



ORDINANZA DEL PRESIDENTE

ISOLA PORTUALE DEMANIALE A PORTO MARGHERA– MOLO A, MOLO B E MOLO SALI. INDIVIDUAZIONE AREE DA ASSEGNARE QUALI TERMINAL EX ARTT. 16 E 18 DELLA L. N. 84/1994 E SS.MM.II.

IL PRESIDENTE

VISTA la Legge n. 84/1994 e successive modifiche e integrazioni;

CONSIDERATO in particolare che, ai sensi dell'art. 6 comma 4 della legge portuale, l'Autorità di Sistema Portuale amministra in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna;

VISTO il Decreto 28 Maggio 2021 n. 224 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, portante la nomina del Presidente dell'AdSPMAS;

ATTESE le competenze attribuite all'Autorità di Sistema Portuale dagli articoli 16, 17 e 18 nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3, nonché nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di Regolazione dei Trasporti per gli aspetti di competenza;

CONSIDERATO lo stato delle concessioni demaniali rilasciate presso l'Isola Portuale demaniale del porto commerciale di Marghera, Molo A, Molo B e Molo Sali, tutte in scadenza nel periodo 2022 – 2024;

PRESO ATTO dell'art. 199 del Decreto-Legge del 19/05/2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che dispone la proroga di 12 mesi della durata delle concessioni e correlate autorizzazioni rilasciate nei porti ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii.;

VALUTATO l'andamento dei traffici attualmente sviluppati dai soggetti operanti all'interno del Porto di Venezia;

CONSIDERATO il valore dei compensi demaniali, delle opere e dei beni portuali grazie ai quali tali traffici sono attualmente gestiti o possono continuare ad esserlo;

CONSIDERATA la suddivisione territoriale derivante dalle vigenti concessioni demaniali in essere;

CONSIDERATO che, al netto delle problematiche legate alla pandemia da COVID-19, nell'ultimo decennio il Porto di Venezia (e più in generale i porti del nord adriatico) ha avuto un trend positivo nel traffico commerciale;



CONSIDERATO l'interesse manifestato dagli operatori portuali ai fini dello sviluppo del traffico commerciale e della correlata attività logistica;

CONSIDERATE le novità normative intervenute in materia di pianificazione portuale con l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 169/2016 e ss.mm.ii.;

VISTA la Direttiva Dirigenziale del MIT in data 5 febbraio 2018;

ATTESA la delibera ART n. 57/2018 con cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato un atto di regolazione recante *"Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione"*;

VISTO il D.L. n. 45/2021, convertito con modificazioni dalla L. 17 maggio 2021, n. 75, che dispone all'AdSPMAS di procedere all'esperienza di un concorso di idee, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili *"dalle navi adibite a trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici"*;

VISTO il D.L. n. 103/2021, convertito con modificazioni con Legge 16 settembre 2021, n. 125, che prevede all'art. 2 comma 1 la realizzazione, nell'area di Marghera, di punti di attracco temporanei non superiori a cinque destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;

PRESO ATTO di quanto disposto all'art.2 co.3 del D.L. n. 103/2021, convertito con modificazioni con Legge 16 settembre 2021, n. 125 per cui: *"il Commissario straordinario, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi di cui al comma 1, con proprio provvedimento può rilasciare, modificare o integrare le autorizzazioni e le concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché disciplinare l'utilizzo dei beni demaniali, interessati o coinvolti dalla realizzazione di detti interventi"*;

RITENUTA la necessità di individuare nuovi spazi da destinare allo sviluppo dei traffici portuali commerciali, in conseguenza dello spostamento seppur temporaneo delle navi da crociera a Marghera;

TENUTO CONTO delle linee programmatiche espresse dal Piano Operativo Triennale per gli anni 2022 - 2024, approvato dal Comitato di Gestione nella seduta del 9 dicembre 2021;

CONSIDERATI gli interventi programmati sull'Isola Portuale:

- a valere sul fondo FSC (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione) del Ministero della Transizione Ecologica, che prevedono la riqualificazione delle banchine denominate AOSTA, TRENTO, BOLZANO, LOMBARDIA e testata MOLO SALI, con contestuale razionalizzazione del sistema di raccolta delle acque meteoriche;



- che prevedono la riqualificazione delle aree ex Monopoli di Stato mediante la realizzazione della nuova pavimentazione e del sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche.

CONSIDERATO lo stato del procedimento amministrativo di approvazione del progetto preliminare relativo all'opera denominata *"Piattaforma d'altura al porto di Venezia e terminal container di Montesyndial"*;

ATTESA la volontà dell'Amministrazione di sviluppare e valorizzare il compendio *"Montesyndial"* quale terminal destinato allo sviluppo del traffico container;

CONSIDERATO che, a seguito della sottoscrizione nel 2021 dell' *"Atto aggiuntivo e modificativo dell'accordo di programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia-Malcontenta-Marghera - revisione dell'art. 4 punto c - cassa di colmata per sedimenti di dragaggio non pericolosi denominata Molo Sali"*, AdSPMAS è entrata nella titolarità e disponibilità della Cassa di Colmata *"Molo Sali"*, nonché delle opere connesse e ivi realizzate;

TENUTO CONTO che in corrispondenza della cassa di colmata del Molo Sali sono stati avviati interventi di banchinamento lungo la sponda sud del canale Industriale Nord e che in futuro potranno essere completate le opere necessarie a consentirne l'uso portuale;

