



**i Quaderni della Camera**



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
VENEZIA

## **Modalità e sviluppo del territorio Il caso Venezia**

### **6<sup>a</sup> Giornata dell'Economia**

Venezia - 9 Maggio 2008





Q12

Supplemento al nr. 2/2008 di "Giornale Economico"  
Poste Italiane Spa  
Sped. in Abb. Postale - 70% DR CB VE

Finito di stampare: agosto 2008  
Produzioni: Arzanà s.r.l.  
Stampa: Stamperia Cetid - Venezia/Mestre



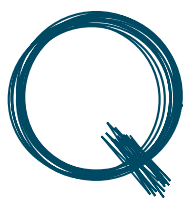
## Modalità e sviluppo del territorio Il caso Venezia

6<sup>a</sup> Giornata dell'Economia



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
VENEZIA



**Q12****Indice**

pagina

**5****SALUTI INTRODUTTIVI****Massimo Albonetti***Presidente Camera di Commercio di Venezia*

pagina

**6****INTERVENTI****Paolo Costa***Europarlamentare - Commissione Europea Trasporti*

pagina

**18****Enrico Marchi***Presidente SAVE*

pagina

**30****Vincenzo Torrieri***Ordinario Tecnica ed Economia dei Trasporti**Università Federico II di Napoli*

pagina

**41****TAVOLA ROTONDA****Massimo Albonetti***Presidente Camera di Commercio di Venezia*

pagina

**43****Enrico Mingardi***Assessore alla Mobilità, Trasporti, Infrastrutture**Comune di Venezia*

pagina

**43****Davide Zoggia***Presidente Provincia di Venezia*

pagina

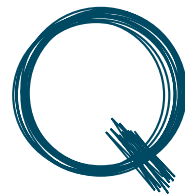
**51****Renato Chisso***Assessore Trasporti, Infrastrutture e Mobilità**Regione Veneto*

pagina

**54****Giancarlo Zacchello***Presidente Autorità Portuale di Venezia*

pagina

**56****Eutimio Mucilli***Amministratore Delegato Società CAV SpA*



Buongiorno a tutti. Cominciamo questa seconda parte della Giornata dell'Economia organizzata dalla Camera di Commercio di Venezia. Non so se tutti sanno che cos'è la Giornata dell'Economia. In una giornata, generalmente ai primi di questo mese, e che quest'anno cade appunto oggi, nove maggio, tutto il sistema camerale italiano, contemporaneamente, fornisce un rapporto sullo stato dell'economia per ciascun territorio confrontandosi con il mondo della comunicazione. Quest'anno noi come Camera di Venezia abbiamo voluto cambiare un po' la consueta presentazione. Stamani sono stati presentati alla stampa i dati economici; tuttavia, abbiamo ritenuto opportuno, oltre alla messa in rete dei dati effettivi sullo stato dell'economia, di manifestare anche quali sono le esigenze e i bisogni dell'imprenditoria nel confronto con le istituzioni, cercando inoltre di fare sintesi e di portare una proposta.

Non a caso questa mattina si è costituito, coordinato sempre dalla Camera di Commercio, un gruppo di lavoro: sarà un laboratorio, un comitato scientifico, che vede la partecipazione di persone che sono anche a questo tavolo o in questa sala: il professor Ghetti, Paolo Costa, il professor Musu, il professor Torrieri, l'architetto Patrizio.... Un gruppo di tecnici, di professionisti, esperti in varie tematiche, che insieme alle imprese, e quindi alla Camera di Commercio di Venezia, si propongono di individuare alcune tematiche fondamentali per questo territorio, per la Città e la terraferma, per la provincia di Venezia, per l'imprenditoria, di analizzarle e portare una sintesi. In taluni casi si tratta di processi che stanno già avvenendo e che però non si integrano fra di loro e non portano un risultato univoco: lo scopo è di essere di aiuto alle istituzioni per poter trovare una strada, una strategia e un obiettivo unico

Oggi pomeriggio cominciamo dalla tematica che - credo - assilla di più l'imprenditoria: trasporti, mobilità, infrastrutture. Siamo in una zona, la provincia di Venezia, ma soprattutto tutto ciò che c'è attorno alla città di Venezia, che nei prossimi anni vivrà delle novità "stravolgenti" proprio per i cambiamenti in vista: parliamo di Passante, di metropolitana di superficie, del tram per Mestre, dell'aeroporto, che vanta un trend di crescita che

## Saluti introduttivi

### Massimo Albonetti

*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*



non si è mai verificato da nessun'altra parte in Italia e che aumenterà ulteriormente con l'Expo di Milano, del porto, dell'alta velocità...

Tutto questo, insieme, porterà cambiamenti epocali per tutto il sistema che ruota attorno alla provincia di Venezia e alla Città. Ma siamo proprio convinti che la città sia coordinata con tutto quello che succederà, o non rischia di essere un corpo estraneo, che sta lì ad aspettare decisioni che stanno prendendo altri? È anche questo che vogliamo capire e cercare di proporre. Un esempio per tutti: gli accessi alla città. Sono trent'anni che continuiamo a parlarne: abbiamo un accesso solo. Si sta realizzando un tram, che però non è certo una soluzione di accesso alternativa a quello che c'è adesso. Nonostante la Città cresca nelle presenze - arriviamo a 100 mila visitatori al giorno, quindi a dei flussi che stanno diventando insopportabili -, ha sempre lo stesso sistema trasportistico e di accesso di 50 anni fa. Non è cambiato assolutamente nulla e, anche alla luce di tutto del traffico in più che ci sarà con tutta la viabilità e l'infrastrutturazione che si sta concretizzando, bisogna pensare a qualcosa di alternativo.

Abbiamo chiamato due persone, Paolo Costa, Presidente della Commissione trasporti e turismo del Parlamento europeo, e il Professor Torrieri, che è docente di Economia dei trasporti all'Università Federico II di Napoli, proprio perché ci forniscano un quadro iniziale, un'analisi della situazione, per poi discuterne con gli altri relatori della tavola rotonda.

Lascerei dunque a Paolo Costa il compito di introdurre questa tematica per poi passare la parola agli altri.

## Interventi

### Paolo Costa

*Europarlamentare -  
Commissione Europea  
Trasporti*

Grazie Presidente e grazie a tutti voi: grazie dell'occasione. Cerco di interpretare la parte che mi è stata assegnata, che è quella di inquadrare problemi e prospettive, mobilità dell'area dal punto di vista europeo. Questa volta non lo faccio per motivi analitici, cioè non lo faccio perché è uno dei tanti modi da cui si deve partire: prima l'Europa, poi l'Italia, poi la regione, poi il locale. Non è solo per ragioni di organizzazione del nostro ragionamento, ma



perché è proprio questa la tesi che vorrei sostenere: paradossalmente, in questo momento, le cose più certe su quest'area si sono definite a livello europeo, mentre le incertezze cominciano non appena scendiamo a livello nazionale, regionale e locale.

Ciò crea una situazione abbastanza paradossale, nel senso che alcuni capisaldi che l'Europa ha immaginato - non perché guardasse a noi, ma per risolvere i suoi problemi - e che toccano direttamente quest'area, esigerebbero ed esigono che gli altri livelli di governo (in questo sistema moderno, in cui la democrazia deve avere la pazienza di mettere insieme più livelli decisionali) assumessero delle decisioni conseguenti, senza le quali anche delle opportunità che sono definite a livello europeo possono rischiare di non essere colte. Vorrei quindi fare un paio di flash, cioè affrontare un paio di temi a supporto di questa tesi.



La tesi, cioè, che in questo momento l'Europa ci offre uno scenario nel quale "potremmo" inserirci - e sottolineo il condizionale - per ottenere risultati che ci potrebbero consentire di guardare al problema della mobilità e del trasporto anziché sotto l'ottica, che purtroppo ci perseguita da alcuni decenni, dell'incubo di non riuscire a muoverci nell'area circostante, sotto l'ottica delle opportunità a partire dalle quali potremo sciogliere i nodi che sono in



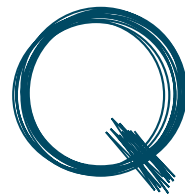
questo contesto. Venezia si trova ad essere il nodo di una rete che ormai si va definendo, si va perseguendo, si va realizzando. Questa è la rete transeuropea, i progetti prioritari che si immagina verranno realizzati entro il 2020, il 2022 e 2023.

*En passant*, la settimana scorsa, in Slovenia, abbiamo affrontato a livello europeo il problema del finanziamento complessivo della rete, a prescindere dai finanziamenti che appartengono solo all'Europa, e le modalità con le quali si dovrà insistere o lavorare con i diversi Paesi membri perché questi soddisfino le parti di competenza. Una rete che peraltro è in gran parte, come si dice, sostenibile, perché si tratta per lo più di ferrovie e non di strade, ed è dedicata alla crescita, perché senza un'integrazione vera e la possibilità di muoversi con grande facilità su grandi scale nella "nuova" e nella "vecchia" Europa si frena lo sviluppo dell'area: quello dell'integrazione e della coesione è il tema storico dell'Unione Europea, perché mette insieme anche le parti più estreme dell'Europa stessa e le collega una con l'altra.



Come vedete dalle slides, è una rete che realizza l'integrazione della vecchia e della nuova Europa, un punto, questo, su cui insisterò ancora. Stiamo fondamentalmente assistendo ad un progressivo spostamento di baricentro dell'attenzione europea dalla vecchia, tradizionale Europa





centro-occidentale ad un'Europa che sempre più sente il peso, in prospettiva crescente, dell'Europa orientale, il che ripropone la centralità dell'Adriatico e della posizione di Venezia, che fino a ieri non c'era. Naturalmente, in questa rete all'Italia è assegnato un ruolo particolare, che è quello di partecipare alla soluzione del problema dell'attraversamento Nord-Sud delle Alpi attraverso il Corridoio 1 e attraverso il Corridoio 24, quello che va da Genova verso Rotterdam, l'attraversamento delle Alpi sul Frejus, e in maniera tra virgolette "più dolce" verso la Trieste-Divaccia, nell'Est-Ovest attraverso il Corridoio 5 che tutti conoscono, e che nel gergo europeo di oggi si chiama Progetto Prioritario 6. Se idealmente zoomiamo sulla situazione veneta, vediamo che quei due corridoi di importanza nazionale, i due progetti prioritari 1 e 6, si incrociano "fisicamente" a Verona: dunque, nella logica della rete, che mette assieme punti interni, quello è il punto centrale.

Questo è il punto che voglio sottolineare. Tuttavia, l'evoluzione e la revisione di questo progetto - quello che vedete è stato presentato nel 2004, ma dovrà essere rivisto fra un anno -, sarà improntata su un unico tema che diventa cruciale, anche per ciò che intendo dire. Ci siamo cioè resi conto che questa rete, pensata per integrare ogni punto "A" a ogni punto "Z" dell'Europa, non aveva immaginato (ci siamo arrivati sì nel 2004, ma a conclusione di un processo cominciato nei primi anni 90), la nuova geografia della produzione mondiale, il fatto che il commercio estero europeo passa per il 90% per il mare, che il 40% del commercio intracomunitario tra Paesi dell'Unione Europea è ancora attraverso il mare, che quindi quella rete ha bisogno di essere connessa con l'esterno, il che significa porti e aeroporti.



## L'incrocio del PP1 e del PP6



Se noi, zoomando sulla nostra rete europea, andiamo a cercare dove sono i porti e aeroporti che ci interessano, il porto e l'aeroporto di Venezia diventano "nodi-porta", momenti fondamentali in cui si gioca la strategia europea, non solo su quest'area ma complessivamente sull'area intera. Se poi teniamo presente che quella rete nel 2010 verrà ulteriormente implementata per rispondere anche all'assoluta necessità di integrare i Balcani occidentali nella strategia stessa, e che quindi dovremo tener conto anche dei vecchi Corridoi europei 10 e 7, e che "aiuteremo" a livello europeo autostrade del mare che partiranno da Rijeka, da Ploce e da Durazzo, lo scenario cambierà radicalmente. Attualmente siamo di fronte a numeri modesti, il Bacino Adriatico in questo momento è noto come "Cenerentola" del sistema rivierasco europeo: citando i dati del 2005, e riferendoci solo all'unità di misura dei container, siamo a 41 milioni di Teu sui porti del Mare del Nord, 19 sul Mediterraneo occidentale, 6 nel Baltico, e 4 nel Mediterraneo Orientale, di cui soltanto 2 nell'Adriatico. Di qui passano solo 2 milioni di teu su 64,65 e pertanto siamo in una situazione oggettivamente molto modesta. Tuttavia, queste strategie di direzione ci dicono chiaro che il bacino Adriatico a breve non sarà più una Cenerentola, e che ha davanti delle praterie di crescita e di sviluppo. Se questo è vero, quella che oggi è una pura centralità geografica ha la possibilità di diventare anche una centralità economica.



## L'integrazione dei Balcani occidentali



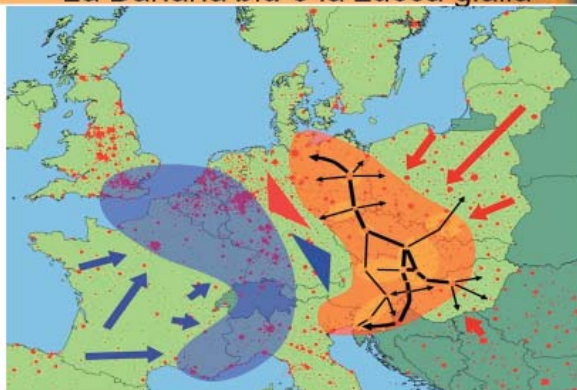
Mi pare che si possa dire che l'ipotesi analitica che sottosta alle politiche europee oggi scritte e consolidate - quindi, non solo quelle da sognare come strategie di lungo periodo - partono dall'idea che vi è stato uno spostamento della geografia della produzione del mondo, che questa si traduce in una necessità di maggior interscambio tra l'Europa e il resto del mondo e che all'interno dell'Europa c'è uno spostamento di baricentro dal centro-occidentale verso il centro-orientale. Il che porta, fondamentalmente, ad immaginare la geografia della nuova Europa in questo modo: a quella che storicamente era la "banana blu", come veniva chiamata nel gergo europeo, si aggiungerà quella che chiameremo la "zucca gialla", cioè la nuova centralità sarà questa, o meglio è qui che cresceranno le cose. Attenzione, oggi i livelli sono non comparabili: la banana blu è l'Europa, la zucca gialla è l'Europa di domani, ma è evidente che tutto ciò che sta succedendo di nuovo, di più veloce, una crescita con ritmi più crescenti sono quelli che fanno riferimento alla seconda. Chi arriverà per primo a servire la "zucca gialla" si sarà conquistato i veri mercati di crescita dei prossimi anni.



Q12

www.paolocostaonline.it  
Venezia, 9 maggio 2008  
Mobilità e sviluppo del territorio. Il caso Venezia

## La Banana blu e la zucca gialla



Noi siamo geograficamente in una posizione adeguata, il che non significa assolutamente nulla, perché geograficamente lì non vi è ancora niente: potremo continuare a immaginare di essere nel cul-de-sac dell'Adriatico in cui nessuno vuole arrivare, oppure, invece, di essere in maniera molto presente in questo punto. Siamo nelle condizioni di poter immaginare di svolgere questo ruolo di "alimentatori" da sud della nuova Europa in maniera alternativa, concorrente, complementare ai porti del nord: in questo momento, peraltro, senza alcun problema da parte loro, perché la congestione sulle banchine europee in sviluppo è così elevata che se a qualcuno si porta via un po' di traffico gli si fa solo un piacere, e dunque si tratta di una strategia sulla quale si può immaginare di lavorare, sapendo anche che questa è l'unica proposta attualmente sul tappeto di integrazione della rete europea.

