

Vtp: «Il decreto su Venezia viola le norme di tutela del concessionario»

Il terminal fa sapere che le compagnie da crociera Usa e quelle di lusso sono contrarie a spostarsi a Marghera. Federagenti attacca: «Si è azzerato un porto»

di Raoul de Forcade



I punti chiave

4' di lettura

Non piace a tutti il decreto con cui il Governo ha deciso che le grandi navi da crociera, dall'1 agosto, non potranno più navigare nel canale della Giudecca a Venezia ma dovranno approdare a Marghera. Contro il decreto si è schierata in primis Vtp (Venezia terminal passeggeri), la società pubblico-privata (partecipata dalla Regione Veneto) che ha in concessione il terminal di Marittima fino al 2025. Ma anche Alessandro Santi, presidente di Federagenti, l'associazione degli agenti marittimi italiani, che ha scritto al presidente del Consiglio Mario Draghi.

Il decreto, si legge in una nota di Vtp, «di fatto **cancella la concessione in modo unilaterale** violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario», perché «stanti gli stringenti limiti indicati, infatti, praticamente quasi nessuna nave che scalava a Venezia potrà accedere alla Marittima».

A fronte di tale decisione, prosegue la nota, «si apprende anche che sono previsti ristori ed indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si

conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria».

Porto cancellato

La decisione del Governo, secondo Vtp, «di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il **rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana**».

Fabrizio Spagna, presidente di Vtp (di nomina regionale), sottolinea che occorre tenere conto delle delle «istanze e aspettative dei soci di Vtp e di tutti gli stakeholder coinvolti, ovvero i lavoratori diretti e indiretti nonché tutta la filiera delle società collegate alla crocieristica, di cui circa 200 venete, che vedono comunque venir meno i loro diritti e restano in attesa di certezze per il proprio futuro. Auspichiamo pertanto che il Governo prenda in considerazione queste istanze».

Le cruise company Usa contrarie a Marghera

Il danno che si va paventando con quanto previsto dal decreto, aggiunge Galliano Di Marco, direttore generale di Venezia terminal passeggeri, «è significativo, in quanto di fatto esclude anche le navi più piccole, quelle del settore del lusso a cui puntava tutto il territorio in quanto esempio principe di quel turismo di fascia alta e con altissimo potenziale di spesa che dall'1 agosto non potranno più arrivare alla Marittima. Il danno deve necessariamente tenere conto anche del fatto che il mercato non aspetta».

«Sappiamo già per certo che **le compagnie di crociera americane**, segnatamente Royal Caribbean Cruise Line e Norwegian Cruise Line, **ci hanno comunicato la propria contrarietà a posizionare navi a Marghera in assenza di condizioni minime di sicurezza**. A queste si dovranno aggiungere le navi di lusso che per ovvi motivi non hanno mai dato la propria disponibilità a spostarsi a Marghera, ad esempio Viking, Azamara, Silversea, Ritz Carlton solo per citare le più importanti. Tutto ciò comporterà una profonda revisione del piano industriale della Società alla luce del nuovo decreto».

Leggi anche



Grandi Navi: concorso d'idee per toglierle da Venezia

Lo stop impatta su 4mila famiglie

Il presidente di Federagenti, Alessandro Santi, nella sua lettera a Draghi afferma: «Con un decreto è stato deciso l'azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di Venezia. Una **decisione gravissima** assunta all'insegna di un *politically correct* internazionale **che impatta su almeno 4mila famiglie. E in prospettiva altre 21mila**».

«Alla mancanza di scelte dei passati anni e dei precedenti Governi - prosegue la missiva - della questione grandi navi viene ora posta soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità, che non permette in nessuna maniera fasi di transizione e, in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia».

Anche il naviglio di lusso, scrive ancora Santi, «**viene penalizzato** abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini-Passera da 40mila a 25mila tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantiva pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi».

Contrasporto: il decreto va migliorato

Meno critica, anche se non senza qualche stoccata, la posizione del presidente di Confrasperto-Confrcommercio, Paolo Uggè: «Il Governo ha fatto finalmente chiarezza, ma **il decreto in fase di conversione deve essere migliorato**. Come è certa la data della chiusura dell'accesso del canale della Giudecca, che obbliga le compagnie a trovare autonomamente soluzioni sostitutive di emergenza, non sono definiti, invece, i tempi della disponibilità dei primi accosti a Marghera».

«Per evitare - prosegue Uggè - che la prossima stagione, che dovrebbe essere quella della piena ripresa, dopo il duro colpo inferto dalla pandemia al settore, possa subire contraccolpi, è necessario avere la certezza che, per marzo 2022, gli accosti siano pronti».

La preoccupazione del sindacato

Sul fronte sindacale, il segretario nazionale della Filt-Cgil, Natale Colombo, afferma: «Siamo da subito **disponibili a uno specifico e urgente incontro con il ministero** delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e quello della Cultura per rappresentare le nostre preoccupazioni e necessità per le attività portuali e marittime di Venezia, direttamente coinvolte dal nuovo provvedimento ma soprattutto per offrire ai lavoratori certezze e non promesse. La tutela dell'ambiente e della laguna di Venezia non possono essere scambiate con una perdita importante di posti di lavoro».

Attesa la quantificazione dei ristori

Secondo il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia, Fulvio Di Blasio, «L'interdizione del passaggio delle navi da crociera attraverso il bacino di San Marco e il canale

della Giudecca rappresenta, per modalità, tempistiche e procedure, da un lato una durissima prova per l'intero settore della crocieristica, per tutto l'indotto e per i lavoratori, dall'altro un punto cruciale e una sfida per il porto del futuro, oltretutto un passaggio importante verso la costruzione di Venezia quale capitale della sostenibilità».

Per questo, conclude il presidente dell'Adsp, « è importante poter contare, lo vedremo a provvedimento approvato, su risorse pubbliche adeguate per agire efficacemente sia sul lato infrastrutturale (ormeggi alternativi a Porto Marghera) che su quello dei ristori».