

Venezia: fioccano le reazioni al decreto sulle grandi navi

Durissime (prevedibilmente) le prese di posizione di VTP e Federagenti, meno netti anche se non privi di critiche i commenti di Confitarma e Confraspporto-Confcommercio



Sono numerose, e di diverso tenore, le reazioni suscitate dall'annuncio del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, che ieri ha rivelato come in un Decreto approvato dal Consiglio dei Ministri (di cui non si sa molto, in realtà, visto che non è stato ancora pubblicato in Gazzetta Ufficiale) sia stato deciso dal Governo uno stop pressoché totale al passaggio delle navi da crociera oltre una certa stazza attraverso il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca a partire dal prossimo 1° agosto, a fronte di misure di ristoro per i lavoratori coinvolti e di uno stanziamento di 157 milioni di euro per la realizzazione di accosti temporanei dedicati alle cruiseship a Porto Marghera.

Si va dalle durissime condanne dei soggetti più direttamente coinvolti, come Venezia Terminal Passeggeri e Federagenti (il cui Presidente Alessandro Santi, peraltro, è veneziano), a commenti meno netti come quelli di Confitarma e Confraspporto-Confcommercio, che tuttavia sottolineano una serie di criticità nella modalità e nelle tempistiche con cui questo divieto è stato 'partorito'.

VTP

Come detto, è decisamente dura la reprimenda di VTP (Venezia Terminal Passeggeri), la società che gestisce la Stazione Marittima della Serenissima, secondo cui il decreto "cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del

terminal in concessione alla società fino al 2025 come bene strumentale al servizio di interesse generale volto alla movimentazione dei passeggeri nel porto di Venezia”.

In base ai limiti che sarebbero contenuti nel provvedimento, infatti, “quasi nessuna nave che scalava a Venezia potrà accedere alla Marittima, e quindi il decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario”.

La decisione del Governo, per VTP, cancella quindi “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 con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale”. Il rischio concreto, per il concessionario della Marittima, è che “una volta che le compagnie avranno spostato le loro navi in altri porti nazionali o peggio esteri”, difficilmente decideranno di “ricollocarle a Venezia a distanza di anni”. Per questo è quindi “urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Marghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto”.

Ricordando il lavoro svolto negli anni dalla stessa VTP per spostare le navi dal Canale della Giudecca, la società auspica ora che il Governo “prenda in considerazione le istanze di tutti gli stakeholder coinvolti ovvero i lavoratori diretti ed indiretti nonché tutta la filiera delle società collegate alla crocieristica, di cui circa 200 venete” così come sono state considerate “quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica”, per esempio “valutando attentamente anche proposte già fatte quali ad esempio il Vittorio Emanuele che di fatto consentirebbe di mantenere viva la Marittima e con essa la sua eccellenza, senza destinarla viceversa inevitabilmente alla chiusura”.

Fabrizio Spagna, Presidente di VTP, ha quindi aggiunto che “il danno che si va paventando con questo decreto è significativo, escludendo di fatto 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”.

Infine la società sottolinea le complessità connesse con lo spostamento del traffico *cruise* a Marghera, rivelando 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 – ha concluso Galliano Di Marco, Direttore Generale di Venezia Terminal Passeggeri – comporterà inevitabilmente “una profonda revisione del piano industriale della società, che verrà presentato al Governo al più presto insieme a quello in essere approvato di recente dal Consiglio di Amministrazione. Naturalmente potremmo fare ciò non appena sarà noto quali e quante banchine saranno disponibili a Marghera”.

Federagenti

Ha toni altrettanto duri la lettera aperta indirizzata al Presidente del Consiglio Mario Draghi dal Presidente di Federagenti, il veneziano Alessandro Santi.

“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 4.000 famiglie, e in prospettiva su altre 21.000. Venezia è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione” è il primo capoverso della missiva, il cui tenore appare fin da subito ben evidente.

Santi stigmatizza quindi la scelta dell'esecutivo di procedere senza "alcun dialogo o confronto", ma con "scelte terribilmente impattanti e proposte nebulse di sostegni economici 'simil Covid'. Ma – mette in guardia il Presidente di Federagenti – "noi del porto siamo diversi".

Il problema, per il numero uno dell'associazione che rappresenta a livello nazionale broker e agenti marittimi, è che "dopo la mancanza di scelte dei passati anni", ora la questione 'grandi navi' viene affrontata "con una soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di transizione e, in mancanza di ormezzi 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 viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini-Passera da 40.000 a 25.000 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 dell'area marciana".

"Dal mese di agosto, forse, vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del Governo e con il compiacimento dell'UNESCO e di molti 'cittadini del mondo': di certo, però, c'è che è stata decretata la morte delle crociere a Venezia e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i 'cittadini' in altri porti del mondo" conclude Santi.

Confitarma

Meno drastico è il giudizio sull'operato del Governo da parte di Confitarma, il cui Presidente Mario Mattioli, pur ammettendo che "la decisione del Consiglio dei Ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato dieci anni fa", sottolinea come "gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi".

Guardando la vicenda dal punto di vista degli armatori che la sua associazione rappresenta, Mattioli aggiunge quindi che "sarà importante che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid19".

Il vertice della Confederazione si dice comunque disponibile, a nome di Confitarma e di tutto l'armamento italiano, a collaborare con il Governo "per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di Venezia che tutto il mondo ci invidia". L'auspicio di Mattioli è che venga costituito un tavolo di confronto tra istituzioni e operatori "per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a Venezia".

Conftrasporto-Confcommercio

Anche il Presidente di Conftrasporto-Confcommercio Paolo Uggè ammette che "il Governo ha fatto finalmente chiarezza" sulla questione delle grandi navi a Venezia, ma aggiunge che "il decreto, in fase di conversione, deve essere migliorato".

“Se è certa la data della chiusura di quell’accesso, obbligando le compagnie a trovare autonomamente soluzioni sostitutive di emergenza, infatti, non sono definiti i tempi della disponibilità dei primi accosti a Marghera”. Quindi, secondo Uggè, per evitare 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”.

“Al ministro Franceschini, che oggi esulta, vogliamo ricordare che se questa decisione fosse stata assunta, come chiedevamo, dal governo Conte di cui faceva parte, a quest’ora gli accosti a Marghera, adeguati durante il lockdown, sarebbero stati pronti e si sarebbero evitati durissimi effetti sui lavoratori e le imprese di uno dei principali porti italiani”.

“Ora andiamo avanti velocemente: al ministro Giovannini chiediamo più attenzione verso il settore” conclude il Presidente di Confrasperto-Confcommercio.