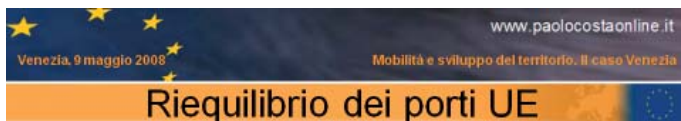


Venezia, 9 maggio 2008 [www.paolocostaonline.it](http://www.paolocostaonline.it)  
Mobilità e sviluppo del territorio. Il caso Venezia

## EUROPA – 4 MACRO AREE A CONFRONTO

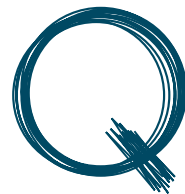
- Circa il 56% del traffico container in Europa è gestito dai porti del mar del Nord ovvero 41.70 milioni di Teu nel 2005. Rotterdam, Amburgo e Anversa gestivano da soli 23.86 milioni di teu nel 2005.
- Il mar Baltico ha gestito nel 2005 6.44 milioni di teu.
- Il Mediterraneo occidentale gestisce 19.32 milioni di Teu. I porti predominanti sono Algeciras, Valencia, Barcelona (Spagna) e Gioia Tauro, Genova, La Spezia (Italia)
- Il Mediterraneo orientale/Mar nero trattano 4.62 milioni di teu. Solo il porto del Pireo tratta più di 1 milione di Teu

L'idea finora passata - naturalmente la revisione si avrà nel 2010, quindi di qui a due anni può succedere tutto - è che noi nel 2010, cioè a metà periodo della costruzione della rete europea, dobbiamo insistere e confermare i progetti fatti e immaginare che va rafforzato il cordone 24, il Genova-Rotterdam, e in maniera sostanziale (in questo momento è finanziato solo per i sistemi di segnalamento). Ancora, che il Corridoio 1, il Palermo-Berlino deve essere portato fino al Baltico, quindi o a Rostock o a Stettino (si arrangeranno i tedeschi e i polacchi a decidere dove si deve andare), e soprattutto che è arrivato il momento di immaginare di organizzare in modo sostanziale un raccordo Adriatico-Baltico, probabilmente sulla linea più estrema, cioè quella più orientale. Dico probabilmente, perché siamo dell'idea che si devono raccordare i due estremi non ancora sul percorso interno, ma che l'asse potrebbe essere questo, che va sull'arco Capodistria-Trieste-Venezia: questo passa per Tarvisio e prosegue verso nord e dovrebbe arrivare a Danzica, raccordandosi tra l'altro a Varsavia con il cordone 27 che è già in funzione, e quindi arrivando fino al punto estremo occidentale.



Questa è la modifica che ci sta, ed è fondamentale sui sistemi ferroviari. Ora, se fossimo capaci di collegare per via ferroviaria l'entroterra avremmo certo tutti i problemi che abbiamo (e sappiamo di avere) sul fronte mare, sulla capacità rispetto al gigantismo navale e così via, ma alcune condizioni per partecipare a questa nuova opportunità sono di fronte a noi. Questa è la prima occasione da cogliere, cioè esiste questa possibilità tra oggi e il 2010: sono tutte cose che succederanno nel concreto magari fra 7-8-10 anni, ma non bisogna sottovalutare il valore fondamentale, il valore in sé della decisione. Se fossimo sicuri che questo accadrà, provocherà una serie di decisioni di investimento collegate ad altri soggetti che scattano già domani, non quando la cosa si concretizzerà. Perché, se io devo sapere dove localizzarmi per poter fare un servizio logistico fra 5 anni, mi andrò a collocare dove immagino che si svilupperanno le cose, non in posti in cui non so che cosa succederà: quindi, è evidente che questo quadro ci può mettere in condizione di muoverci.

Il secondo esempio di potenzialità che ci viene tecnicamente offerta dalle decisioni europee riguarda invece l'altra "porta", non il porto ma l'aeroporto. Se seguiremo rapidamente a livello nazionale (questo infatti è un problema tutto interno, non è un più un problema europeo) la strada che è ormai tipica dei grandi hub internazionali, cioè portare il treno dentro l'aeroporto



- il che significa, essenzialmente, spostare la stazione centrale fondamentale dell'area veneziana a Tessera - saremo in grado di incastrare, di chiudere, di inchiodare nell'area veneziana il punto focale dell'alta velocità, dell'alta capacità che passa da queste parti. Qui stiamo parlando non più solo delle merci ma dei passeggeri, dovremo costruire una delle sinergie più potenti che si possono concepire oggi. Voi immaginate in quale altro modo avremmo discusso in questi mesi di Malpensa se non fosse ubicata a 5 chilometri dal treno: per Malpensa non si poteva sbagliare di più il posto, oppure bastava fargli passare dentro il treno, o quello verso nord o quello verso est-ovest, tutte cose che gli aeroporti tedeschi e francesi hanno già fatto e da tempo, non che faranno domani.

Se questo maturasse al Marco Polo sarebbe, credo, il primo, aeroporto italiano ad avere quest'integrazione, e ciò cambierebbe radicalmente la situazione. Sia la prima opportunità che la seconda sono delle potenzialità, cioè sono cose che si "possono" anche ottenere, e come tutte le potenzialità hanno coloro che vi remano contro, o perché non le vogliono o perché le vorrebbero loro. Non è che c'è qualche "diritto divino" secondo cui la stazione principale dell'alta velocità nel Veneto-Friuli cada proprio lì. Potremo anche decidere di spostarla da qualche altra parte, ed è evidente che, nel caso dell'area centrale, la dualità con Padova e le sue integrazioni sono situazioni che si possono benissimo mettere sul tappeto, ma è altrettanto evidente che questa possibilità di agganciare, di mettere insieme e in sinergia aereo e treno possono far scattare determinate cose.

Perché accada occorre che i vari organi decisionali, che sono quello nazionale, regionale e quelli locali, non perdano tempo, cioè colgano l'occasione, decidano, e passino, o meglio passiamo - perché non sto parlando a terzi, ma a tutti noi - dalla nostra grande capacità di raccontarci le cose a quella decisionale, prendendo passo dopo passo delle decisioni. Mi pare che l'accordo recentemente sottoscritto sul quadrante vada in questa direzione: più rapidamente lo si fa passare, anche qui, dalle firme ai fatti, dalle carte ai mattoni, e più facilmente potremo realizzare cose congeniali.



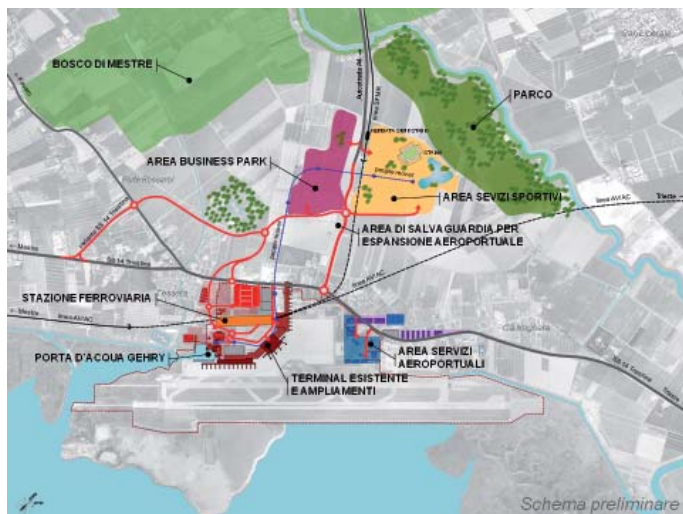
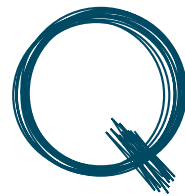


Terzo aspetto, e chiudo. Questi sono due elementi essenziali, ma non sono i soli: salto ogni ragionamento sul Passante e sul fatto che, se dopo il Passante non sblocciamo la grave situazione giornaliera sull'A4 verso Trieste, siamo al punto di prima; ancora, che l'SFMR va integrata in maniera piena in questo scenario. Dunque, c'è un disegno molto più ampio e complicato, che però è noto a tutti.

Ho voluto sottolineare questi due fatti che non dipendono solo da noi, ma anche dall'Europa, ma da cui dovremo trarre delle conseguenze in termini di organizzazione locale. E qui mi sento di dire solo una cosa: ci sono ancora due fatti che dovrebbero portarci a decisioni radicali sulla riorganizzazione della mobilità nell'area veneziana. Il primo - e tutti concordano con me che è vero, ma non so se ne abbiamo la percezione collettiva - è che in questi anni abbiamo ridistribuito, abbiamo cambiato città: qualche anno fa si lavorava a Marghera e si abitava a Venezia, oggi si lavora a Venezia e si abita in terraferma. Il centro dell'attività produttiva dell'area veneziana non è più Marghera ma Venezia, dove facciamo una sola cosa: vendiamo servizi turistici, con tutti i pericoli e le conseguenze connesse.

Avendo completamente ricambiato le localizzazioni, e residenziali e produttive, voi capite bene che dobbiamo anche ripensare i collegamenti tra queste, e se non li rendiamo efficienti rischiamo di tagliar fuori soprattutto il centro storico e le isole, di ottenere una sorta di distretto produttivo dedicato ad altre cose, e rispetto al quale discutere di residenti, di attività civili, di cose di questo genere, per la parte lagunare, perderebbe totalmente di significato. Se questo è vero, siamo di fronte alla necessità di rivedere un sistema di trasporto collettivo, che metta insieme la parte lagunare e la parte di terraferma, e questo non possiamo farlo altrimenti che con un salto tecnologico. Il salto tecnologico è quello che stanno facendo Roma, Milano, Napoli, Bologna, Parma, Torino, tutte le città che in Italia, pur con ritardi di almeno 50-60 anni rispetto al resto d'Europa, hanno comunque e finalmente capito che nei luoghi storici la possibilità di mantenere le "preesistenze" con una mobilità adeguata alle sfide di domani esigono il salto tecnologico di passare sotto terra, o sott'acqua, come volete: fa lo stesso, non cambia.





Non sto ribadendo qui, per l'ennesima volta che dobbiamo occuparci della Sublagunare veneziana, non si tratta (solo) del problema di collegare l'aeroporto con il centro storico, ma è il problema, più generale, di cambiare la qualità della mobilità nell'area lagunare e di terraferma attraverso un sistema diffuso, grande, di percorsi sotterranei. Al riguardo, vi presento un piccolo schizzo che mi sono fatto preparare da alcuni amici con i quali abbiamo confrontato di recente la situazione di Firenze e quella di Venezia. A Firenze è stato presentato, anche se poi non è stato adottato (ma è stato studiato), uno dei progetti che a mio modo di vedere potrebbe benissimo essere attuato: il progetto del cosiddetto "micro metrò".

L'idea è molto banale: si tratta di costruire dei percorsi sotterranei, in questo caso sub-lagunari per una parte e sotterranei e per l'altra, che si muovono entro un tubo di un diametro massimo di 4,70 metri, esattamente il tubo che stiamo facendo per portare i reflui da Marghera in mare, non più largo di quello in cui si muovono dei vagoni monodirezionali. Non c'è bisogno di avere due direzioni: capite bene che a 50 chilometri all'ora per andare dalla stazione a piazzale Roma, facendo tutto il giro largo, sono 8 minuti e 32 secondi, cioè molto meno di quello che ci si impiega adesso andandoci direttamente, per cui è evidente che in questo modo, e con una invasività minimale, si potrebbero cambiare radicalmente le modalità



di trasporto. Siccome si può dimostrare che con degli anelli, con pochissimi punti di scambio circa i progressivi si può coprire qualsiasi situazione, potremo davvero reintegrare e “ricostruire” quella città, che altresì rischia - come ognuno di noi constata tutti i giorni -, di separarsi sempre più, di diventare incapace di colloquiare, nonostante quel punto fondamentale di partenza che ho ricordato prima, e che è sotto i nostri occhi. Quella che era una città che prima organizzava la sua residenza attorno a un luogo produttivo, che si chiamava Marghera, oggi organizza un luogo produttivo completamente diverso che si chiama Centro storico. E che noi, quelli come me che ci sono nati, continuiamo ancora a immaginare e sognare che sia un luogo residenziale, anche se non lo è più. Grazie

## **Massimo Albonetti**

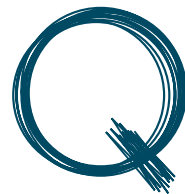
*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*

Ora dobbiamo un po' variare il programma, perché oggi ci sono diversi eventi in contemporanea. Il Presidente della SAVE, Enrico Marchi, ci teneva assolutamente ad esserci, essendo anche uno degli attori più importanti in tutto questo sistema infrastrutturale e di mobilità, ma ha un altro impegno concomitante: gli diamo quindi subito la parola, per poter avere il suo punto di vista su questa tematica, e il suo contributo.

## **Enrico Marchi**

*Presidente SAVE*

Ringrazio per questa disponibilità di stravolgere un po' il programma, purtroppo i convegni si organizzano in genere di venerdì o lunedì e quindi si sormontano situazioni indipendenti da me. Ci tenevo comunque ad essere presente, ed il motivo si può facilmente intuire anche da quello che ha già detto Paolo Costa: le sfide che noi abbiamo davanti su questo territorio sono formidabili, affascinanti, e possono cambiare il futuro in un modo che noi forse oggi stentiamo a immaginare. Noi cerchiamo di lavorare secondo questi principi di cui ha parlato Paolo Costa, e mi fa piacere anche che abbia ricordato del recente accordo con il Comune e la Regione, perché credo - come ho già avuto modo di dire in altre occasioni - che se riusciremo effettivamente a realizzare quello che abbiamo previsto in quell'accordo, ci saranno cambiamenti su questo territorio, in questa parte di Veneto, paragonabili a



quelli che ci furono all'inizio del Novecento con l'arrivo di Marghera, ma senza tutti gli aspetti negativi.

Penso che il significato che ha avuto Marghera all'inizio del Novecento possa essere oggi tramutato nel significato che avrà questa parte di Veneto, se riusciremo a svilupparla come abbiamo immaginato in un settore fondamentale, non solo per la nostra regione ma per tutta l'Italia: il terziario. Ricordo che oggi la percentuale di prodotto interno lordo che arriva dal terziario è ancora bassa, molto più bassa delle principali nazioni europee: dunque, se da un lato non possiamo dimenticare il settore industriale, le piccole e medie imprese che hanno fatto grande questo territorio, dall'altro dovremo senza dubbio puntare sul terziario. Se riusciremo a fare quello che abbiamo immaginato in questa parte di Veneto avremo, come diceva Costa, una zona unica in Italia, secondo i migliori principi di progettazione a livello internazionale: uno snodo logistico unico per le persone e le merci, una zona dove si può avere uno dei più importanti aeroporti italiani, lo sviluppo del traffico stradale, il cui problema sarà risolto con il Passante e poi con la Pedemontana veneta, l'arrivo del sistema ferroviario metropolitano regionale. E poi il sogno - perché ad oggi tale è, ma ogni tanto i sogni si realizzano - dell'alta velocità, con il corridoio 5 da Trieste, Venezia, Milano, Torino, Lione.

In questo territorio, dove arrivano queste formidabili reti logistiche, potremo avere insieme il nuovo stadio di Venezia, il nuovo Casinò, un centro direzionale, potremo avere la nuova fiera del Veneto: è chiaro che, se riuscissimo a superare i localismi, il posto migliore per fare una fiera nel Veneto sarebbe nel quadrante di Tessera, ed è chiaro che, da qualsiasi parte del mondo, chi va ad una fiera poi andrebbe a vedere anche Venezia. Sogni, dicevamo, ma credo che attraverso i sogni poi si realizzino fatti, grandi progressi, altrimenti si va avanti con la logica del giorno per giorno. Detto questo, e venendo invece a quello che è il tema specificamente interno all'aeroporto, vorrei inizialmente tracciare un quadro di quello che è il sistema aeroportuale, il sistema del trasporto oggi in Italia, per poi illustrare come SAVE si inserisca nell'attuale situazione del trasporto aereo italiano.



