 totale occupati in ambito portuale di cui 16786 nel settore Portuale logistica, trasporti, cantieristica, di cui 13714 settore portuale, logistica trasporti; 5109 settore portuale; 747 occupati ex. art.18 (conto proprio e terzi), 546 ai servizi portuali, 127 occupati ex. art 17 e 102 occupati ex. art.16 (imprese portuali). Pone una riflessione su questi dati e in modo particolare fa notare che le recenti questioni sulla crisi dei lavoratori all'APV, fa riferimento a circa 14 persone su 21379 occupati totali. Prosegue spiegando che l'APV per legge (L.84/94) deve mettere a gara la gestione delle banchine; le imprese portuali concessionarie (art.18) per la manodopera fondamentale devono rivolgersi agli art.17, oltre che terziarizzare un segmento del ciclo alle imprese portuali non concessionarie (art.16) e possono affidare servizi specialistici e complementari a società di servizi (art.16 bis). Fa sapere che l'APV comunque sta affrontando il problema delle ditte non concessionarie (art.16) che comunque hanno investito per poter lavorare in Porto e che corrono il rischio di non avere una continuità lavorativa. Precisa che in questi ultimi anni, dalla crisi del 2008, in APV è stata fatta una sola riunione tra i vari operatori proprio sulla possibilità di superare la crisi mantenendo il più possibile gli occupati, fino ad oggi tutto è filato nel verso giusto mentre ora sembra che questo equilibrio si stia rompendo.

Alle ore 12.15 esce il consigliere Toso, A. Scarpa, Vianello e Boraso entrano i consiglieri Funari, Vianello, Pagan e Borghello.

COSTA continua l'illustrazione mostrando come le merci trasportate alla rinfusa siano calate e quelle in container aumentate moltissimo. Prosegue indicando come il porto di Venezia sia riuscito ad entrare in questo nodo della rete europea ERTMS e sia riuscita a farsi riconoscere come nodo primario della rete essenziale dei trasporti TEN-T Terminale del Corridoio Adriatico Baltico. Evidenzia la propria al centro di una prospettiva nuova e importantissima. Spiega come l'idea del multi - porto nord adriatico sia stata accettata in Europa. Accenna brevemente che lo sviluppo del traffico merci fluviale è minato dalla concorrenza agguerrita delle società di autotrasporti e dalle ferrovie semplicemente abbassando i prezzi.

Prosegue evidenziando che le linee di sviluppo dell'APV vertono sostanzialmente sul : mantenimento dell'accessibilità nautica lagunare nei limiti del piano regolatore portuale, sulla riconversione a fini portuali e logistici di aree dismesse a porto Marghera e sull' adeguamento dell'accessibilità terrestre, progettazione e realizzazione di una piattaforma portuale in acque profonde. Afferma che, pur portando a 12 metri i canali comunque non si riuscirà a far entrare le nuove navi da 12.000 TEU e 18.000 TEU (TEU è l' acronimo di Twenty-Foot Equivalent Unit misura standard di volume nel trasporto dei container). Evidenzia i progetti sull'accessibilità terrestre attraverso nuove infrastrutture viabilistiche ad opera di APV elencandoli: nodo di Malcontenta ; collegamento SR11 – via dell'Elettricità ; potenziamento di via dell'Azoto e nuovo varco doganale;il potenziamento del parco ferroviario esistente ; nuovo parco ferroviario area ex montefibre. Precisa che tutti questi interventi corrispondono ad investimenti pari a 45 milioni di euro; le aree dismesse da recuperare sono :cipi sartori (isola portuale); alumix (Fusina), area monopoli di stato al molo sali (isola portuale), montefibre (isola petrolchimico), syndial (isola petrolchimico); le conseguenti bonifiche delle nuove aree logistico - portuali APV proseguono infatti si sono avviati i lavori di bonifica a ottobre 2011 nell'area Montefibre dopo aver aggiudicato l'appalto all'impresa che garantiva il numero massimo di assunzioni- 28 unità - di cassintegrati dell'impresa Montefibre stessa; i lavori per la bonifica dei terreni e della falda dureranno complessivamente 5 anni con la previsione di iniziare i lavori di costruzione del nuovo terminal già nel 2013 ; l' Investimento di APV è pari a 12 milioni di euro. Fa sapere che il best practice di partenariato pubblico e privato sull'area di Fusina sul nuovo terminal autostrada del mare pari ad un investimento totale di 247 MLN €. suddivisi in : 16,7 mln € da APV; 13 mln € per acquisizione area; 3,7 mln € per l'implementazione dell'accessibilità stradale del terminal;196 mln € da Venice RoPort Mos ;28 mln € dal Governo Italiano (Fondo per I Porti); 6,3 mln € Fondi Europei (5 mln POR-FERS and 1,3 mlnTEN-T) per l' implementazione della accessibilità ferroviaria e stradale . Continua dicendo che il porto d'altura verrà costruito a 8 miglia nautiche dalla costa con 20 metri di fondale naturale ove verranno costruiti i terminal petroli e container, accoglieranno navi oceaniche, con la conseguenza che si ridurranno gli escavi a Marghera, lo stato di autorizzazione del terminal off-shore e on-shore è già a buon punto infatti è del 5/05/2011 la delibera del CIPE che determina l'avvio della progettazione del terminal d'altura con l' estromissione dei petroli. Precisa che il 19/06/2011 c'è stata l'intesa Stato-Regione Veneto per le opere in legge Obiettivo L. 443/2001 che riconosce il terminal d'altura e sue connessioni con terminal a Marghera quale Infrastruttura Strategica Nazionale; il 21/07/2011 il comitato delibera EX l. 794/84 21/07/2011 che la conca di navigazione a Malamocco e il terminal d'altura costituiscono la struttura d'accesso permanente al porto di Venezia; il 27/10/ 2011 avviene l'approvazione del progetto preliminare della diga foranea e del terminal petrolifero off shore dal Comitato Tecnico di Magistratura del MAV.