TENUTO CONTO dell'articolazione territoriale del Porto di Venezia, sia in termini di infrastrutturazione viaria e ferroviaria che di specializzazione dei traffici che da anni vi insistono;

CONSIDERATO che il vigente Piano Regolatore Portuale consente di destinare l'Isola Portuale ad attività portuali commerciali ed alle connesse attività logistiche e che tali destinazioni sono in linea con le strategie di sviluppo dell'Ente;

INFORMATO il Comitato di Gestione in data 28/10/2021 e in data 09/12/2021;

con RISERVA:

- 1) di dare attuazione al progetto di sviluppo e valorizzare del compendio *"Montesyndial"* quale terminal destinato allo sviluppo del traffico container, attualmente in fase di approvazione presso gli organi competenti;
- 2) di pianificare, sviluppare ed attuare ulteriori interventi volti a consentire l'uso portuale della cassa di colmata Molo Sali;
- 3) di dare completa attuazione alle previsioni normative di cui al D.L. n. 45/2021, convertito con modificazioni dalla L. 17 maggio 2021, n. 75, per la realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili *"dalle navi adibite a trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici"*;



4) di pianificare ulteriori interventi per l'ammodernamento e l'efficientamento delle infrastrutture a servizio del porto nonché per la sostenibilità energetica e minor impatto ambientale, per la digitalizzazione dei flussi informativi e la dematerializzazione delle attività amministrative collegate al trasporto merci ed alla mobilità dell'utenza portuale;

5) di valutare la necessità di parziali adattamenti del layout dei terminal, in attesa della definitiva suddivisione territoriale da adottarsi in sede di elaborazione dei nuovi strumenti di pianificazione portuale, anche in funzione delle aree demaniali che diverranno via via disponibili;

6) di adottare le iniziative più opportune per compatibilizzare i contenuti delle istanze pervenute, al fine di garantire il massimo efficientamento delle attività portuali in coerenza con il superiore interesse pubblico e nell'ottica del miglior coordinamento operativo e logistico delle concessioni;

ORDINA

ARTICOLO UNICO

All'interno dell'Isola Portuale dei Molo A, Molo B e Molo Sali di Porto Marghera, sono individuati n. 4 complessi di beni e di infrastrutture definiti in lotti indivisibili (ossia non frazionabili dopo l'assegnazione), da assegnarsi previo esperimento di procedura ad evidenza pubblica quali terminal ai sensi degli artt. 16 e 18 della L. n. 84/1994 e ss.mm.ii., indicati - unitamente alle aree di futuro ampliamento - nelle allegate planimetrie sub 1 e sub 2 che costituiscono parte integrante della presente Ordinanza.

Le istanze di concessione che dovessero essere formalizzate all'Ente, dovranno rispondere ai seguenti requisiti:

- ottimizzare il layout dei 4 complessi di beni e di infrastrutture, anche attraverso la futura modifica dei vigenti confini concessori, al fine di:
 - sviluppare la produttività per ml di banchina;
 - promuovere un uso intensivo delle superfici per depositi e impianti;
 - prevedere sistemi di contenimento delle polveri generate dalla movimentazione di merce pulverulenta ed impianti di abbattimento delle emissioni diffuse anche per le fasi di movimentazione;
 - eliminare o ridurre le interferenze nautiche, stradali, ferroviarie tra i terminal;
- proporre una viabilità stradale funzionale all'obiettivo di cui al punto precedente attraverso l'individuazione di varchi autonomi sia per *safety* che per *security* (eliminando, laddove possibile, aree o varchi comuni) e prevedere comunque sistemi intelligenti di gestione degli accessi ai terminal;
- proporre un piano di adeguamento e di gestione della rete ferroviaria interna ai terminal, coerente con le indicazioni di RFI e volto all'incremento della quota modale di trasporto ferroviario;



- prevedere, per ciascun terminal, un piano per la ripartizione e gestione della rete dei sottoservizi (acquedotto industriale, elettricità, rete fognaria, ecc.);
- proporre forme di flessibilità nell'uso delle aree e delle banchine (sul piano spaziale e/o temporale) funzionali al raggiungimento degli obiettivi organizzativi relativi al traffico crocieristico e di sviluppo delle attività commerciali dell'isola portuale di cui in premessa.

Le istanze eventualmente pervenute all'AdSPMAS in data precedente alla presente Ordinanza e relative al compendio demaniale di cui trattasi (a uno dei quattro lotti indivisibili individuati) potranno, alla luce degli interventi normativi sopravvenuti, essere integrate con le informazioni necessarie a rendere le stesse istanze compatibili con gli elementi di novità che l'Ordinanza introduce. Dette istanze saranno oggetto di pubblicazione ai sensi della vigente normativa in materia.

Quanto sopra ferme restando le determinazioni che il Commissario Straordinario potrà assumere in forza di quanto previsto dal D.L. n. 103/2021, convertito con modificazioni dalla L. n. 125/2021, in relazione all'approntamento di ormeggi temporanei a Marghera da destinare al traffico crocieristico, precisandosi fin d'ora che le concessioni pluriennali che dovessero essere assentite in relazione ai compendi di cui alla presente ordinanza, potranno essere oggetto di modifica.

IL PRESIDENTE
Fulvio Lino Di Blasio