### *Il Sistema del trasporto aereo italiano*

- Il trasporto aereo in Italia è caratterizzato dalla mancanza di un quadro regolamentare certo, stabile e prevedibile (Piano Generale dei Trasporti 2001 mai attuato, direttiva CIPE in materia di regolamentazione tariffaria dei servizi aeroportuali mai avviata)

- In Italia si assiste alla mancanza di una compagnia aerea forte, associata a politiche nazionali volte ad aiutare il vettore di bandiera (esempio Legge sul "Requisiti di Sistema")

- Dal 1993 ad oggi sono nate 33 nuove compagnie aeree in Italia, di queste 15 sono già chiuse



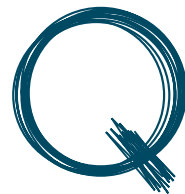
- Gli aeroporti dell'area di Londra raggiungono 137 milioni di passeggeri nel 2006 (valore superiore alla somma di tutti gli aeroporti italiani)

- L'Olanda (paese con 16 milioni di abitanti) ha un Hub, Amsterdam, con 46 milioni di passeggeri nel 2006

- Germania: primo Hub Francoforte (53 milioni di passeggeri nel 2006) e secondo Hub Monaco (circa 31 milioni di passeggeri nel 2006 - superiore a Roma)

Oggi in Italia il sistema del trasporto aereo vive un momento di grandi "turbolenze", perché sul versante delle compagnie aeree ne abbiamo una che è ormai tecnicamente fallita da anni, e che quindi non riesce a sviluppare il traffico come dovrebbe, come è successo con le altre grandi compagnie europee; dall'altro lato abbiamo un sistema infrastrutturale costituito dagli aeroporti che è stato tenuto, anche questo, compresso dalla mancanza di investimenti, di tariffe adeguate, il tutto per cercare di favorire l'Alitalia. Oggi abbiamo in Italia delle tariffe aeroportuali che sono più basse, tra il 30, 40 e 50% della media europea, come vedremo poi. Perché questo? Per cercare di favorire Alitalia si è penalizzato il sistema infrastrutturale italiano, ogni Governo che si è succeduto ha messo dei balzelli sugli aeroporti, considerati come la parte ricca del sistema, per cercare di agevolare l'Alitalia, assegnandole decine e decine di milioni, tolti al sistema infrastrutturale, che però nulla hanno prodotto: hanno portato solo a una compressione degli investimenti rispetto a quelli che si dovrebbero realizzare, quindi assistiamo alla mancanza di un quadro regolamentare certo, stabile e prevedibile.

Oggi c'è una direttiva CIPE del 2000 che non è mai stata applicata, e nonostante ciò si è arrivati ad una nuova direttiva CIPE dell'anno scorso, e anche questa non si sa se e quando verrà applicata. Nel frattempo, le tariffe aeroportuali sono ferme dal 2000, non hanno neppure



avuto il riconoscimento dell'inflazione, a differenza di quello che è successo nel settore autostradale. Ci sono due opposti: da una parte le autostrade, che spesso hanno ricevuto riconoscimenti tariffari senza aver fatto gli investimenti; dall'altra gli aeroporti, e parlo non solo di Venezia, ma di tutto il sistema aeroportuale italiano, che ha realizzato gli investimenti, (pensate a quello che ha fatto Venezia, ma altrettanto si può dire di tanti altri aeroporti), senza però avere i conseguenti ritorni tariffari, neppure gli aumenti dell'inflazione. Questo ha comportato che oggi, 7 anni dopo, gli investimenti si sono azzerati in attesa di poter avere quanto meno i riconoscimenti dell'inflazione e il ritorno sugli investimenti stessi. Dal '93 ad oggi sono nate 33 compagnie aeree in Italia, di queste 15 sono già chiuse.

Vi do degli altri numeri relativi a questa situazione dovuta alla predominanza della politica nel settore del trasporto aereo rispetto a quanto è successo in altri Paesi, dove invece c'è stata una predominanza del mercato rispetto alla politica. Solo negli aeroporti di Londra ci sono 137 milioni di passeggeri, un valore superiore a quello di tutti i passeggeri italiani messi insieme; oppure possiamo pensare all'Olanda, un Paese che ha 16 milioni di abitanti con un hub che ha 40 milioni di passeggeri, cioè più grande di Roma e di Milano; ancora, il secondo hub tedesco è più grande del nostro primo aeroporto. Tutto questo in un settore nel quale, ciò nonostante, la domanda del trasporto aereo è in crescita: si stima una crescita media per i prossimi anni del 5 per cento, ed è un settore in cui comunque c'è stata una crescita di passeggeri anche nel passato. Certo è che per il futuro assisteremo a degli schemi di sviluppo del trasporto aereo che nulla hanno a che vedere con quelli del passato, e allora la nostra sfida sarà capire che dobbiamo dimenticarci di quello che è successo finora, di quello che io definisco il "sonnolento mondo delle compagnie di bandiera e degli aeroporti monopolio".



### Lo sviluppo del trasporto aereo

▪ La domanda per il trasporto aereo è in aumento:

- ✓ In Italia la crescita media del numero di passeggeri nel 2007 è stata pari al 10,1%;
- ✓ La crescita media mondiale nei prossimi anni è attesa pari al 5,1% (periodo 2007-2011 - fonte IATA)



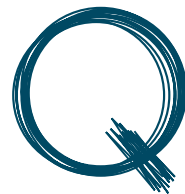
▪ Lo sviluppo del trasporto aereo avverrà secondo modelli diversi dal passato:



- ✓ si assisterà ad una selezione competitiva dei vettori e le compagnie aeree non saranno più di "bandiera" ma di "bravura".
- ✓ Al momento già si vedono i primi segnali di uno sviluppo impensabile qualche anno fa, esempi:
  - Vueling - compagnia aerea low cost spagnola effettua un collegamento Venezia - Parigi Charles De Gaulle;
  - Air France potrebbe presto fare concorrenza a BA nei voli Londra - USA (Los Angeles);
  - Delta ed Air France condivideranno ricavi e costi su tutti i voli tra USA ed Europa (esclusa Italia e Spagna).

Oggi il clima e la situazione sono completamente cambiati, si stanno verificando cose che mai si sarebbero neanche solo immaginate. Ad esempio, prendiamo a Venezia le compagnie low cost e quando si parla di una low cost si pensa a una compagnia che viaggia con tariffe molto basse su aeroporti distanti dalle mete tradizionali: ad esempio, invece di Bruxelles, Charleroi, che è 4 ore di macchina, e così via. Ebbene, noi oggi a Venezia abbiamo una compagnia low cost spagnola, non italiana, che fa un servizio giornaliero tra Venezia e l'aeroporto Charles De Gaulle in concorrenza con Air France, questo per dirvi ciò che sta succedendo. Adesso, da poco, c'è una seconda compagnia, questa volta inglese, EasyJet, anche questa fa un servizio, ma non va a Beauvais, dove va Ryanair, o a Orly, ma direttamente al Charles De Gaulle, in concorrenza con Air France. Un altro esempio di come sta cambiando il mondo: l'Air France potrebbe presto far concorrenza a British Airways direttamente dal proprio hub inglese.

Eravamo abituati a pensare che l'Alitalia vola da Roma sui voli intercontinentali, l'Air France da Parigi, la Lufthansa da Francoforte, ma oggi non è più così. Da pochi giorni voi potete prendere un aereo dell'Air France che parte dall'aeroporto Heathrow di Londra per andare a Los Angeles: l'Open Sky transatlantico ha prodotto questi effetti. Ancora, Delta ed Air France, pur essendo già molto competitive, due grandi compagnie sul traffico intercontinentale, hanno



pensato di non esserlo sufficientemente per il futuro. E siccome devono competere sempre di più sul mercato intercontinentale, si sono messe insieme, hanno creato una business unit, con costi e ricavi separati dal resto della compagnia, per mettere insieme i voli dagli Stati Uniti sull'Atlantico verso l'Europa, in modo da creare una sorta di unica compagnia virtuale, mettendo costi e ricavi, ed essere così ancora più competitive, raddoppiando le rotte e riducendo i costi.

### *Lo sviluppo del trasporto aereo*

▪ L'aeroporto, non è più un "ente" ma un'impresa e come tale deve essere gestita:

- ✓ Il driver è il cliente (nella duplice accezione di compagnia aerea e passeggero).
- ✓ Un ruolo fondamentale per lo sviluppo dell'aeroporto sarà dato dallo spirito di impresa e dalla creatività, infatti:
  - diversi sviluppi attesi con i nuovi modelli di aerei (Airbus 380 e Boeing 787);
  - il mercato dei low cost carrier presenta una segmentazione al proprio interno (vedi Ve e Tv);
  - Sviluppo di accordi Open Skies;
  - Concorrenza Territoriale.



In questo quadro l'aeroporto non è più un ente com'era nel passato, un sistema monopolistico, monopolio naturale o monopolio geografico che dir si voglia. L'aeroporto semmai potrebbe essere definito un quasi monopolio: è un monopolio per lo zoccolo duro dei passeggeri tradizionali che vogliono venire a Venezia o da Venezia si spostano per raggiungere le varie destinazioni, ma è una società in concorrenza con aeroporti anche molto distanti dall'aeroporto stesso - in questo caso di Venezia - se vuole competere per acquisire quote di mercato sul traffico internazionale, per aumentare la propria quota di mercato, per portare un traffico pregiato, ad esempio come quello di un intercontinentale.

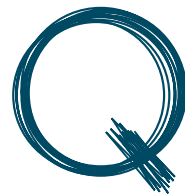
Io cito sempre l'esempio Dubai. Qui inizialmente, quando noi abbiamo cercato di portare il volo Venezia-Dubai, avevamo tanti concorrenti. Alla fine si era ridotta ad una





short list, dove eravamo in tre, Copenaghen, Madrid e Venezia: si trattava di competere con queste altre due grandi città per cercare di portare questo aereo che aveva a disposizione la Emirates, la quale mette in linea ogni mese un nuovo aereo sulle rotte intercontinentali, e ciò nonostante non riesce a far fronte alla domanda di trasporto aereo che abbiamo in quell'area. Noi abbiamo cercato di fare del nostro meglio, competendo, dimostrando da un lato le potenzialità del traffico del nostro territorio, dall'altro anche investendo, dimostrandoci capaci di investire insieme ad Emirates, perché far partire un volo intercontinentale è un impegno molto gravoso, e qui non sempre si ha in mente quello che SAVE, quello che l'aeroporto fa per la Città.

Nel caso di Dubai noi abbiamo fatto un investimento totalmente in autofinanziamento, dando a Emirates, per vincere la concorrenza con Copenaghen e Madrid, 1 milione e 200mila euro all'anno di SAVE, in autofinanziamento, senza sovvenzioni pubbliche; 1 milione 200 mila euro all'anno per tre anni, sottratto al conto economico come investimento, nella speranza che il volo possa durare, "solidificarsi" e dopo tre anni anche cominciare a dare i propri frutti andando a beneficio. Nel frattempo, però, i frutti positivi ci sono subito per gli albergatori, i ristoratori, tutto il sistema economico veneziano ne trae un beneficio: un beneficio indotto di quello che SAVE sta facendo, di come sta investendo per il territorio. In questo quadro, credo che l'aeroporto abbia delle grandi possibilità: anche qui si tratta di mettere in moto la creatività, perché gli sviluppi del mercato dell'aviazione sono molto forti, da un lato abbiamo Airbus che ha immaginato i grandi flussi di traffico dai grandi hub con i grandi aerei Airbus 380; dall'altro abbiamo il nuovo 757 della Boeing, che dovrebbe entrare in linea di volo l'anno prossimo e collegare aeroporti regionali su destinazioni intercontinentali, quello che una volta si poteva servire solo con i grandi Jumbo. La scommessa di Boeing è quella di riuscire a servire con aerei più piccoli, che però hanno grande autonomia, anche aeroporti per cui non si giustificerebbe un grande aereo intercontinentale.



### *Lo sviluppo del trasporto aereo*

In questo quadro, non è possibile un "sistema aeroportuale del Nord"

- Venezia ha già risolto i problemi legati all'instabilità delle compagnie aeree nazionali cercando le compagnie di destinazione (es. Budapest con Malev, Lisbona con TAP, Praga con CSA Czech Airlines); questo ha permesso di superare la crisi di alcuni vettori quali Volare, Alitalia e oggi AlpiEagles;

- Venezia presenta oggi un ottimo indice di connettività.

Per Venezia il problema "Malpensa" è del tutto residuale grazie all'ottima rete di collegamenti internazionali ed allo sviluppo dei collegamenti intercontinentali.

Sarebbe per contro molto interessante ripristinare i voli Venezia/Treviso – Linate interrotti a causa del Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 3 Marzo 2000



Si è parlato - anche Paolo Costa lo ha citato -, del tema Malpensa, degli aeroporti del Nord. Pensare a un sistema aeroportuale del nord è una cosa che non ha senso, perché, innanzitutto, un aeroporto è un elemento fondamentale per la competitività di un territorio, è quasi un pre-requisito per la sua crescita, uno di quegli strumenti attraverso i quali si gioca il suo sviluppo, e ogni regione cerca di competere con l'altra per portare più passeggeri, più business, più turisti nella propria regione, e per far questo deve aumentare i voli diretti che non passano nei grandi hub, dove magari c'è difficoltà, dove i tempi di transito sono molto lunghi. In questo senso Venezia ha cercato di sviluppare la propria rete di traffico, e l'abbiamo fatto abbastanza bene, pur non disponendo di una compagnia di bandiera, Alitalia, in grado di servire questo traffico, senza contare le difficoltà avute dalle compagnie che si sono basate a Venezia, come Volare a suo tempo, Alpi Eagles oggi. Noi abbiamo cercato di sopperire alla mancanza di compagnie basate a Venezia cercando i voli delle compagnie di destinazione, per cui abbiamo Czech Airlines che copre il collegamento con Praga, Malev da Budapest, da pochi giorni abbiamo inaugurato un collegamento diretto con Riga, la capitale della Lettonia, oltre a tutti gli altri che abbiamo, con Mosca, Sofia...

Oltre a ciò abbiamo risolto il nostro problema, e per noi Malpensa è un problema residuale, nel senso



che comunque, come si può vedere anche dalla slide successiva, voi vedete che noi abbiamo 69 voli la settimana per Roma, 49 per Charles De Gaulle, 47 per Monaco, 32 per Francoforte, 21 per Malpensa (questo fino all'altro giorno). E' evidente che se uno di voi deve prendere un volo intercontinentale, prima di tutto cerca di pigliare un volo che, se anche giunge in ritardo, poi ha comunque molti collegamenti dall'aeroporto dove arriva alla propria destinazione finale: ecco i 60 voli su Roma, i 49 su Parigi, e se poi pensiamo che a Parigi ci sono molti più voli intercontinentali che non a Malpensa, capite che il "problema Malpensa" per noi è residuale. Tra l'altro Alitalia ci ha comunicato che adesso ha ridotto a un volo giornaliero e tra un mese sospenderà del tutto il collegamento tra Venezia e Malpensa, come ha fatto anche con molti altri traffici per Malpensa.

### *Lo sviluppo del trasporto aereo*

#### **Venezia: terzo aeroporto in Italia per connettività** (n° medio di scali per raggiungere un qualsiasi altro aeroporto)

| Classifica italiana per connettività mondiale |                    |                            | Classifica italiana per connettività europea |              |                      |
|-----------------------------------------------|--------------------|----------------------------|----------------------------------------------|--------------|----------------------|
| Aeroporto                                     | Rank Mondiale 2006 | Connettività Mondiale 2006 | Aeroporto                                    | Rank EU 2006 | Connettività EU 2006 |
| Roma Fiumicino                                | 17                 | 2,63                       | Roma Fiumicino                               | 20           | 1,97                 |
| Milano Malpensa                               | 25                 | 2,67                       | Milano Malpensa                              | 26           | 2                    |
| Venezia Marco Polo                            | 104                | 2,93                       | Venezia Marco Polo                           | 43           | 2,13                 |
| Bologna G. Marconi                            | 195                | 3,07                       | Milano Linate                                | 53           | 2,2                  |
| Milano Linate                                 | 241                | 3,12                       | Pisa Galilei                                 | 57           | 2,21                 |
| Catania Fontanarossa                          | 252                | 3,13                       | Roma Ciampino                                | 58           | 2,21                 |
| Palermo Punta Raisi                           | 288                | 3,15                       | Napoli Capodichino                           | 59           | 2,21                 |
| Torino                                        | 289                | 3,15                       | Bologna G. Marconi                           | 65           | 2,24                 |
| Firenze Peretola                              | 291                | 3,15                       | Bergamo Orio al Serio                        | 70           | 2,25                 |
| Olbia Costa Smeralda                          | 329                | 3,18                       | Catania Fontanarossa                         | 81           | 2,29                 |

Fonte: Rapporto ICAI 2007

Fonte: Rapporto ICAI 2007

#### *Principali voli da Venezia verso aeroporti Hub:*

- 69 voli / settimana per Roma (43 Alitalia + 23 Alone);
- 49 voli / settimana per Parigi Charles De Gaulle (47 AirFrance + 7 Vueling);
- 47 voli / settimana per Monaco (41 Lufthansa + 6 Tui);
- 33 voli / settimana per Francoforte;
- 21 voli / settimana per Malpensa.