FORTUNA sottolinea che le prime affermazioni fatte dal presidente Costa oggi in commissione si riferivano al fatto che APV si occupa solo di un parte delle questioni portuali, mentre si evince dall'illustrazione esattamente il contrario.

Alle ore 12.25 entra Tagliapietra, Funari,

COSTA risponde al presidente Fortuna sottolineando che la legge 84/94 andrebbe riformata con il fine di permettere all' autorità portuale l'acquisizione di una maggiore capacità di coordinamento tra l' autorità portuale e le altre autorità che gestiscono l'ambito marittimo..

CACCIA sottolinea che la relazione che oggi in commissione il presidente Costa ha esposto ha evocato molte questioni, si evince in modo particolare che le grandi navi da crociera non verranno spostate a Fusina e pertanto continueranno a passare di fronte a San Marco. Pone una riflessione sulla possibilità di strutturare così come per le merci anche il traffico di queste navi da crociera, direttamente in un porto offshore esterno alla laguna.

R. SCARPA dichiara di essere stato affascinato dall'esposizione del presidente Costa. Pone una riflessione su come questa realtà appena descritta possa coniugarsi con la città di Venezia ed i suoi cittadini. Ricorda che Venezia sta perdendo i suoi residenti e la sua normalità. Esprime la propria preoccupazione per quello che oggi in commissione è stato esposto dal presidente Costa, non riuscendo ad immaginare Venezia capace di resistere a questo cambiamento. Rispetto al progetto Cold Ironing esprime la propria soddisfazione.

Alle ore 12.55 escono i consiglieri Lavini, Pagan e Gavagnin.

Cristiano GASPARETTO fa notare che rispetto quanto detto in presentazione, il presidente Costa, non ha ricordato che la laguna di Venezia rischia di perdere tutti i suoi sedimenti e trasformarsi in un mare interno, opinione questa sostenuta da eminenti studiosi. Chiede ai presenti se sia possibile coniugare quanto detto dal presidente Costa e il fragile equilibrio di una laguna come quella veneziana. Propone che venga rifatto il piano regolatore del porto in quanto obsoleto e inadeguato.

BONZIO chiede di poter avere tutta la documentazione spiegata oggi in commissione e inoltre propone di convocare un'altra IX Commissione con il presidente Costa. Considera una sfida molto importante quanto detto dal presidente Costa nel riuscire a coniugare l'ambiente lagunare e la sostenibilità economica del Porto. Pone una riflessione sull'inquinamento acustico e elettromagnetico prodotto dalle grandi navi da crociera.

FORTUNA sottolineando la quantità di informazioni espresse oggi da Costa, auspica che prossimamente si possa organizzare una nuova riunione di commissione per approfondire meglio alcuni di questi progetti.

LASTRUCCI esprime la propria soddisfazione per l'illustrazione di oggi in commissione. Sottolinea che quanto spiegato oggi dal presidente Costa è la dimostrazione che il pubblico può funzionare bene. Ringrazia il presidente Costa per la chiarezza espositiva. Auspica che in futuro si possa pensare di trasferire il traffico passeggeri nel porto offshore. Sottolinea la propria soddisfazione, per i risultati raggiunti a livello europeo per l'inserimento di Venezia nei vari corridoi oltre che per il nuovo progetto di Fusina.

CAMPA chiede di poter posticipare le risposte del presidente Costa in una prossima riunione di commissione.

