

21/133/CU27/C4

**POSIZIONE SUL DECRETO LEGGE 20 LUGLIO 2021, N. 103 RECANTE  
"MISURE URGENTI PER LA TUTELA DELLE VIE D'ACQUA DI INTERESSE  
CULTURALE E PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA, NONCHÉ  
DISPOSIZIONI URGENTI PER LA TUTELA DEL LAVORO"**

Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

*Punto 27) O.d.g. Conferenza Unificata*

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime **parere favorevole condizionato all'accoglimento delle seguenti richieste e prescrizioni**, dando la propria disponibilità a tradurle – ove necessario – in emendamenti puntuali al testo.

---

Tenuto conto che la Regione del Veneto controlla, per il tramite della propria partecipata Veneto Sviluppo S.p.A, la Società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., che ha il ruolo di concessionario dell'Autorità Portuale del servizio di interesse generale per la gestione dei passeggeri nel Porto di Venezia, e dei beni a ciò strumentali (stazione Marittima):

1. Il decreto deve prevedere, in via automatica e non eventuale, la rivisitazione del piano economico finanziario sotteso alla concessione in essere in capo a VTP per la gestione del servizio di interesse generale, che consenta l'assorbimento delle perdite derivanti dalla immediata e definitiva chiusura del Canale della Giudecca e dalla conseguente impossibilità di utilizzo degli approdi di Marittima. Ciò tenendo in considerazione anche il fatto che il Decreto prevede, oggi, indennizzi solamente per gli anni 2021 e 2022, mentre gli effetti del Decreto avranno impatti anche per gli anni a seguire, non essendo possibile realizzare nelle aree di Marghera approdi sufficienti (il Decreto ne prevede massimo 5, ma si ritiene che sia difficile realizzarne più di 3/4, disponibili, peraltro, in buona parte solamente nei fine settimana) a compensare la definitiva indisponibilità della Marittima (presso la quale sono disponibili oggi fino a 12 approdi). La rivisitazione deve quindi essere attuata attraverso uno o più degli strumenti previsti dal diritto nazionale e comunitario, quale allungamento della durata della concessione, riduzione e/o rimodulazione del canone demaniale ovvero previsione di un idoneo valore di subentro in favore del concessionario.

2. Il decreto deve chiaramente garantire la continuità dell'erogazione del servizio di interesse generale da parte dell'attuale concessionario VTP, attraverso l'affidamento in concessione di tutti i nuovi approdi all'uopo individuati e individuabili dal Commissario ai fini dell'erogazione del servizio.

3. Proprio in considerazione della necessità di addivenire quanto prima a mettere a disposizione del concessionario VTP un numero minimo di approdi alternativi alla Marittima, si ritiene che limitare l'individuazione dei nuovi punti di approdo alle sole aree

di Marghera comporterebbe la non motivata esclusione di altre possibili soluzioni limitrofe (quali ad es. Fusina, San Leonardo...), che potrebbero essere di più semplice ed immediata disponibilità.

4. L'importo previsto per gli indennizzi al terminalista ed alle aziende di cui si avvale per gli anni 2021 e 2022 (25 Milioni di Euro) non è sufficiente a coprire i mancati guadagni che vengono a crearsi con l'entrata in vigore del Decreto e la conseguente chiusura del Canale di Giudecca. Sulla scorta dei bilanci degli ultimi anni, infatti, si stima che VTP perda complessivamente 45 milioni di Euro di incassi negli anni 2021 e 2022. Tale importo minimo consentirebbe, peraltro, a VTP di onorare gli impegni in essere con le imprese iscritte a bilancio come proprie fornitrici, senza necessità di procedere ad ulteriori ristori alle imprese dell'indotto.

5. La disposizione che prevede l'espletamento da parte del Commissario della procedura di VIA per tutte le attività manutentive dei canali, oltre ad essere non compatibile con la normativa nazionale ed internazionale in materia, determinerebbe un ingiustificato e dannoso allungamento dei tempi per la realizzazione di qualsiasi attività e, quindi, ulteriori danni, non solo per il terminalista VTP, ma per l'intero Porto di Venezia (anche commerciale). Si ritiene pertanto necessario stralciare questa previsione dal Decreto.

6. Si ritiene necessario introdurre, tra gli interventi manutentivi in capo al Commissario, il ripristino del Canale Vittorio Emanuele III ai valori del Piano Regolatore Portuale del 1965, tutt'oggi in vigore. Tale progetto, come espressamente descritto nel progetto oggetto di proposta di project financing presentata nell'ottobre 2019, non comporta alcun problema ambientale e consentirebbe di mantenere la centralità della Marittima, area in cui sono stati negli anni investiti moltissimi soldi pubblici e privati e che, in alternativa, verrebbe del tutto abbandonata. Inoltre, ove si procedesse alla sua realizzazione senza porre in essere la procedura di VIA (non necessaria secondo la normativa vigente in relazione alla tipologia di intervento), la stessa potrebbe concludersi entro la fine del 2022 (e, quindi, ben prima di quando potrebbero essere pronti gli approdi di Marghera Canale Nord, lato Nord), consentendo la ripresa del traffico a livelli parificabili all'epoca pre-COVID, già a partire dalla stagione 2023, con chiari impatti positivi sia a livello occupazionale che di limitazione delle interferenze con il traffico commerciale di Marghera. La ripresa di un traffico a livelli pre-COVID (livelli non raggiungibili, come detto, con i soli approdi diffusi a Marghera, stante la disponibilità di un numero limitato di punti di ormeggio in tale area) andrebbe a beneficio anche delle casse pubbliche, potendo tornare a garantire il pagamento integrale del canone demaniale in favore di AdSP MAS e il pagamento della tassa di sbarco in favore del Comune di Venezia.

Roma, 4 agosto 2021