Oggi non c'è un collegamento aereo tra le due aree più industrializzate del Paese, e sinceramente trovo che sia un fatto che ha dell'incredibile e del tutto anacronistico, ma è il sistema in cui viviamo. A noi interesserebbe invece molto un collegamento diretto tra Venezia e Linate o tra Treviso e Linate, visti anche i ben noti problemi sull'autostrada.

Dicevo che abbiamo avviato anche una strategia di sviluppo intercontinentale: dal 2000 abbiamo avviato il primo volo su New York, nel 2005 il volo su Filadelfia, nel 2006 su



Atlanta e l'anno scorso su Dubai; oggi stiamo lavorando, seppur con grandi difficoltà, per poter pensare di avere, nel giro di uno-due anni, una tra queste destinazioni, Shanghai, Chicago e Hong Kong, in cui il traffico consunte di pensare di avere un volo diretto.

### *SAVE oggi: Passeggeri*

| Sviluppo 2000 - 2006  |                 |                 |            |                  |                  |            |
|-----------------------|-----------------|-----------------|------------|------------------|------------------|------------|
| Aeroporto             | Rank EU<br>2006 | Rank EU<br>2000 | Delta Rank | Rank ITA<br>2006 | Rank ITA<br>2000 | Delta Rank |
| Roma Fiumicino        | 8°              | 7°              | -1         | 1°               | 1°               | -          |
| Milano Malpensa       | 15°             | 12°             | -3         | 2°               | 2°               | -          |
| Milano Linate         | 39°             | 38°             | -1         | 3°               | 3°               | -          |
| Venezia Marco Polo    | 58°             | 53°             | +3         | 4°               | 5°               | +1         |
| Catania Fontanarossa  | 59°             | 54°             | -5         | 5°               | 6°               | +1         |
| Bergamo Orio al Serio | 60°             | 109°            | +49        | 6°               | 16°              | +10        |
| Napoli Capodichino    | 63°             | 52°             | -9         | 7°               | 4°               | -3         |
| Roma Ciampino         | 69°             | 124°            | +55        | 8°               | 18°              | +10        |
| Palermo Punta Raisi   | 79°             | 59°             | -20        | 9°               | 8°               | -1         |
| Bologna G. Marconi    | 81°             | 57°             | -34        | 10°              | 7°               | -3         |
| Torino                | 92°             | 68°             | -24        | 11°              | 9°               | -2         |
| Verona                | 98°             | 74°             | -24        | 12°              | 10°              | -2         |

Fonte: Rapporto ICCSAI 2007 - ACI EUROPE - ASSAEROPORTL

Venezia è l'unico aeroporto ad aver migliorato la sua posizione in Europa oltre ai 2 aeroporti low cost di Bergamo e Ciampino.

Guardate i numeri tra il 2000 e il 2006: se escludiamo i due aeroporti dove c'è solo traffico low coast, Orio al Serio e Ciampino, Venezia è stato l'unico aeroporto, tra il 2000 e il 2006, ad avere guadagnato posizioni in Europa, passando dal 53° al 50° posto; Roma è scesa di un posto, Malpensa di 3, per venire nella nostra regione Verona ha perso 24 posizioni in Europa, Bologna 34, Palermo 20. Questo, dunque, è anche una conferma della bontà delle strategie commerciali che abbiamo individuato. Vedete poi, a testimonianza della vitalità dell'aeroporto, il potenziamento delle rotte o le nuove rotte introdotte l'anno scorso. Abbiamo avuto un potenziamento su Catania, Palermo e Cagliari, poi abbiamo avuto nuove rotte su Dubai, Casablanca, Bordeaux, Lille, Marsiglia, Nancy, Sofia, Marrakech, Istanbul: un elenco importante, che testimonia lo sviluppo del nostro aeroporto.

## SAVE oggi: Passeggeri

Venezia è il quarto aeroporto italiano per flusso di traffico con 7,1 milioni di passeggeri nel 2007

| Aeroporti Italiani       | Passeggeri<br>2007 | % del<br>TOT |
|--------------------------|--------------------|--------------|
| ROMA FCO                 | 32.965.223         | 9,7%         |
| MILANO MXP               | 23.885.391         | 9,7%         |
| MILANO LIN               | 9.506.538          | 2,4%         |
| VENEZIA                  | 7.076.184          | 11,4%        |
| CATANIA                  | 6.883.735          | 12,7%        |
| NAPOLI                   | 5.775.838          | 13,3%        |
| BERGAMO                  | 5.741.734          | 9,5%         |
| ROMA CIA                 | 5.481.475          | 9,2%         |
| RAVENNA                  | 4.511.845          | 9,4%         |
| BOLZANO                  | 4.361.851          | 9,0%         |
| PISA                     | 3.725.778          | 23,0%        |
| VERONA                   | 3.518.259          | 16,7%        |
| TORINO                   | 3.509.253          | 7,0%         |
| CAGLIARI                 | 2.671.186          | 7,2%         |
| BAZI                     | 2.368.383          | 20,0%        |
| PARIGI                   | 1.588.751          | 25,3%        |
| OLBIA                    | 1.088.286          | -1,7%        |
| TREVISO                  | 1.548.289          | 15,5%        |
| Altri aeroporti italiani | 9.452.599          |              |
| <b>TOTALE ITALIA</b>     | <b>136.194.223</b> | <b>10,1%</b> |

*Fonte: Aviosystem*

- 69 destinazioni di linea;
- 43 vettori di linea;
- 45 nazioni collegate.

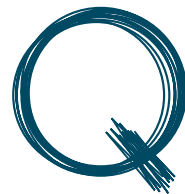


Il traffico passeggeri italiano è cresciuto del 10,1% nel periodo 2007. L'aeroporto di Venezia si conferma quarto aeroporto nazionale (terzo sistema aeroportuale con Treviso dopo Roma e Milano), seguito da Catania e Napoli.

Per Venezia, la crescita del traffico nazionale è stata del +7,7%, quella del traffico su destinazioni internazionali del +13,3%. Il traffico internazionale rappresenta il 71,5% del totale (di cui il 8% su destinazioni intercontinentali).

Oggi, come si vede dalla slide, il nostro è il quarto aeroporto italiano, il terzo sistema se consideriamo Roma e poi Milano come unico sistema: abbiamo 69 destinazioni di linea collegate da 43 vettori di linea, e quindi noi puntiamo non tanto sul traffico spot, charter, ma sui vettori di linea solidi, che possono rimanere e consolidarsi nel tempo, e abbiamo 45 nazioni collegate. Penso che gli investimenti fatti dal 2000 ad oggi nel sedime aeroportuale siano sicuramente un aspetto importante. Ogni tanto si dice che SAVE si è "distratta", che fa investimenti al di fuori: in realtà, una delle cose che abbiamo cercato di fare con l'aeroporto, in questo mondo che cambia molto velocemente, è quella di far diventare SAVE un soggetto aggregante e non un oggetto aggregato, come è successo per le banche, e come rischiamo che succeda per le multiutilities.

Noi negli aeroporti oggi possiamo dire di avere un sistema solido, il sistema SAVE quotato in Borsa, dotato di risorse finanziarie molto importanti, capace di essere un soggetto aggregante: stavamo quasi per acquistare Roma se non fosse stato per un nostro "vicino di casa", ma comunque adesso stiamo guardando ad altri aeroporti, partecipiamo con i soggetti importanti a progetti di privatizzazione e speriamo di poter, prima o dopo, vincere anche qualche gara. In tutto questo però non ci siamo distratti da Venezia e questo lo dimostra: abbiamo investito dal 2000 al 2006 210 milioni di euro sull'aeroporto Marco Polo, di questi



circa il 50 per cento con fondi pubblici e 50 per cento in autofinanziamento, per tutto quello che voi sapete: la nuova stazione, i parcheggi, cargo...

Per il futuro cosa vogliamo fare? In futuro ci sono, in termini di ampliamento della capacità del terminale aeroportuale, due tipi di investimento: l'ampliamento della parte, che attualmente è un po' "costretta", prima dei controlli di sicurezza, perché oggi dopo i controlli di sicurezza siamo messi più che sufficientemente bene, e poi un nuovo edificio per gli sviluppi futuri. Anche qui quello che abbiamo immaginato con questi investimenti, con l'intervento dell'airport city a Tessera, è la programmazione a lungo, lunghissimo termine: una delle pecche in Italia è che alla fine non si riesce a capire che la programmazione nel settore delle infrastrutture va fatta non a breve e a medio, ma a lungo, lunghissimo termine, per evitare che accada quello che è successo con il Passante, a Malpensa e negli aeroporti, dove prima si fanno gli aeroporti, poi le case, e infine si vogliono spostare gli aeroporti stessi.

Mi pare che invece noi ci siamo riusciti e i progetti non mancano: a questo punto penso di aver dato un quadro della nostra situazione. Grazie.

Grazie al Presidente Marchi, soprattutto per aver considerato questo appuntamento come un'occasione per illustrare uno degli elementi che sarà il protagonista dello sviluppo non solo della logistica di questo territorio, ma dell'intero territorio e della sua economia.

Adesso cedo la parola al professor Enzo Torrieri, ordinario di Tecnica ed Economia dei trasporti all'Università Federico II di Napoli.

---

**Massimo Albonetti**

---

*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*

---



**Vincenzo Torrieri**

*Ordinario Tecnica ed  
Economia dei Trasporti  
- Università Federico II di  
Napoli*

Q12

Grazie Presidente, grazie a voi tutti per l'attenzione. Io parlo qui come osservatore esterno, non essendo di Venezia, e un osservatore ha due caratteristiche: un limite, quello di non conoscere a fondo le questioni locali, ma anche il vantaggio di poterle vedere un po' da lontano, e quindi di essere meno influenzato da posizioni preconcepite.

Il tema che mi è stato assegnato, è la mobilità urbana sostenibile: la peculiarità di Venezia, un tema attuale e vasto. Limiterò il mio intervento a tre argomenti.

Un primo contributo riguarda il concetto di sostenibilità, concetto vago, a cui, a seconda dei punti di vista si possono dare diversi significati. Bisogna concordare sul significato che vogliamo assegnare al termine "sostenibilità".

Un secondo argomento è "Il caso Venezia": come lo vede un osservatore esterno, quali sono i punti fondamentali che ne caratterizzano la peculiarità?

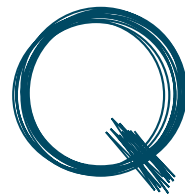
Il terzo argomento riguarda l'innovazione tecnologica, e in che misura l'innovazione tecnologica nei trasporti può contribuire al problema della mobilità sostenibile.

Veniamo al primo punto: Il significato della parola, "sostenibile". Penso che le fonti migliori per specificare questo concetto siano il Libro Verde della mobilità urbana del 2007 della Comunità Europea e il Venice Paper del forum 2007 di Venezia.

Un punto essenziale che viene sottolineato in questi documenti è che la sostenibilità è un concetto complesso, che va definito in un dominio multidimensionale, il sociale, l'economia, l'ambiente: ne consegue che non possiamo limitare a declinare la sostenibilità solo nella dimensione ambientale, ma è un concetto che va esteso alla dimensione economica, ed al gradimento sociale.

Un secondo aspetto è il pragmatismo: vale a dire che una soluzione è sostenibile se si adatta al caso a cui deve essere applicata. Vale a dire che non esistono ideologie per soluzioni sostenibili, ci vogliono soluzioni che corrispondano a scelte condivise localmente, "vestiti" che si adattino alle singole località; non si può fare riferimento a, come spesso accade, modelli astratti e calati dall'alto: le comunità locali devono capire condividere le soluzioni, per poter partecipare attivamente alla loro realizzazione.

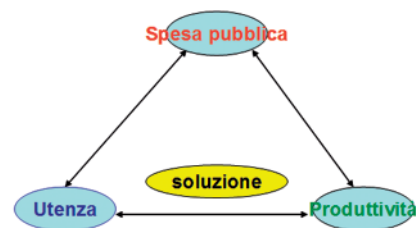




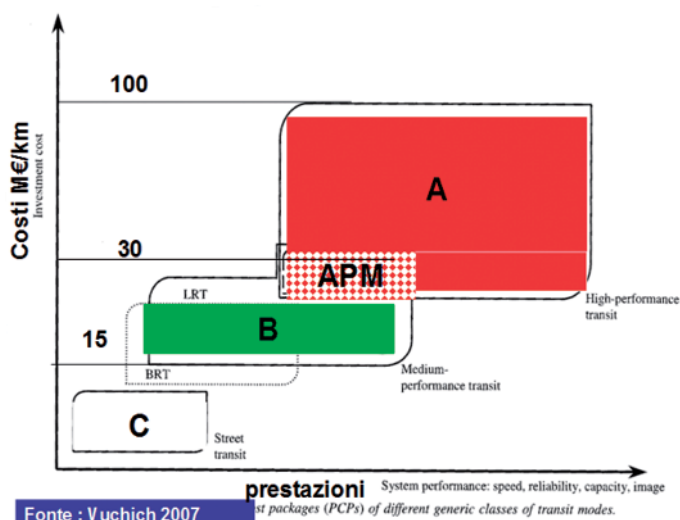
Un terzo aspetto riguarda i livelli di mobilità: mobilità sostenibile non significa riduzione della mobilità tout court, ma significa - e questo è un punto generalmente condiviso - riduzione della mobilità motorizzata su trasporti individuali. Vale a dire, se non si vuole ridurre la mobilità di persone e cose, bisogna muovere persone e cose con modelli di mobilità diversi da quello attuale basato essenzialmente sul trasporto individuale su strada, ricorrendo a sistemi di trasporto rapido di massa, generalmente classificato a livello locale (qui parliamo di mobilità urbana) come TPL. Uno studio della Federmobilità, condiviso dal coordinamento delle Regioni, stima che, per raggiungere livelli accettabili di mobilità sostenibile sotto il profilo ambientale, bisogna aumentare la produzione di trasporto rapido locale, prevalentemente su ferro, di almeno il 30%. Questo argomento necessita di un approfondimento, in quanto pone problemi di sostenibilità economica e di gradimento.

Riguardo alla sostenibilità economica vorrei richiamare alcune cifre. Se si guarda la spesa per mobilità e soprattutto per mobilità nelle aree urbane, come riportata dall'ultimo conto nazionale trasporti riferito al 2005, risulta che si spendono 60 miliardi di euro per muovere le persone in ambito locale, di cui circa 10 miliardi di euro, pari al 15%, sono sostenuti, dalla spesa pubblica, ed il resto, l'85%, dalla spesa delle famiglie; e sappiamo anche che la spesa pubblica sostiene il trasporto collettivo, il trasporto di massa, per almeno il 65% dei costi, ma in molti casi si giunge all'80%. Se si vuole aumentare del 30% il trasporto pubblico locale bisogna capire dove si trovano le risorse pubbliche per sostenere questo aumento, valutabili in almeno 3 miliardi di euro, cosa che sembra del tutto insostenibile per il bilancio dello Stato. Si comprende che seguendo la strategia della spesa pubblica, il problema non sembra poter avere soluzione: quindi è chiaro il perché non è possibile ricercare la sostenibilità ambientale senza tener conto anche della sostenibilità economica, l'equazione non avrebbe risultato accettabile.

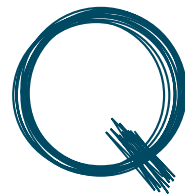
Ma per aumentare la produzione di trasporto pubblico locale si possono seguire altre strategie: aumento di produttività del sistema, con minori costi di produzione; maggior spesa dell'utenza, ossia far pagare alle famiglie in misura maggiore l'uso del trasporto pubblico.



Se le risorse pubbliche sono limitate la soluzione va ricercata verso la parte bassa del diagramma. Si devono, cioè, cercare soluzioni tendenti ad avere maggior gradimento dell'utenza, che sia disposta a pagare di più per il trasporto pubblico, e maggiore produttività, cioè maggiore managerialità. In breve quindi, nel trasporto pubblico locale - sembra strano, ma è così - bisogna avere più impresa: vale a dire che se l'esercizio del trasporto pubblico locale viene fatto da imprese pubbliche, con criteri di spesa pubblica, e non con criteri imprenditoriali, come accade oggi, l'obiettivo di una maggiore sostenibilità nel trasporto pubblico locale è irrealizzabile.



