

**Spett.le Procuratore Generale  
della Corte dei Conti del Veneto**

[veneto.procura@corteconticert.it](mailto:veneto.procura@corteconticert.it)

[procura.regionale.veneto@corteconti.it](mailto:procura.regionale.veneto@corteconti.it)

ogg.: Venezia, interventi Autorità Portuale veneziana

Desideriamo portare la Sua attenzione su tre azioni in capo all'Autorità Portuale (ovvero, per essa, al Commissario straordinario delegato ex lege) che sembrano rivestire caratteri di anomalia.

1. Lo scorso mese di agosto le cronache locali (ad es.: *Il Corriere del Veneto* del 18.8.2024) hanno dato rilievo ad una "vertenza" tra Porto e VTP spa circa la futura concessione a quest'ultima dell'area del futuro nuovo terminal crociere a Porto Marghera in sponda nord del Canale Industriale Nord ad un previsto canone annuale di 1,7 milioni di euro. Le spese per l'approntamento di tale attrezzatura ammonterebbero secondo le stime del Porto a oltre 88 milioni di euro. Pare evidente che applicando il tasso ufficiale di sconto BCE attuale (4,25%), secondo le leggi della matematica finanziaria, è matematicamente impossibile recuperare l'investimento di 88 milioni a fronte di un canone di 1,7 milioni. Il tasso attuale fa sì che anche con durate secolari sia impossibile trovare un'equivalenza tra il valore attuale (costo dell'investimento) e la rata/canone annuale. Per trovare un equilibrio occorrerebbe far pagare un canone di 4 milioni annui per 66 anni, oppure in alternativa 5,25 milioni per 30 anni (senza considerare in entrambi i casi l'inflazione possibile e imprevedibile su una durata così lunga). Si deve dunque sottolineare che anche sul piano finanziario si dimostra che l'intervento progettato (che comporta addirittura anche l'arretramento di una sponda dell'attuale canale portuale) non ha il carattere di *temporaneità* previsto dall'art. 2 del DL n. 103 del 20 luglio 2021 (convertito con modificazioni dalla Legge 125/2021), che ha incaricato il Commissario Crociere (incardinato nella persona del Presidente della Autorità Portuale) della realizzazione di "*punti di attracco temporanei nell'area di Marghera*" destinati a navi passeggeri sopra le 25.000 tonnellate di stazza lorda. Il Commissario si appresta cioè a realizzare un'opera non certo temporanea o provvisoria (neppure sono stati computati i costi di risistemazione alla situazione quo ante al cessare della situazione emergenziale che ha motivato l'intervento

commissariale previsto con legge ad hoc) e neppure ammortizzabile in tempi congrui alla sua doverosa provvisorietà. Altro aspetto riguarda poi il prevedere un canone concessorio per gli utilizzi privati dell'opera del tutto inadeguato ai costi pubblici sopportati per la realizzazione di tale opera a specifico utilizzo privato.

2. La seconda anomalia riguarda la debita azione per dare attuazione all'incarico disposto con l'art. 3 del DL 45/2021, convertito in Legge 75/2021, per esperire un *concorso di idee* per nuove strutture portuali fuori della Laguna per navi passeggeri sopra le 40.000 tonnellate e per navi transoceaniche portacontainer. Come è noto un bando è stato effettivamente emanato ma poi cassato dal TAR, contro la cui sentenza l'Autorità ha preferito ricorrere al Consiglio di Stato che l'ha invece confermata. Appare dunque evidente che l'Autorità Portuale è responsabile delle spese connesse all'elaborazione di un bando gravemente viziato tanto da essere annullato e degli oneri-ombra evidentemente connessi alla ritardata applicazione di una importante disposizione emanata dal Parlamento. Con la nuova riformulazione del bando (emanata nel mese di maggio) l'esame delle proposte decorrerà solo dal prossimo 15 novembre e cioè a oltre 41 mesi dall'entrata in vigore del decreto legge con danno grave per programmazione e pianificazione complessiva delle opere portuali ed in sostanza per il necessario adeguamento delle strutture portuali veneziane!
3. Nel corrente anno l'Autorità Portuale si è invece spesa - e ha speso somme rilevanti per bandi e progettazione - per la riqualificazione del cosiddetto waterfront delle aree portuali nella città antica benché si tratti di aree per le quali in buona parte non sussistono più utilizzi portuali e per le quali la stessa Autorità Portuale prevede nuovi usi alternativi. Si tratta in sostanza di aree ritenute dunque non più utilizzabili per i *pubblici usi del mare* e per le quali deve piuttosto trovare debita applicazione quanto previsto dall'art. 35 del Codice della Navigazione (R.D. 327/1942) per l'esclusione di tali aree dal demanio marittimo (e dunque con i conseguenti convenienti utilizzi civili). Inoltre tali aree, nelle quali sono tramontati i *pubblici usi del mare*, costituiscono in tutta evidenza le *aree con funzioni di interazione porto-città* di cui all'art. 5, c. 1, lett. c della legge 84/1994 (di riordino della legislazione portuale) per le quali la pianificazione è riservata al comune (legge cit., art. 5, c. 1-quinquies). Nel dar luogo alla nuova progettazione l'Autorità Portuale ha invece eluso la prescritta individuazione di tali aree nel DPSS (Documento di Programmazione Strategica di Sistema, di cui all'art. 5, c. 1 della legge 84/1994) nonché ogni opportuna intesa con l'Amministrazione comunale che per quanto riferito delle dichiarazioni del sindaco risulta ora contraria a parecchie delle nuove destinazioni prospettate. L'Autorità Portuale rischia dunque ora di aver impegnato risorse consistenti senza alcun effetto.

Ci pare che la dimensione delle questioni sollevate e l'importanza che esse rivestono per la comunità cittadina richiedano un esame con urgenza di quanto prospettiamo e confidiamo nella Sua attenzione. Con distinti saluti

Marco Zanetti, presidente associazione VeneziaCambia  
(348 2682726 - zanettimarco49@gmail.com)



Venezia, 26 settembre 2024