



AUTORITÀ PORTUALE  
DI VENEZIA

## LE ALTERNATIVE POSSIBILI A SAN MARCO

**RINUNCIARE ALLE GRANDI NAVI COSTEREBBE 365 MILIONI DI EURO ALL'ANNO, IL 5.4% DEL PIL DEL COMUNE DI VENEZIA E 6.800 POSTI DI LAVORO**

Venezia 15 febbraio 2013 – L'attuale posizionamento del Terminal di Marittima sta alla base del successo dello scalo veneziano come "homeport" (porto di arrivo e partenza) in quanto possiede contemporaneamente **4 pre-requisiti fondamentali**: accessibilità nautica, accessibilità merci, accessibilità passeggeri ed efficiente connessione con l'aeroporto internazionale Marco Polo.

**Dal punto di vista economico, il traffico crocieristico a Venezia – secondo i dati elaborati da Ca' Foscari e dall'Università di Padova – vale (spesa diretta) 435 milioni di euro** di cui 365 milioni (circa il 90% del totale) proveniente dalle navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate.

**Rinunciare a questo traffico significherebbe perdere: 5,4% del PIL locale** (se si considera che il PIL del comune di Venezia può essere stimato intorno ai 6,72 miliardi), e **6.800 posti di lavoro** (su un totale di 7.600 unità complessive del comparto equivalenti al 6.6% dell'occupazione totale del comune di Venezia che conta oggi 103mila unità).

È pertanto evidente che si tratti di un **comparto economico con un impatto notevole sul territorio e che deve essere preservato pur rispettando le indicazioni imposte dal Decreto Clini Passera "Rotte sicure"** (2 Marzo 2012). Il decreto (articolo 2 comma b) vieta il transito attraverso il canale della Giudecca e il bacino di San Marco delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e applica tale divieto a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili e alternative a quelle vietate (articolo 3).

A partire dal queste indicazioni **Capitaneria di Porto** e del **Magistrato alle Acque**, gli enti che ne hanno responsabilità, hanno individuato alcune alternative possibili e le relative considerazioni per la loro fattibilità:

- **Realizzazione di un canale di navigazione a sud dell'Isola della Giudecca**: non si allontana il traffico crocieristico dal centro storico ma consente di mantenere il terminal a Marittima ed evita qualsiasi interferenza fra traffici passeggeri e merci.
- **Ingresso attraverso la bocca di Malamocco** utilizzando tuttavia una "risorsa scarsa": la navigazione attraverso il Canale Malamocco Marghera attualmente utilizzato dalle navi merci. L'interferenza fra traffici merci e passeggeri che si creerebbe lungo il canale Malamocco Marghera avrebbe risvolti importanti tali da penalizzare sensibilmente il traffico merci. Le interferenze sono sopportabili o ovviabili con costi agionevoli sulla tratta da Malamocco a Fusins. E' per questo che è stata tempo fa avanzata l'ipotesi prospettica di una nuova stazione marittima a Dogaletto, che però manca delle accessibilità terrestri acquisibili solo nel lungo periodo e con alti costi anche ambientali. L'ipotesi di una **stazione Marittima a Marghera, a nord di Fusina, invece presenta limiti invalicabili**: dimensioni dei canali e dei bacini di evoluzione inadeguati, terminal commerciali già in uso, e soprattutto una interferenza fra traffici merci e passeggeri esiziale per il traffico merci. I costi economici e sociali di tale soluzione avrebbero dimensioni rilevanti: 10 milioni di tonnellate e 2000 occupati in meno, oltre che tempi lunghi di realizzazione.

Appare dunque evidente che il mantenimento della Marittima resta la scelta più razionale e vincente, è quindi necessario individuare (per applicare il decreto) una via alternativa per raggiungerla, queste le tre ipotesi individuate:

- **Il Canale Vittorio Emanuele III°** dove – al netto del vincolo pregiudiziale connesso all’interferenza con i traffici pericolosi – comporta la necessità di un **allargamento sezione canale** da Fusina fino al bacino di evoluzione n. 1 (**dal costo di circa 600 milioni di euro**),
- **Il Canale delle Trezze Nord** per cui sussiste la stessa necessità di un **allargamento sezione canale** da Fusina fino al bacino di evoluzione n. 3 (**dal costo di circa 400 milioni di euro**),
- \* **Il Canale delle Trezze Sud** per cui sussiste la stessa necessità di un **allargamento sezione canale** da Fusina fino al bacino di evoluzione n. 3,
- **Il Canale Contorta Sant’Angelo** che devia dal Canale Malamocco Marghera prima dell’area di maggiore interferenza fra il traffico passeggeri e il traffico merci **dal costo di 65 milioni di euro**.

\* ipotesi presentata oggi dal Presidente degli Industriali Luigi Brugnarò

#### PER INFORMAZIONI

**Autorità Portuale di Venezia**

apv.ufficiostampa@port.venice.it

Tel: +39 0415334111

www.port.venice.it

**Community – Consulenza nella comunicazione**

Giuliano Pasini – 0422 416103

[giuliano.pasini@communitygroup.it](mailto:giuliano.pasini@communitygroup.it)

Giovanna Benvenuti – 346 9702981

[giovanna.benvenuti@communitygroup.it](mailto:giovanna.benvenuti@communitygroup.it)