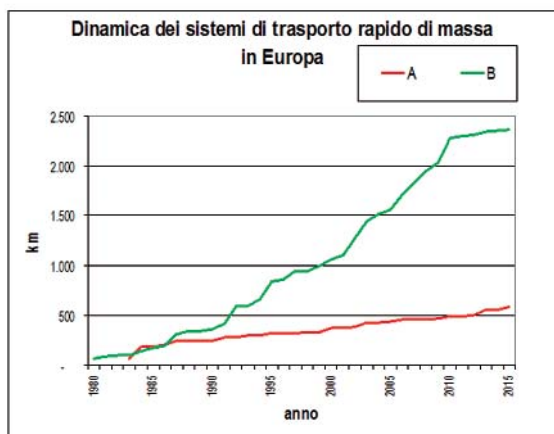
Veniamo adesso ad un altro aspetto che riguarda sempre il trasporto pubblico locale. In questo grafico, che è tratto da un libro di Vuchich, che rappresenta forse il riferimento più autorevole nel settore del trasporto pubblico, viene sintetizzata l'offerta del trasporto; in particolare sui due assi abbiamo in orizzontale le prestazioni e in verticale i costi: ciò che si trova a destra del diagramma in alto è qualcosa che ha ottime prestazioni, ma anche costi molto elevati, per contro il campo in basso a sinistra rappresenta un'offerta a bassi costi, ma basse prestazioni. Il campo "A", quello tratteggiato in rosso, riguarda le metropolitane urbane sotterranee, che arrivano ad un costo di investimento anche di 100 milioni di euro a chilometro; dall'altra parte



c'è il campo "C", che è il campo del trasporto urbano ordinario su strada; c'è poi un campo intermedio "B", quello indicato in verde che gli americani chiamano *light rail transit*, o ferrovie leggere, che includono una vasta gamma di soluzioni, ma che per brevità potremmo indicare come l'evoluzione moderna del tram.

Quest'ultimo sistema, ha avuto molto successo negli ultimi 20-25 anni in Europa, e vi sono molte realizzazioni in corso che saranno completate entro il 2015: complessivamente si tratta di circa 2400 km, di cui circa il 14% in sotterraneo: Nello stesso periodo sono stati realizzati 580 km di metropolitane sotterranee. In America, invece, lo sviluppo di ferrovie light e di ferrovie cosiddette "pesanti" è andato di pari passo.

|       | B<br>SEMIRAPIDI |              | A<br>RAPIDI |              |
|-------|-----------------|--------------|-------------|--------------|
|       | km              | tunnel/aerea | km          | tunnel/aerea |
| EU    | 2.370           | 13.5%        | 580         | 100%         |
| USA   | 1150            | 5%           | 1100        | 100%         |
| ITALY | 110             | 10%          | 140         | 100%         |



Vale la pena sottolineare che tutti i programmi di ammodernamento delle ferrovie locali, si propongono l'aumento della velocità commerciale del servizio, e ciò va

chiaramente nella direzione di offrire un servizio migliore all'utenza, ma anche di ottenere una maggiore produttività nella gestione: non c'è dubbio che un sistema più veloce comporta una maggiore produttività del personale di esercizio, e quindi minori costi.

In Italia si fa poco, e prevalentemente nel settore delle metropolitane pesanti, tutte realizzate con finanziamento pubblico, prevalentemente nelle città di Roma, Milano, Napoli e Torino. Nel grafico i "pallini" verdi indicano le città in cui sono concentrati i progetti di ammodernamento tram moderni: sono impianti prevalentemente di sede propria, con tecnologie più moderne, pianali ribassati, veicoli più confortevoli, più silenziosi. Generalmente c'è un 10-15% di sede sotterranea anche per i tram, perché nell'attraversamento dei centri storici è incompatibile la separazione dell'esercizio tranviario dalla separazione dell'esercizio viario, quindi troviamo comunque 2-3 chilometri su 10 in sotterraneo.

### Trasporto rapido di massa in Italia



Si possono fare alcuni esempi.

Brescia ha scelto una ferrovia automatica di media capacità, un sistema light di grandissima qualità: spende circa 500 milioni di euro per una linea di 11 chilometri, con traffici non eccessivi. Si tratta di una linea che nel grafico precedente può essere collocata a cavallo tra il campo A



ed il campo B, con prestazioni molto elevate, classificabile come Automatic People Mover. Ha comunque il vantaggio di costi di esercizio bassi per la mancanza di personale a bordo. Brescia ha fatto una scelta coraggiosa, perché solo il 20 per cento dell'onere finanziario è a carico dello Stato, un 30 per cento è a carico degli enti locali, l'altro 50% si stima che derivi dal traffico, cioè da introiti tariffari: quindi, è un'iniziativa 50 e 50. Brescia sta andando avanti con il programma, anche se di recente con qualche difficoltà.

Un secondo esempio è il tram a Venezia, che ha la peculiarità di avere i carrelli con ruote gommate: non conosco benissimo il tracciato, però mi sembra che ci sia qualche problema di interferenze con la viabilità locale, nel senso che il tessuto urbano di Mestre, non offre strade sufficientemente larghe per consentire l'esercizio del tram senza interferire con altri veicoli. Questo è un fatto negativo, certamente una difficoltà: bisogna agire sul governo e sul controllo del traffico per dare spazio al tram, e bisogna vedere come il Comune saprà gestire questo aspetto se si vogliono avere buone prestazioni e quindi il reale miglioramento atteso.

Un terzo esempio è Messina che ha fatto una scelta analoga, ma Messina ha un impianto urbanistico diverso con viali molto ampi, che consente l'inserimento di questa infrastruttura con poche e isolate interferenze con la viabilità locale per cui il sistema può fornire buone prestazioni.

Vediamo ora il caso di Venezia.

La peculiarità fondamentale di Venezia è ovviamente quella di essere il più grosso centro storico in una laguna, con rilevante attrazione turistica. Si discute molto sul valore dei flussi turistici annuali a Venezia, ma al di là della stima precisa, il confronto con Firenze, Roma e Napoli secondo dati e statistiche ufficiali, fornite dall'ISTAT fa capire che la questione turistica in un'area limitata crea una concentrazione flussi di una dimensione certamente eccezionale: il flusso è doppio di Roma, tre volte quello di Napoli, e circa cinque volte quello di Firenze, avendo tutte queste realtà una dimensione delle aree attrattive certamente maggiore.

È chiaro che si generano problemi di sostenibilità non banali.

| Flussi turistici: Milioni tur./anno |     |
|-------------------------------------|-----|
| •Roma :                             | 8   |
| •Firenze:                           | 3,5 |
| •Napoli:                            | 5   |
| •Venezia                            | 15  |



C'è un problema di fondo, costituito dallo squilibrio di accessibilità nella laguna: ci sono aree più accessibili e aree meno accessibili, e questo ha portato a concentrare le attività nelle aree più accessibili, con conseguente maggiore concentrazione di flussi dove ci sono più attività: lo squilibrio maggiore si ha nel centro storico.

Le vie d'acqua che erano la forza della Venezia nei secoli scorsi, oggi possono dare una risposta poco efficiente, perché tra l'altro debbono essere per forza di cose vie d'acqua lente per problemi di moto ondoso.

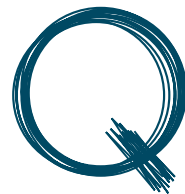
Quali sono le strategie che si seguono in città per affrontare il problema?

C'è il tema delle così dette "invarianti", relativo alle grandi opere già decise, (il passante stradale e ferroviario; il sistema metropolitano ferroviario regionale; il tram su gomma) e c'è la strategia dello sviluppo dell'aeroporto, e del porto: tutte questioni però che riguardano marginalmente la laguna.

C'è il tema della strategia di governo della mobilità del quotidiano, i piani del traffico, il controllo del traffico. Si guarda molto al fondo per la mobilità sostenibile istituito dal Ministero dell'Ambiente che finanzia opere per ridurre l'impatto negativo della mobilità nelle aree urbane, con 90 milioni di euro all'anno per l'intero paese: ma è niente di fronte ai problemi che sono in gioco. La sola Venezia fa un programma intorno ai 150-130 milioni di euro l'anno di investimento, e da questo fondo nazionale potrà trovare un contributo irrisorio, a meno che non cambino le politiche nazionali. Questo porta ad una riflessione fondamentale: il trasporto pubblico locale è un problema locale. Si potrà anche avere un contributo nazionale, però resta un problema locale, che va risolto localmente.

Il problema dell'equilibrio dell'accessibilità in laguna, è sul tappeto, ma non è ancora sostanzialmente risolto. Sembra che lo si voglia affrontare nell'ambito della programmazione territoriale - il PAT- e della mobilità - il PUM. L'impostazione è corretta, ma va anche inquadrata nel tema dell'investimento pubblico-privato se si vuole veramente concepire una soluzione fattibile a medio termine.

Su questo tema il PAT e il PUM assumono come dato di partenza il potenziamento dei terminali di Fusina, del Ponte della Libertà, e di Tesserà.



Il terminale di Fusina, è destinato ai collegamenti acquei e in quanto tale può dare uno scarso contributo all'accessibilità; per il Ponte della Libertà c'è una razionalizzazione degli accessi, in modo da distribuire meglio i flussi, ma non cambiano sostanzialmente le cose; l'unico terminale su cui vi è l'idea di un nuovo collegamento, di un nuovo istmo, è quello di Tesserà con la Sub-Lagunare. Si parla anche di estendere il collegamento al Lido. In una logica di accessibilità in laguna il progetto sembra efficace, e mi consta che sia compatibile sotto il profilo ambientale, ma bisogna ancora dare risposte positive ad alcune domande di base: in quale misura un nuovo collegamento con l'isola ha effetti positivi sul territorio e sull'economia locale; quali sono gli effetti dell'incremento dei flussi turistici sulla conservazione dei valori storici dell'isola, e saprà la città governarli, in modo da ridurre gli impatti negativi; in quale misura è giustificato il contributo dell'economia pubblica all'iniziativa.

Sono risposte che non è possibile dare singolarmente e tanto meno possono essere date da un osservatore esterno. Partendo da punti di vista diversi si possono fare valutazioni diverse e dare risposte diverse: bisogna però trovare un terreno di confronto costruttivo nell'interesse generale, per giungere a soluzioni condivise per poi andare avanti ed agire. Fin quando si resta fermi ai soli interrogativi in pratica si decide di non fare niente, che nella teoria della pianificazione è anche una scelta.

Il non fare niente non richiede approvazione, ma è una scelta di fatto perseguita, anche se non condivisa, eppure è la scelta più corrente.

Vorrei comunque portare un contributo personale a questo dibattito, sempre da osservatore esterno.

Un primo punto riguarda gli strumenti di decisione.

In Italia non abbiamo strumenti di decisione validi. Siamo abituati a compiere delle scelte non su documentazioni documentate e oggettivamente validate. Ogni progetto è corredato da uno studio di valutazione del progetto stesso, ma in assenza di criteri di validazione dello studio è facile criticarlo. Per superare questo stato di cose occorre stabilire un luogo tecnico, un laboratorio, in cui si elaborano dati e previsioni alla base delle valutazioni oggettive, e fornire al decisore politico elementi di scelta secondo metodiche e dati oggettivi. Il tempo delle commissioni di esperti





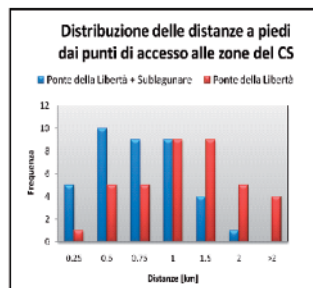
mi sembra superato in quanto i tecnici stessi finiscono per rappresentare punti di vista diversi e finiscono per sostituirsi al ruolo di sintesi e mediazione che è proprio di chi ha responsabilità di governo del territorio. E in situazioni complesse, come è quella di Venezia, si finisce per perdersi passando da un piano all'altro senza avere la reale capacità di poter operare scelte condivise e ottimali per le comunità locali.

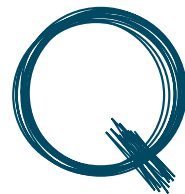
Un secondo punto vuole essere un'esemplificazione di quanto sopra detto della sub-lagunare. Il progetto che è stato concepito ad oggi si ferma sulle rive dell'Arsenale e in ragione di ciò si può fare una valutazione oggettiva di come si modifica l'accessibilità dell'isola. Nel grafico proiettato alle mie spalle le colonnine gialle rappresentano l'aliquota di mobilità che viene spostata sulla nuova testa di ponte: si vede chiaramente come la mobilità si ripartisce meglio sul territorio, e, lo si vede nel grafico successivo, in media percorsi pedonali si accorciano e la densità dei flussi si riduce.

E' un piccolo esempio, banale se vogliamo, ma è una misura oggettiva di come può aumentare l'accessibilità dell'area con un'opera che poi, nel suo insieme, è prevista per spostare solo il 20 per cento dei flussi dal terminale storico verso il terminale nord: quindi non è un'opera grandiosa, è un'opera di limitata dimensione, che però dà un contributo consistente al termine dell'accessibilità.

Ho fatto questo esempio per darvi l'idea che, con una misura concreta di che cosa comporta l'intervento, si hanno anche elementi di decisione, mentre al contrario, su argomentazioni puramente astratte, si continua a non decidere.

### Effetto della sub lagunare per l'accessibilità al CS





Un'altra caratteristica della sub lagunare è la scelta di realizzazione ricorrendo alla finanza di progetto, ma sembra che questa operazione stenti a decollare. Anche su questo vorrei portare una mia breve riflessione, legata al fatto che non c'è ancora in Italia, e non solo a Venezia, una cultura di impresa del trasporto pubblico locale. Senza cultura di impresa di trasporto non può esistere finanza di progetto nel trasporto; in altre realtà, in cui invece vi è questa cultura di impresa, l'iniziativa sarebbe già andata in porto, perché sicuramente, per un'impresa che vuole fare trasporto pubblico locale, vi sono ampi margini per sostenerla economicamente. Si può aggiungere che l'attrattività di Venezia è un presupposto molto favorevole all'iniziativa, e localmente si può trovare il giusto mixing tra privato e pubblico: certamente la componente privata al progetto può essere rilevante.

Ultimo argomento riguarda l'innovazione tecnologica: può l'innovazione tecnologica offrire soluzioni per le peculiarità di Venezia? Senza entrare troppo nel merito, e senza dilungarmi troppo, penso che non bisogna farsi troppe illusioni in questo campo.

Nei trasporti l'innovazione è sempre un'innovazione di seconda istanza; il trasporto utilizza e integra innovazioni dei settori di base: dell'elettronica, dell'informatica, delle tecnologie, e così via, ma prima che queste si possano integrare in un sistema innovativo ce ne vuole: bisogna quanto meno fare sperimentazioni su "dimostratori".

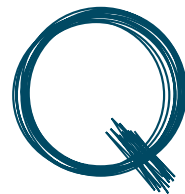
In Italia è stato varato il progetto "Industria 2015", per stimolare la competitività delle imprese italiane. Uno dei temi di questo progetto è proprio la mobilità sostenibile, e nel Decreto Ministeriale, tra le priorità viene esplicitamente indicata la necessità di innovazione dei sistemi per la mobilità di persone e merci nelle città d'arte o a forte vocazione turistica, soggette a intensi flussi di traffico. Sarebbe un tema calato su Venezia, ma non sembra che vi siano localmente iniziative in merito. Allo stato quindi l'impresa italiana non offre ancora prodotti innovativi in questo campo della mobilità, e posso assicurarvi che anche allargando il panorama a mercati più ampi la situazione non cambia sostanzialmente. Per pensare a prodotti innovativi si deve quindi passare ancora per una fase di ricerca, e le esigenze attuali vanno affrontate con quanto offre oggi la tecnologia.



Unica innovazione disponibile, che può essere subito utilizzata è l'innovazione nella valutazione dei progetti. Abbiamo prima accennato al fatto che valutazioni condivise richiedono laboratori in grado di misurare in modo oggettivo i parametri su cui basare le valutazioni e quindi le decisioni: oggi sono disponibili strumenti e conoscenze per realizzare questi laboratori, ne stiamo realizzando un esempio in Campania. Il laboratorio si basa sostanzialmente su banche dati strutturate, cioè su raccolte di dati codificati e statisticamente definiti, generati dai vari enti che operano sul territorio. Nel laboratorio si decidono, e quindi si stabiliscono, le procedure di validazione, e di elaborazione di questi dati per ottenere gli indicatori di valutazione. Una volta elaborati, gli indicatori possono essere messi a disposizione della collettività per poter fare confronti oggettivizzati e quindi misurare le proposte progettuali in termini di sviluppo, in termini di sostenibilità, in termini di condivisione.