ROSTEGHIN auspica che sul tema ambientale e il rapporto con la laguna se ne possa discutere più ampiamente. Chiede maggiori delucidazioni rispetto alla metodologia di azione sulle bonifiche e sul costo delle aree bonificate e come questo aspetto possa coniugarsi con il PAT. Pone una riflessione sul ruolo del Comune di Venezia rispetto a quanto detto oggi. Auspica maggiore coordinamento tra il Comune e l'Autorità Portuale.

MOGNATO esprime la propria positiva convinzione su quanto detto dal presidente Costa, soprattutto in momenti di crisi così evidenti. Auspica che si possa avere un progetto più unitario per Marghera evitando di andare avanti a pezzi. Chiede maggiori informazioni sulla questione porto di MIRA.

FORTUNA propone di poter rimandare le risposte del presidente Costa in altra riunione di commissione.

COSTA esprime la volontà di rispondere subito alle domande poste dai presenti introducendo delle considerazioni sulla storia del porto a Venezia. Sottolinea che l'approccio e la considerazione che i cittadini hanno verso il porto nelle città di mare è una questione culturale, si guardi a Trieste e a Genova. Ricorda che la città di Venezia ha inventato il porto e in Venezia non c'è un porto che agisce contro la città e nemmeno può essere considerato come un corpo estraneo. Chiede che i 2 milioni di turisti che arrivano in città con le navi non devono essere trattati diversamente rispetto agli altri 16 milioni che arrivano in modo diverso. Pone una riflessione sulla gestione del turismo crocieristico in Venezia, ricordando che i veneziani non si occupano direttamente del turismo crocieristico ma sono subalterni agli agenti genovesi che di fatto lo gestiscono.

Risponde al consigliere Rosteghin chiarendo che sul PAT sembra ovvio che si debba cercare un maggior intesa tra APV e Comune, anche se i rapporti formali sono comunque ottimi, il delegato del sindaco ha sempre espresso la propria opinione su tutte le questioni che oggi abbiamo illustrato. Auspica che il rapporto con il Comune di Venezia sia sempre

positivo, e che la tassa di soggiorno possa venir applicata con certezza a tutte le categorie di turisti che visitano la città. Propone per aumentare le risorse disponibili una campagna di marketing e una maggior sensibilizzazione delle categorie turistiche. Prosegue chiarendo che rispetto all'annosa questione dello spopolamento dei residenti in Venezia, non vede particolari soluzioni, proprio per la mancanza di decisioni sulla creazione della sub-laguna e sulla evidente utilizzazione della città come fonte di rendita immobiliare oltre che per la difficoltà di accesso alla città; sembra evidente che a Venezia possono vivere solamente i turisti e le persone che hanno tempo a disposizione. Fa sapere che sulle bonifiche sono per l'APV un'investimento, grazie agli affitti che le zone bonificate frutteranno. Chiarisce che oltre al progetto Cold Ironing si imporrà alle navi da crociera un combustibile meno inquinante quando percorrono i canali lagunari. In risposta al sig. Gasparetto, evidenzia che anche oggi il confronto si è focalizzato su questioni risapute; rimarca con forza che il patto con la laguna e con il MOSE sono i 12 metri, non si andrà oltre con la profondità degli escavi.

Cristiano GASPARETTO ringrazia il presidente Costa per la chiarezza e informa che questo dato verrà inviato agli studiosi per un'attenta valutazione.

COSTA ribadisce che il limite dei 12 metri non cambierà, pertanto auspica che le discussioni sull'equilibrio ambientale della laguna possano quietarsi.

Prosegue dicendo che il Piano Regolatore Portuale effettivamente non è più in grado di gestire l'ambito portuale, anche se è chiaro che il futuro di Marghera è la logistica. Informa che Marghera inventata nel 1913 aveva un obiettivo industriale che oggi non può più essere più perseguito, su questo punto l'APV e il Comune non possono perdere tempo, bisogna decidere. Ritiene che sull'inquinamento acustico a Santa Marta il problema non è il porto ma la residenza. A tal proposito avverte i commissari di porre particolare attenzione a quello che si costruirà sulla nuova area Italgas.

Informa che sul porto offshore entro giugno 2012 porremo all'attenzione del CIPE il progetto; sull'area Montefibre - Syndial non verrà semplicemente utilizzata come semplice deposito container; il costo delle aree si può benissimo gestire con destinazioni d'uso chiare e definitive, così da determinare i costi. Ritiene che le recenti problematiche sugli occupati al porto possa essere caratterizzata fondamentalmente da un'impostazione politico-ideologica. Chiarisce che sulla questione porto di Mira, l'APV si occupa solo dell'ambito portuale e pertanto non è di sua competenza.

Alle ore 14.00 il presidente Fortuna, in assenza di altre richieste d'intervento, dichiara chiusa la seduta.