Una breve conclusione che riassume il senso del mio intervento.

Il tema della mobilità sostenibile a Venezia, non della mobilità sostenibile tout court, ha la sua peculiarità in laguna: sulla terraferma il tema magari propone problemi anche più rilevanti, ma non specifici, e vi è un'ampia gamma di soluzioni sperimentate tra cui scegliere. In laguna invece non sussistono allo stato molte opzioni alternative, atteso che il trasporto per via d'acqua, che è stato in passato uno dei punti di forza di Venezia, non costituisce un'offerta sufficiente. Se si vuole aumentare l'accessibilità in laguna occorrono sicuramente collegamenti di tipo terrestri, e la sub-lagunare è un esempio. Ma la prima questione da risolvere è se la città vuole o meno un'accessibilità migliore, maggiore e più equilibrata in laguna oppure no, e la risposta non è facile. La parola "migliore" significa aumentare la capacità di accesso, "migliore" significa migliorare le prestazioni a parità di capacità, "più equilibrata" significa più distribuita a parità di valore complessivo: si tratta quindi di dare risposte a questi tre interrogativi. Solo a valle di queste risposte, si può capire qual'è il sistema per migliorare l'accessibilità, ma di fatto, a mio giudizio, alla fine in un modo o nell'altro bisogna arrivare ad una soluzione di tipo terrestre. Il problema quindi non è tanto tecnico, quanto di prospettiva complessiva di



sviluppo della città e del centro storico.

Devo dire però, che un osservatore esterno si meraviglia di come, in una realtà così attrattiva ed al centro dell'attenzione del mondo si stia ancora a discutere di questi problemi.

Non mi dilungherò a presentare i partecipanti a questa tavola rotonda che non hanno certo bisogno di presentazioni, essendo rappresentanti di istituzioni e interlocutori fondamentali nel campo delle infrastrutture. Abbiamo già ascoltato l'intervento di Enrico Marchi, ma abbiamo anche l'amministratore delegato della nuova società delle concessioni autostradali venete, Eutimio Mucilli, e Giancarlo Zacchello, Presidente dell'Autorità Portuale, altro snodo fondamentale nella struttura infrastrutturale del territorio veneziano.

Dalle due relazioni, sia quella di Paolo Costa che quella del professor Torrieri, è emersa un'analisi di tutto ciò che sta maturando in questo territorio in tema di grandi infrastrutture, che si devono conciliare con una realtà attraversata da grandi flussi. E sono state rilevate delle necessità, che è poi lo scopo per il quale abbiamo realizzato questo incontro: mettere, cioè, a confronto le istituzioni, e chi avrà un ruolo fondamentale nella gestione di queste infrastrutture, circa la risposta da dare alle istanze della società civile. E si diceva anche come l'interesse pubblico debba essere sempre l'unico elemento ordinatore, e come occorra un coordinamento, che è essenziale, fra tutte le iniziative, per evitare di trovarsi sempre, come purtroppo succede, con tanti progetti. Si veda, ad esempio, l'ultima situazione illustrata dal professor Torrieri; le esigenze del centro della città di Venezia, il problema dei flussi, degli accessi, dei terminal: siamo alla stessa situazione di cinquant'anni fa, piazzale Roma resta sempre l'unico punto di accesso della città di Venezia.

Enrico Marchi ha illustrato il numero sempre più crescente di passeggeri che arriveranno all'aeroporto da qui a pochi anni: tutti flussi che poi sicuramente vorranno raggiungere Venezia, e qui bisogna trovare una soluzione. In un articolo apparso di recente su "Il Gazzettino", il rappresentante di un movimento turistico considerava l'opportunità di limitare

## **Tavola rotonda**

---

### **Massimo Albonetti**

---

*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*

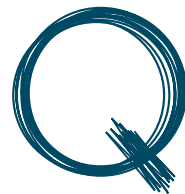
---



l'accesso a Venezia solo a categorie di eccellenza, ma una soluzione del genere non è neanche da prendere in considerazione. Pensare a una limitazione legata al censo o al titolo di studio, perché è questo che si intravedeva in quell'intervista, è quanto di più inopportuno si possa concepire: Venezia è patrimonio del mondo, tutti hanno il diritto di accedervi. Certo, però, Venezia deve crescere come target di eventi di qualità per attirare un pubblico diverso - ma questo è un altro discorso -, e deve dare opportunità di accesso diverse a tutta la città.

E' giusto quello che diceva Paolo Costa. Stiamo parlando tanto della residenza. Facciamo l'esempio della "famosa" linea, considerata strategica per la città, la numero 3, che doveva dare la possibilità ai veneziani di evitare i vaporetta affollati. Ebbene, oggi si vedono queste "navi fantasma" che viaggiano per i canali di Venezia vuote, il che sta a dimostrare che non ce n'era alcun bisogno, e che quindi la residenza un po' alla volta va svanendo. Venezia sta diventando una città sempre più turistica perché nulla si fa per riportarvi la residenza, per darle un'identità o per scegliere un futuro condiviso. E i flussi di accesso sono essenziali per arrivare a definire, appunto, un futuro per questa città. Venezia deve integrarsi in un sistema complessivo, e quindi deve dare una risposta sulla sua volontà di "essere" all'interno di un territorio, sulla possibilità di comunicare con gli accessi, scegliendo delle strumentazioni e dei modi di trasporto più attuali e più adatti al rispetto dell'ambiente e all'esigenza, soprattutto, dell'interesse pubblico, piuttosto che di quello prevale allo stato attuale.

Lascerei iniziare Enrico Mingardi su tutte le novità che si concretizzeranno nel comune di Venezia, e che dovranno inserirsi in questo contesto, partendo dal tram, da altri elementi e da quel "punto interrogativo" che da anni "dorme" chiuso nel cassetto, la Sublagunare, anche se in realtà tanto "dormiente" non sarebbe. Infatti, il suo iter era giunto ad un punto importante, mancava solo il finanziamento, aveva superato tutti gli ostacoli, con le delibere adeguate: poi è sfumato un po' l'interesse.



**Enrico Mingardi**

*Assessore alla Mobilità,  
Trasporti, Infrastrutture  
Comune di Venezia*

Buongiorno a tutti. Vorrei innanzitutto rispondere a qualche quesito posto da Massimo Albonetti, il Presidente e coordinatore di questi lavori, per poi entrare nel merito del mio intervento e di alcune valutazioni: qui intorno a me vi sono autorevoli rappresentanti che a loro volta possono sicuramente dare un'importante. D'altra parte, credo che i temi e le domande posti all'ordine del giorno richiederebbero molto tempo per una spiegazione, e senza peraltro entrare nei particolari.

Parlare dei grandi flussi significa anche parlare dei vari corridoi di attraversamento, basta pensare alle infrastrutture che si stanno realizzando: vicino a me c'è Renato Chisso che meglio di me potrà puntualizzare in merito, sul Passante, le infrastrutture ferroviarie, l'SFMR, su quanto si sta facendo anche sulle strade regionali principali, per fare in modo di avere una viabilità adeguata all'interno di una città che ha un problema fondamentale, che deve tornare al più presto ad una normalità. La nostra città di terraferma sta vivendo un fattore eccezionale dal punto di vista infrastrutturale, sia interno che esterno, dunque con grandi disagi sotto il profilo viabilistico, con una spinta della popolazione che vede sempre più il traffico come una situazione di grande disagio e che richiama ad una città che abbia come concetto non più l'attraversabilità, quanto piuttosto la residenzialità. Su questo poi ci tornerò, con alcune considerazioni rispetto a quello che sta succedendo a Mestre.

Si parlava di Venezia. Ho ascoltato la relazione del professore, che evidenziava la situazione veneziana e anche del trasporto pubblico. Venezia è l'unica città al mondo che si muove per il 99 per cento con il trasporto pubblico locale, perché è una città dove l'unico mezzo per spostarsi è il trasporto pubblico: dunque, troviamo una commistione tra residente e turista, ci sono esigenze diverse e tutto quello che è cresciuto nella nostra città in questi ultimi anni per quanto riguarda il turismo ha imposto una seria riflessione dal punto di vista dell'organizzazione della mobilità. Qui basta citare i numeri: abbiamo 21 milioni di visitatori, divisi in visitatori che alloggiano, pendolari e quant'altro. La realtà è che nel territorio insulare, nei 365 giorni l'anno, il rapporto tra il turista e il veneziano è ormai di 1 a 1. Credo che non ci siano altre città al mondo che abbiano rapporti per tutto l'anno di tale densità.

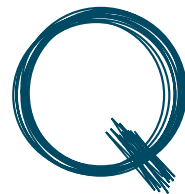


Il problema non è solo come arrivare a Venezia, ma come starci: nell'analisi che stiamo facendo del piano urbano della mobilità, che studia tutto quello che accade nell'area metropolitana, stiamo vagliando anche quello che succede all'interno della città. E qui abbiamo punti di densità con una situazione di saturazione su molte parti di essa che sfiora il problema dell'ordine pubblico e sanitario: pertanto, non c'è più un problema soltanto di ordine turistico e di convivenza con il turismo, ma c'è proprio un problema di organizzazione della città. Poi possiamo anche descrivere la città nel suo insieme, ed è evidente che l'asse marciando è quello più "calcato" dal punto di vista turistico. Il 90 per cento dei turisti che arrivano a Venezia (sono dati che forniscono l'APT o le varie associazioni come il COSES) sono persone che ci vengono solo una volta nella vita ed hanno un prototipo della nostra città legato soprattutto a piazza San Marco e al ponte di Rialto. Dopo di che possiamo anche dire che vogliamo portare i turisti a San Pietro di Castello, al Ghetto etc, e c'è una massa turistica che arriva anche in questi luoghi, ma la stragrande maggioranza del turismo e di chi lo gestisce è sull'asse marciando, che continua ad attrarre la gente. Anche in questi giorni, che non sono di "grande turismo" per quanto riguarda il panorama nazionale, se si va nel tratto tra Rialto e San Marco e nelle Mercerie si fa fatica a camminare.

Il problema che ci dobbiamo porre, quindi, è come organizzare questa città sotto il profilo del "come stare" a Venezia; poi è evidente che ci dobbiamo porre anche quello di come arrivare a Venezia. Insomma, e lo affermo all'interno degli organismi più competenti, dobbiamo porci un problema di ordine per così dire "storico". Il fatto è che questa città sta vivendo una trasformazione forte verso un sistema ricettivo, aumenta la domanda anche organizzativa: basti pensare - lo citava il Presidente degli albergatori nei giorni scorsi - come siano aumentati i numeri dei posti letto. Questo implica anche un'organizzazione sulla distribuzione delle merci e per quanto riguarda l'organizzazione alberghiera, che ci pone la questione se Venezia possa ancora convivere con strumenti legati soltanto alla mobilità acqua.

Questo è un'altro degli aspetti che dobbiamo porre in modo strutturale e aprire - perché bisogna farlo - un dibattito anche con la città. E bisogna poi capire se Venezia può





continuare a immettere nelle proprie vie d'acqua ulteriori mezzi, perché c'è un momento di collasso anche per quanto riguarda il trasporto. Un inciso sulla Linea 3. È evidente che noi abbiamo un problema di tenuta sul trasporto pubblico locale, soprattutto nel Canal Grande, ma cominciamo ad avere problemi anche verso Murano e altre direttrici che stanno diventando sempre più frequentate. Su questo abbiamo dato una risposta, seppure parziale, anche legata a un discorso di "esclusività" che va superato. Nel Canal Grande, come si fa nelle ore di punta e nelle grandi arterie delle grandi metropolitane o nei grandi assi di trasporto, abbiamo fatto un ragionamento di alta frequenza: un vaporetto ogni 10 minuti metteva poi in discussione la vivibilità di chi vive e si sposta a Venezia. Questo non va bene, e la linea 3 è uno strumento che non funziona, ma credo che il ragionamento su una maggiore frequenza dei vaporetti vada portata avanti. Questo è il grande sforzo che ha compiuto l'Amministrazione comunale, che su questo ha investito milioni di euro e dovrà mettere a disposizione del sistema Venezia un trasporto pubblico più adeguato al crescente numero dei visitatori di questa città. Ci stiamo lavorando e certamente dei correttivi li dobbiamo apportare: l'importante è evidenziare un ragionamento mirato al maggior servizio, altrimenti la città viene percepita in un certo modo.

Chiudo parlando anche della Sublagunare, affinché non ci siano equivoci su come la pensa il Comune di Venezia. La passata Amministrazione ha fatto una manifestazione di interesse e abbiamo tutta la volontà di rispettarla. Quando si fa una manifestazione di interesse è perché si cerca un promotore che porti avanti un progetto che abbia un equilibrio di ordine finanziario; non abbiamo messo niente sul cassetto, ma soltanto elaborato una convenzione che a nostro avviso doveva essere molto più precisa rispetto a quanto abbiamo trovato, onde mettere al riparo la stessa Amministrazione da eventuali rischi legati a questa grande infrastruttura. Inoltre, anche che il concetto di un asse, che oggi era destinato tra l'aeroporto e l'Arsenale, ci sembrava riduttivo.

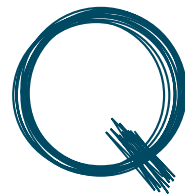
La nostra volontà è di fare una valutazione più complessiva sull'infrastruttura, per arrivare a un progetto che abbia un senso e una priorità verso la città, perché i trasporti devono



in qualche modo essere subordinati a un ragionamento complessivo. Non possiamo pensare che l'Arsenale domani abbia 100 mila persone; esso è un'attività che si potrà anche sviluppare, potrà avere 4-5 mila nuovi lavoratori, ma le infrastrutture di questo calibro non si fanno su questi numeri, e non possiamo portare la gente all'Arsenale e poi pensare che si arrangino per arrivare al centro della città o nelle sue varie parti. È su questo che credo vada ulteriormente valutata la sfida, pensando al miglioramento del progetto e sapendo che dovremo anche fare un ragionamento perché questa è un'opera molto impattante per la città, e c'è una grande sensibilità rispetto alla "delicatezza" di Venezia. Noi siamo pronti a ragionarci, a breve faremo tutti gli atti che sono di nostra competenza, e comunque con l'ATI è da un anno che siamo a tavolino per discutere nel merito e anche la controparte si è resa conto che dovevamo in qualche modo migliorare questo progetto.

Infatti - e torno al ragionamento della terraferma per chiudere -, anche quando abbiamo affrontato il progetto del sistema tranviario sotto il profilo della progettazione abbiamo dovuto subire delle variazioni in corso d'opera che hanno fatto sì che l'infrastruttura fosse più invasiva di quella che era in qualche modo descritta all'inizio. Questo ha comportato, e comporta, enormi disagi e sacrifici, che stiamo affrontando nella convinzione di dotare la nostra città di una grande infrastruttura che cambierà il modo di spostarsi al suo interno e che potrà permettere anche di fare un salto di qualità sotto il profilo di una città che abbia più pedonalità, più mobilità collettiva. Anche su questo si sta investendo, e non lo dico a caso: gli ultimi dati dell'osservatorio sul trasporto urbano dimostrano che la città di Mestre, la città di Venezia, è quella che investe di più in mobilità collettiva.

Con l'auspicio che tutto questo, insieme con la Provincia e la Regione, trovi poi un ragionamento più globale sulle infrastrutture onde creare una viabilità di rondò all'interno della città, un circuito esterno alla città. E' evidente che vogliamo appropriarci in parte della tangenziale, far sì che la nostra sia una città che abbia una vivibilità e non serva solo per essere attraversata e andare da un punto all'altro della città stessa ma, come dicevo prima, diventi



una città normale. Su questo stiamo lavorando e poi, se ne avrò l'occasione, vi fornirò degli altri elementi. Nel giro di qualche settimana mostreremo il nostro piano urbano della mobilità, che abbiamo elaborato con tutti i Comuni di prima cintura, con la Provincia e anche con i Comuni di Padova e Treviso e interloquendo con le Province di Padova e Treviso: quello che emergerà sarà un futuro che finalmente vedrà nel giro dei prossimi dieci anni una città funzionale e funzionante. Oggi, infatti, abbiamo grandi problemi di funzionalità per quanto riguarda la mobilità.

Prima di cedere la parola al Presidente della Provincia, Davide Zoggia, ritengo che sia dovuto un commento a quanto sostenuto dall'Assessore Mingardi, soprattutto per quanto attiene alla Sublagunare. Credo che sia quanto meno una questione di onestà ammettere che in effetti il Comune di Venezia l'ha tenuta nel cassetto. Non per volerci arrogare il merito, ma se non era per noi la Sublagunare sarebbe già "affondata". Nessuno ha mai risposto di sì o di no; bastava dire esplicitamente che non era di interesse. Il Consiglio comunale, con una propria delibera, ha dichiarato la cosa di pubblico interesse e l'ha mandata avanti al CIPE, è stata fatta la valutazione di impatto ambientale e ci si è impiegato un anno per farlo, perché c'erano centomila ostacoli. Ora la Sublagunare ha superato tutti gli ostacoli burocratici: si dica con correttezza e onestà se la si vuole fare.

Intendo precisare, poi, anche laddove il Comune va sostenendo che il progetto è riduttivo. Abbiamo dovuto "ridurlo" perché non si voleva presentare il progetto completo che andava a interessare, logicamente, tutta quanta la città. In quel momento il ragionamento è stato: presentare il primo pezzo che è già più che sufficiente, e impattante. Ma è impattante, poi, la Sublagunare? Nella valutazione di impatto ambientale abbiamo effettuato centinaia e centinaia di carotaggi che hanno dimostrato come non vi sia alcun problema di impatto ambientale, valutazione che è stata assunta da tutti quanti, prima dalla Provincia, poi dalla Regione. Sono state date delle prescrizioni, è stato richiesto un miglioramento per quanto riguarda le stazioni di uscita, è stato fatto tutto ciò che si

---

**Massimo Albonetti**

---

*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*

---



doveva. Parliamo di un'infrastruttura che viaggia sotto, non sopra, e di inquinamento ne fa chi fa trasporto al di sopra di una superficie, non certo al di sotto. Questa è una precisazione che ritenevo opportuna, nella speranza che il Comune trovi presto il "negoziato" dove acquistare le batterie per rimettere in funzione quell'orologio fermatosi tre anni e mezzo fa.

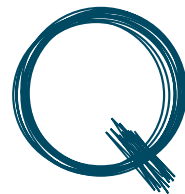
Lascerei ora la parola al Presidente Zoggia per il contributo della Provincia a questo sistema di mobilità, che ha a che fare principalmente con una città come Venezia, ma che comprende anche un territorio altrettanto delicato e importante.

## **Davide Zoggia**

*Presidente Provincia di Venezia*

Grazie Presidente. A differenza di quello che ho sentito fino adesso ho l'impressione che, a parte alcuni problemi di cui ora dirò, il vero problema che ha il territorio della nostra provincia è quello di mettere in rete le tante cose che stiamo facendo e che, secondo me, in rete non sono o non vogliono mettersi. Questo lo studieremo con molta attenzione, sapendo che ci sono due nodi non indifferenti che non abbiamo ancora sciolto, e alludo a tutti i soggetti seduti a questo tavolo, che hanno il compito di risolverlo: il primo è quello legato alla Romea commerciale, il secondo all'alta velocità. Sulla Romea commerciale - visto che sia il Governo di centro destra sia il Governo di centro sinistra hanno detto che si tratta un'opera prioritaria, Legge Obiettivo, finanziamento pubblico, anche se non sarà sufficiente, anzi, senz'altro servirà il privato - io sostengo che, risolto il problema della bretella per Chioggia, e questo è un punto dove tutti quanti abbiamo convenuto, dobbiamo decidere dove la Romea si attaccherà al Passante, al sistema autostradale.

La Provincia ha già espresso la sua posizione: per quanto mi riguarda attraverso l'utilizzo della strada dei Vivai e della strada dei Pescatori si va al sistema delle tangenziali di Padova, si arriva fino a Busa di Vigonza, da lì parte una complanare che arriva a Roncoduro e si innesta al sistema "Passante". Questo consente di "salvaguardare" la Riviera del Brenta: la società autostradale Padova-Venezia, in accordo con la Regione e la Provincia, ha riaperto i termini



del project financing per quanto riguarda la Camionabile, togliendo sostanzialmente la bretella che arrivava fino a Roncoduro. Questo mi fa pensare che la Romea non arrivi più là: se su questo conveniamo abbiamo già fatto un grande passo in avanti, il nostro piano territoriale provinciale prevede questo tipo di soluzione. Ovviamente la Provincia e il Comune di Padova non fanno i salti di gioia, però la Provincia di Venezia ha dato moltissimo in questi anni (la Riviera del Brenta, Mestre...), e credo sia giusto così, anche perché l'ANAS su questo si è dichiarato sostanzialmente favorevole se c'è l'accordo fra i soggetti seduti a questo tavolo. La Romea è fondamentale per quanto riguarda lo sviluppo del nostro territorio, senza di essa tutto il sistema non si regge.

Secondo problema: l'alta capacità. Al di là che non ci siano i finanziamenti, non è possibile non decidere dove si farà l'unica fermata in provincia di Venezia, perché una ce ne sarà. E siccome sarà nei pressi di Mestre, dobbiamo decidere se la facciamo a Mestre, all'aeroporto, a Dese...: per quanto mi riguarda, la fermata la si deve fare all'aeroporto. Perché? Capisco che deve avere un sistema di collegamento con la città; tuttavia, nell'ipotesi che stiamo elaborando, attraverso il sistema del tram e soprattutto dell'SFMR, è possibile pensare di non penalizzare la realtà di Mestre realizzando la fermata dell'alta capacità all'aeroporto. Anche perché il piano che è stato firmato qualche giorno fa da Marchi, Galan e Cacciari dice sostanzialmente questo, prevedendo questo tipo di soluzione. Questo però non è indolore perché implica che la stazione di Venezia Santa Lucia - che è una stazione di testa - venga declassata, e su questo dovremo fare una riflessione, perché la declassificazione comporta sempre delle conseguenze di un certo tipo.

Finché non chiariremo in maniera definitiva queste due questioni rischiamo di continuare a viaggiare con dei dubbi e delle perplessità, senza parlare la stessa lingua. D'altronde, lo sforzo che abbiamo fatto in questi anni, ad esempio, è stato quello di dare una soluzione circa il collegamento del porto di Venezia, il porto commerciale, con il sistema autostradale. Ci abbiamo lavorato tutti assieme, il ponte strallato l'abbiamo fatto perché vi è l'idea dell'allargamento di via dell'Elettricità, dell'allargamento e

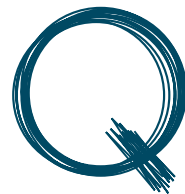


della sistemazione della Strada Provinciale 81 e il nuovo casello di Borbiago. Se volete è una soluzione un po' lunga, però ci abbiamo lavorato con attenzione e anche il porto commerciale di Venezia sarà collegato con il sistema autostradale: dal punto di vista della competitività internazionale, mi pare un risultato assai importante.

Nella nostra impostazione, che il Presidente Albonetti conosce, pensiamo che non sia più pensabile di ampliare il porto turistico a San Basilio. Io sono tra coloro che sostengono che il porto turistico, la crocieristica non dobbiamo assolutamente perderli. Sappiamo bene però che le navi avranno una stazza sempre più grande, e che già in questo momento c'è un problema: se andate alle Zattere e vedete le navi che escono da San Basilio, specie quelle più grandi, per immettersi sul Canale della Giudecca, esse devono fare più di una manovra, perché altrimenti vanno a toccare Sacca Fisola.

L'idea che abbiamo, e che stiamo sviluppando, non è quella di prendere il porto passeggeri e di portarlo a Marghera, come qualcuno ha detto, ma di cominciare ad autorizzare eventuali ampliamenti che dovessero essere richiesti in quell'area, così come pensiamo, ad esempio, che con il tempo il porto di Chioggia debba assumere caratteristiche legate alle attività commerciali sempre più forti. Anche perché in Laguna sappiamo che vi è un problema reale e non vorrei trovarmi con qualche ordinanza che vieta il passaggio delle navi da crociera presso il bacino di San Marco. Siccome i mali è meglio prevenirli che poi doverli curare quando si pongono, credo sia giusto che le istituzioni su questo facciano una riflessione. D'altronde, tutti i grandi porti del mondo sono nati sulla base di idee che si sono sviluppate nel corso degli anni, non perché tutto è rimasto fermo e stabile com'è, e Venezia non deve essere ferma.

C'è poi l'altro tema che hanno posto e stanno ponendo il Presidente Albonetti e la Camera di Commercio, da diversi anni: il sistema Sublagunare. A me pare che questa sia diventata ormai una questione prettamente di tipo politico. Noi pensiamo che il sistema sub-lagunare - per quanto ci riguarda si chiamerà "tram del mare" - non riguardi solo la tratta che va dall'aeroporto all'Arsenale, ma sia un sistema più ampio, che coinvolge i litorali, il Lido e che dovrebbe



permettere, una volta penetrato in città, di far diventare Venezia una città viva (la chiamo “la città dei ceti medi”), di darle sostanzialmente una possibilità di rivitalità.

Credo sia giusto affrontare il tema in maniera complessiva e in termini più ampi, anche perché, e su questo punto non si può sfuggire, noi abbiamo alcuni problemi sul territorio della nostra provincia, come in tutto il Veneto, che dobbiamo giocoforza affrontare tutti assieme, e nel nostro piano cerchiamo di farlo. Ci sono in questo momento aree che si stanno sviluppando, o che vogliono svilupparsi, che hanno bisogno di una regia, un governo, e anche quello provinciale rischia di essere riduttivo. Parlo ad esempio delle grandi aree commerciali. Albonetti giustamente, nella sua qualità di Presidente della Camera di Commercio ma anche della Confcommercio, ha preso più volte posizione contro alcune realtà di cui si sta discutendo da anni del nostro territorio, parlo in modo particolare di Veneto City. Credo che anche su questo, siccome le infrastrutture non sono secondarie rispetto a questo tipo di problematiche, sia giusto avere un inquadramento complessivo che ci permetta di affrontare questi temi con una certa tranquillità e serenità.

Darei ora la parola, per proseguire con la discussione, all'Assessore Renato Chisso, quale rappresentante della Regione che ha una parte fondamentale nell'assetto infrastrutturale dei prossimi anni.

Buongiorno a tutti. Ringrazio la Camera di Commercio e Massimo Albonetti, il suo Presidente, per aver organizzato questa sesta Giornata dell'Economia, in particolare per quanto riguarda il tema che viene trattato oggi. Confesso che mi trovo un po' in imbarazzo, perché avevo preparato un attacco al Comune di Venezia, ma Davide Zoggia mi hai superato, non ho più argomenti e dovrò modificare un po' l'intervento per ricalibrarlo. Nella mia concezione c'è sempre la constatazione che Venezia ha una velocità totalmente diversa; anzi, più che velocità è immobile rispetto al resto del Veneto e del nord d'Italia. Sono

---

**Massimo Albonetti**

---

*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*

---

---

**Renato Chisso**

---

*Assessore Trasporti,  
Infrastrutture e Mobilità  
Regione Veneto*

---



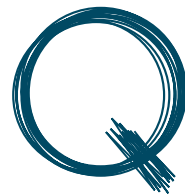
convinto di questo: basti pensare che l'unica grande opera fatta in Comune di Venezia è il tram, che data dal periodo di Walter Vanni, quindi quattro anni fa.

A proposito, vedo in sala Vanni e lo saluto, anche perché quel giorno mi ha giocato un "brutto tiro". Vi racconto un aneddoto. Viene da me, l'allora Presidente dell'Actv, e mi dice: voglio fare il tram. "Possibile? Il tram? Come intendete fare?" gli ho chiesto. "È possibile che si tramutino i contributi che la Regione dà in termini annuali sull'esercizio, anziché sull'esercizio della gomma anche sull'esercizio del tram?" mi ha domandato. E io francamente, sapendo che a Venezia non si mai fa nulla, gli ho detto: "d'accordo, facciamolo". "Purtroppo" mi sono trovato che questa volta Walter Vanni la scommessa l'ha vinta.

Scherzi a parte e rapidamente. Credo che in quest'area noi dobbiamo superare il meccanismo delle opportunità perdute. Ricordo un rapporto dell'OCDE del 1982, in cui venivano richiamate le grandissime opportunità di Venezia: il porto, l'aeroporto, la vasta area industriale di Porto Marghera e via dicendo, a fronte di una situazione infrastrutturale che era quella che era. Oggi ci troviamo a discutere delle stesse opportunità, ma in presenza di uno scenario mutato, e molto in positivo rispetto all'82, sul fronte delle infrastrutture. Tenete presente queste date: fine 2008 Passante in esercizio; metà 2010 avvio della metropolitana, dei treni cadenzati; 2013 Pedemontana; 2012-2103 GRA e Camionabile sull'idrovia Venezia-Padova; 2012-2013 autostrada dal mare Jesolo-Meolo; 2013 fine della terza corsia quanto meno fino a Portogruaro, se ci ascoltano, e credo che lo faranno perché abbiamo chiesto ancora una volta il Commissario, ma con il nome stavolta. Questo è lo scenario su cui ci si muove, ma sono cose vere, non in itinere.

Accanto a questo ci mettiamo un'altra questione, che è quella della valenza, come ben spiegava prima il professor Costa, delle opportunità che non stanno solo in uno scenario europeo. Il grafico della "zucca gialla" illustrato prima è importante, perché dà il senso del ruolo che potrà avere quella struttura di primaria importanza che è il porto di Venezia, assieme ai porti di Trieste, di Chioggia, di Ravenna in uno scenario europeo. È un'ulteriore opportunità che nel 1982-1986 non c'era, perché si ragionava con la





“barriera”, con il muro di Berlino. Ne aggiungiamo qualche altra? Lascio a voi immaginare la questione dell’aeroporto e tutte le altre che stanno sul tavolo. Oggi ci troviamo in una situazione in cui ci sono tutte le opportunità.

Le sfide in atto abbiamo la possibilità di vincerle, perché sul fronte delle infrastrutture si sta andando avanti. Non è più il tempo di bloccare né di litigare. Dobbiamo cercare, in qualche modo tutti insieme, di agganciare una carrozza a questo treno ormai in corsa. Sulla Sublagunare dirò brevemente che per noi è “Sublagunare sì”: i nostri processi li abbiamo dati, le nostre valutazioni le abbiamo fatte, per noi si può partire immediatamente. C’è da ricalibrare su un ruolo, una funzione diversa rispetto alla città, gli accessi e così via? Bene, noi non porremo alcun ostacolo, ma lo si faccia con il treno in corsa, cioè al treno si aggiunga un altro binario, e anziché fare un pezzo solo se ne facciano ancora di più.

Certo, ci sono alcune questioni che vanno calibrate. La Romea commerciale è un “bubbone” su cui i Ministri Lunardi e poi Di Pietro si sono esercitati con risultati limitati, ma mi pare che la questione sia ripartita. Spero che con questo Governo, con l’accordo di tutti, si riesca a partire sulla Romea commerciale, ma è un’altra partita e non l’ho messa - come avete visto - sulle date certe.

L’alta capacità. Su questo dico solo una cosa: nonostante le polemiche - perché ci sono polemiche a Verona, a Vicenza... - per il resto del Veneto noi andiamo avanti. Ritorno sull’intervento che il professore faceva sulle opere condivise: sono dell’idea che la condivisione su un’opera fondamentale non bisogna acquisirla all’inizio, perché così non la si troverà mai. Un esempio. Se avessimo dovuto aspettare l’accordo di tutte le comunità locali e di tutti i Sindaci sul Passante, noi ora non saremmo a questo punto. Su queste opere strategiche e fondamentali per tutti, il consenso non lo si deve cercare prima - certo, se viene, meglio -, non è una conditio sine qua non per partire, ma lo si può trovare, come sul Passante, strada facendo. Come si sa, finalmente, dopo un anno e mezzo perso, si sta procedendo con le questioni relative all’approfondimento progettuale, e su questo spero che ci sia una condivisione, che parte da un concetto molto



semplice. Siamo andati avanti su una impostazione che veniva condivisa da un'Amministrazione fa, non da questa, quella del prolungamento a San Giuliano, per passare sotto Campalto, a livello di aeroporto, e poi via: se dopo si va verso le spiagge è un'altra discorso, ma nella città questo era l'obiettivo.

Se c'è qualcosa da fare, e da migliorare, siamo tutti disponibili, ma perdendoci in polemiche corriamo il rischio di non fare più nulla, e già siamo in ritardo con la progettazione: se cominciamo ad aprire nuovi fronti non li chiudiamo più. Chiudo con questo messaggio: abbandoniamo le polemiche, le posizioni "contro", perché questa è la stagione del fare, del cogliere le opportunità che sono non da oggi, ma a maggior ragione oggi, fissarle sul territorio con tutti gli strumenti necessari, per far sì che esse non siano un peso per la città, ma, come di fatto lo sono, un'opportunità per lo sviluppo, della città stessa e dell'entroterra. Vi ringrazio.

## **Massimo Albonetti**

*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*

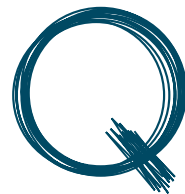
Grazie Assessore, soprattutto per questo ultimo richiamo ad essere una squadra, proprio come si diceva noi, e di porre l'interesse pubblico quale elemento ordinatore di questi progetti. Ci avviamo alla conclusione.

Ora la parola a due interlocutori importanti per l'argomento che stiamo trattando oggi pomeriggio: prima Giancarlo Zacchello, Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, poi Eutimio Mucilli, Amministratore Delegato della Società Concessioni Autostradali Venete Spa.

## **Giancarlo Zacchello**

*Presidente Autorità Portuale  
di Venezia*

Buonasera a tutti. Non essendo un politico ma il Presidente del Porto, mi atterrò a spiegare cosa è stato fatto al porto, in che tempi e quali sono le prospettive. Noi parliamo di mobilità, che per noi significa canali, movimentazione interna del porto. Quando sono entrato, nel 2003, ho deciso di andare in Regione e di chiedere la nomina di un commissario; dopo sei mesi è stato nominato e siamo partiti nel 2005: abbiamo già i canali scavati da 29 piedi a 31 piedi e a metà del prossimo anno saremo a 36 piedi.



Questo significa fare, ovviamente con l'apporto di tutte le istituzioni.

Quale sarà il futuro del Porto? Dobbiamo tener presente quali sono le nostre possibilità, e queste sono legate alla costruzione del Mose, che è in atto, in funzione di ciò che è stato deciso in precedenza: cioè, che il porto di Venezia non può avere più di 12 metri di profondità. Tutti i nostri programmi futuri devono essere proiettati a questi 12 metri che realizzeremo con il tempo. Per far questo abbiamo messo in moto moltissime azioni, perché non è vero che il porto è fatto solo di banchine, uomini, terminal: il porto al giorno d'oggi è fatto soprattutto di logistica, che noi, con tutte le chiacchiere di questi anni, non siamo riusciti a realizzare.

Ora si apre un grosso spiraglio e l'Assessore Mingardi lo sa: abbiamo firmato l'acquisizione dei famosi 30 ettari dallo Stato, e potremo partire rapidamente, perché l'analisi di impatto ambientale sarà fatta dalla Regione. Questo è un grosso successo, che sarà collegato a quell'altra opera interessante e bella, la Sublagunare. Devo riconoscere che con le Istituzioni abbiamo svolto un ottimo lavoro in un anno per creare un'opera sulla quale, anche nel convegno sui porti tenutosi dei giorni scorsi, abbiamo ricevuto le congratulazioni.

Questa opera ci ha permesso di mettere in moto una serie di attori che erano "silenti" e che io spingevo da anni, Syndial-ENI. Con Syndial stiamo firmando già un accordo per acquisire quei famosi 22 ettari. Abbiamo già avuto la risposta positiva, poi, per acquisire i 42 ettari della "Rana", l'ex petrolchimico fermo lì da anni: nei prossimi giorni ci saranno i primi incontri tecnici. Questo è operare per realizzare le cose in tempi rapidi. In tutto questo contesto un buon apporto è venuto dai terminalisti, anche da parte sindacale.

Sul ponte strallato devo precisare nei confronti della Provincia che lo abbiamo fatto noi. Poi mi rivolgo all'assessore Mingardi e all'amica Laura Fincato. Ho scritto una lettera: è inutile fare tanti discorsi, i miei camion non possono montare sul ponte strillato e passarlo perché via dell'Elettricità è bloccata. Sblocchiamola. Mi hanno confermato che è stata stanziata una cifra per allargare



l'A81. Il giorno che l'A81 e via dell'Elettricità "ci saranno", noi avremo un'uscita diretta sull'autostrada senza intralciare altre strade. Vi ringrazio.

## Massimo Albonetti

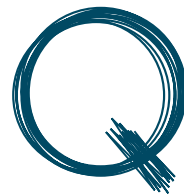
*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*

Grazie Presidente. Gli interventi del Presidente dell'Autorità Portuale sono sempre concisi, e sono lo specchio di quello che è sempre stato il suo modo di operare: una decisione dietro l'altra proprio per cercare di andare al risultato. Per concludere, passo la parola al rappresentante di un soggetto nuovo - anche se lui non è certo "nuovo" - , che si pone in contrasto con quello che era il sistema di gestione e di promozione delle infrastrutture. Un sistema di cui eravamo protagonisti e che oggi vede una decisione da parte della Regione e del Governo di avere la gestione delle infrastrutture per poter ottenere un ritorno da reinvestire sul territorio. Credo che si dovrebbe avere almeno un po' di gratitudine verso gli Enti pubblici che le hanno gestite fino ad ora, rinunciando sempre ai dividendi: basta vedere da noi la Venezia-Padova che, grazie al consenso di Provincia, Comune e Camera di Commercio, ha la dotazione di rispetto ambientale, barriere antirumore e verde che non ci sono da nessun'altra parte d'Italia. Ci auguriamo che questo sia anche l'intento futuro, per poter continuare un'opera che gli Enti pubblici hanno già cominciato. A lei la parola.

## Eutimio Mucilli

*Amministratore Delegato  
Società CAV SpA*

Grazie Presidente. Come diceva, siamo gli ultimi arrivati. Sono stato nominato amministratore delegato della CAV Spa da pochissimo, il 10 aprile, e in questa fase di transizione assumo anche il ruolo di capo compartimento dell'ANAS del Veneto e del Friuli. Questa società, come diceva il Presidente, è l'espressione di una volontà: innanzitutto, non è la prima, ma la quarta società creata a livello nazionale, e con lo scopo proprio di raccogliere quelle che sono le esigenze territoriali, e di essere più vicini al territorio. Per quanto riguarda la CAV, come ben sapete la realizzazione del Passante è in atto e l'ufficio a cui fa capo è quello del Commissario straordinario. Quello che posso chiarire sono le finalità di questa società e le motivazioni per cui siamo nati.



Dal punto di vista dell'operatività, questa società, i cui azionisti sono al 50 per cento la Regione e al 50 per cento l'ANAS, assumerà l'operatività non appena ultimati i lavori del Passante, sia la gestione che la manutenzione ordinaria e straordinaria del tratto autostradale, nonché lo stesso ruolo anche nell'ambito del tratto della Padova-Venezia, essendo prossima la scadenza della concessione autostradale. Adesso ci stiamo organizzando, dobbiamo essere pronti ai blocchi di partenza nel momento in cui il Passante verrà aperto al traffico, ma questo non significa che non terremo e dovremo tener conto delle realtà che vi hanno già operato, non fosse altro per non disperdere un patrimonio di esperienza, di competenza e quant'altro.

Per quanto riguarda l'altra finalità della società, che credo sia molto importante, è proprio quella del re-investimento degli utili nel territorio regionale e, ovviamente, su concertazione tra la Regione e il Ministero delle Infrastrutture. Questa è la presentazione della società, che, non appena il Passante verrà messo in esercizio, dovrà essere operativa, tenendo conto - lo ribadisco - delle realtà che già operano in questo settore.

Per il resto, per quanto riguarda i lavori di costruzione, l'ufficio del Commissario Straordinario ovviamente ha la titolarità piena. Concludo ricordando che proprio di recente, con la pubblicazione del Decreto Interministeriale dell'11 aprile, sono stati autorizzati maggiori finanziamenti che faranno carico ad ANAS, e pertanto non vedo alcun ostacolo dal punto di vista degli obiettivi prefissi. Per quanto concerne gli altri aspetti, ho assistito a un dibattito ben articolato. Se il Presidente vorrà, essendo la Giornata dell'Economia un appuntamento annuale, l'anno prossimo potremo rivederci ed essere più "operativi" anche dal punto di vista del dibattito, che è estremamente interessante, e per me molto utile ai fini della conoscenza delle realtà territoriali. Vi ringrazio.

La parola ora, per l'ultimo intervento, all'Assessore Mingardi, che aveva una replica da fare alla mia stessa risposta.

**Massimo Albonetti**

*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*



## Enrico Mingardi

*Assessore alla Mobilità,  
Trasporti, Infrastrutture  
Comune di Venezia*

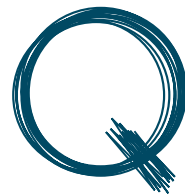
Q12

Credo che fare squadra sia fondamentale per fare le cose. Prima Renato Chisso ricordava la politica del fare: io sono assessore da due anni e mezzo e il problema che ho tutti i giorni è che stiamo aprendo troppi cantieri, e poi diventa anche difficile coniugare il ragionamento del fare e del far funzionare la città. È evidente che stiamo accelerando su una serie di infrastrutture fondamentali. Quando cominci a fare sei sottopassi ferroviari in una città piccola come Mestre, a chiudere per un tratto la Castellana, che porta 1300 macchine l'ora, via San Donà, via Olivi o via Cappuccina, capite che significa mettere la città in fibrillazione. Dopo dobbiamo aprire i cantieri che sono un po' in ritardo sui sottopassi della 14bis, e anche questo comporterà dei problemi: tutti i giorni più di qualcuno, e molte delle categorie che rappresentano il commercio, si lamentano di questa "iperattività".

Questo per sottolineare che questa è una città che molte volte chiacchiera troppo, e che ha perso tanto tempo nel realizzare le opere, ma stiamo recuperando. Stiamo anche cercando di realizzare un sistema di parcheggi e quant'altro che dia risposte decenti ad un'organizzazione anche del commercio rispetto a quello che abbiamo approvato. Ci sono i momenti in cui si ricevono applausi e quelli in cui si ricevono i fischi, e questo è il momento dei fischi, perché quando si fanno questo tipo di interventi le difficoltà ci sono, tutte.

Sulla città insulare, è chiaro che c'è stata una sottovalutazione dell'organizzazione dei flussi turistici e dei terminal. Nel 1999 avevamo progettato il terminal di Fusina, nella Giunta attuale ne abbiamo deliberato il piano particolareggiato: è evidente che la risposta della politica arriva troppo tardi rispetto all'organizzazione che si sta dando o all'evoluzione che sta avendo la società, e che tutto quello che transita oggi sul Ponte della Libertà è insopportabile sotto il profilo dell'organizzazione della testa di ponte, che riguarda il Tronchetto, la Marittima, piazzale Roma. Il solo traffico crocieristico è cresciuto negli ultimi anni da 300mila a un milione 300mila unità, senz'alcuna infrastruttura, alcuna organizzazione. Questa è la realtà che ci troviamo.

Parliamo di Sublagunare. Qualcuno può accusare l'Amministrazione comunale di essere in ritardo, di aver



messo il progetto nel cassetto: la realtà è che quando è andata sotto la valutazione d'impatto ambientale essa ha eccepito su 32 punti del progetto. Quello che voglio dire è che le cose bisogna farle, ma bene. Qui si tratta di un progetto di finanza che dura 50 anni, sono opere che nessun altro Paese al mondo fa in progetto di finanza: l'unico che si è fatto per un'infrastruttura del genere è l'Eurotunnel, e vediamo che situazione finanziaria ha. E' evidente che bisogna anche tutelare chi arriva dopo di noi e garantire che il progetto di finanza non abbia solo non un concetto di costruzione. Se entrassimo nel merito di ciò che abbiamo fatto, chi ha costituito la stessa ATI potrà confermare se abbiamo perso tempo per avere un progetto che poi resti e abbia una sua funzionalità. Questa è la realtà che si sta affrontando.

Siamo dell'idea che il problema dell'organizzazione di Venezia vada considerato in un modo diverso. Oggi abbiamo questo progetto di Sublagunare, che trovo limitativo, l'abbiamo sottolineato più volte: vediamo se quando lo metteremo a gara - perché lo dobbiamo fare e abbiamo garantito che lo faremo -, il promotore proporrà dei miglioramenti. Qualcuno sulla stampa sosteneva che fare la circumnavigabilità di Venezia in una Sublagunare è un'infrastruttura che si paga da sola. Di queste cose mi sono occupato per 20 anni, in tutto il mondo, e gli americani le metropolitane le finanziano al cento per cento.

Non dobbiamo pensare di essere sempre dei grandi scienziati, e per questo tipo di infrastrutture dobbiamo in qualche modo uscire - come lo stesso Ministro Tremonti sottolinea nel suo ultimo libro - da un concetto quasi "folcloristico", che cioè tutto si può fare con il progetto di finanza. Perché poi questi ultimi "massacrano" le Amministrazioni comunali. Lo stiamo vedendo in molti Comuni che hanno varato progetti di finanza di questa portata, perché non ne hanno la cultura e la preparazione, perché un progetto di finanza che dura 50 anni bisogna calibrarlo molto bene, e non basta realizzarlo per il periodo del mandato che si rappresenta per fare un po' di "fuochi d'artificio": bisogna farlo perché resti un'opera e un'opera che serve e che abbia anche una finalità finanziaria, viceversa bisogna avere il coraggio di dire che è necessario finanziarla tutta.



Questa è la realtà, perché le infrastrutture viarie hanno un concetto diverso da questo tipo di infrastrutture del trasporto pubblico, e qui stiamo parlando di infrastrutture che fanno trasporto pubblico, e vi sfido a trovare una metropolitana al mondo la cui costruzione e gestione venga pagata con la sola tariffa. Le infrastrutture primarie vengono finanziate al 100 per cento e la gestione di questo tipo di infrastrutture ha il 50 per cento di finanziamento. Tante volte e troppo spesso non si è fatto niente in questa città, ma noi troveremo il modo e il metodo di realizzare un'infrastruttura che sarà importante per la città, ma la vogliamo fare con i criteri giusti.

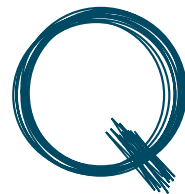
## **Massimo Albonetti**

*Presidente Camera di  
Commercio di Venezia*

Io non ho mai affermato che la Sublagunare va pagata dalle tariffe, e ci tengo a precisarlo. E torno anche a ribadire le mie perplessità circa l'assioma: "Il Comune ha fatto di tutto". Lo stesso Paolo Costa, che ha portato la Sublagunare fino ad un certo grado, diceva che si è spento l'interruttore. Sulla Sublagunare la Camera di Commercio molto ha investito, da ultimo sulla Commissione per la valutazione di impatto ambientale che è stata tirata avanti per un anno e mezzo, ma lungi da noi sostenere che questa è la verità assoluta. Dico soltanto, e lo ripeto, che se il Comune ritiene che questo progetto non va e non si paga, abbia l'onesta di dire basta, lo si chiuda e non lo si trascini oltre.

Con questo ringrazio tutti i presenti, i relatori e il pubblico che ha voluto seguire questa importante occasione di confronto realizzata dalla Camera di Commercio in occasione della sesta "*Giornata dell'Economia*".

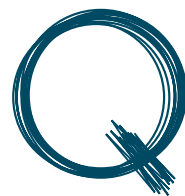




*Questo Quaderno consiste nella trascrizione degli atti del Convegno, ai quali non sono state apportate modifiche da parte dei relatori.*

*Eventuali errori nella struttura del testo vanno imputati al carattere colloquiale del testo stesso.*





### **Della stessa collana:**

- ➊ Prospettive e scenari dell'economia in un'Europa che cambia
- ➋ Responsabilità Sociale:  
le reali opportunità per le imprese
- ➌ IV<sup>a</sup> Giornata dell'Economia
- ➍ Dieci anni di Registro Imprese quale prospettive per il futuro?
- ➎ Iniezione di materie plastiche:  
metodi di valutazione di materiali per stampi
- ➏ Innovazione, Trasferimento Tecnologico, Sviluppo:  
esperienze e problemi delle imprese nel Veneto
- ➐ Il valore economico dell'informazione:  
il contributo del registro imprese
- ➑ V<sup>a</sup> Giornata dell'Economia
- ➒ Aviazione generale in Italia: Stato e prospettive
- ➓ La pubblica amministrazione fa squadra e va in rete
- ➑ Il mediatore immobiliare:  
professionalità e trasparenza nel mercato



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
VENEZIA

**i Quaderni della Camera**

