

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

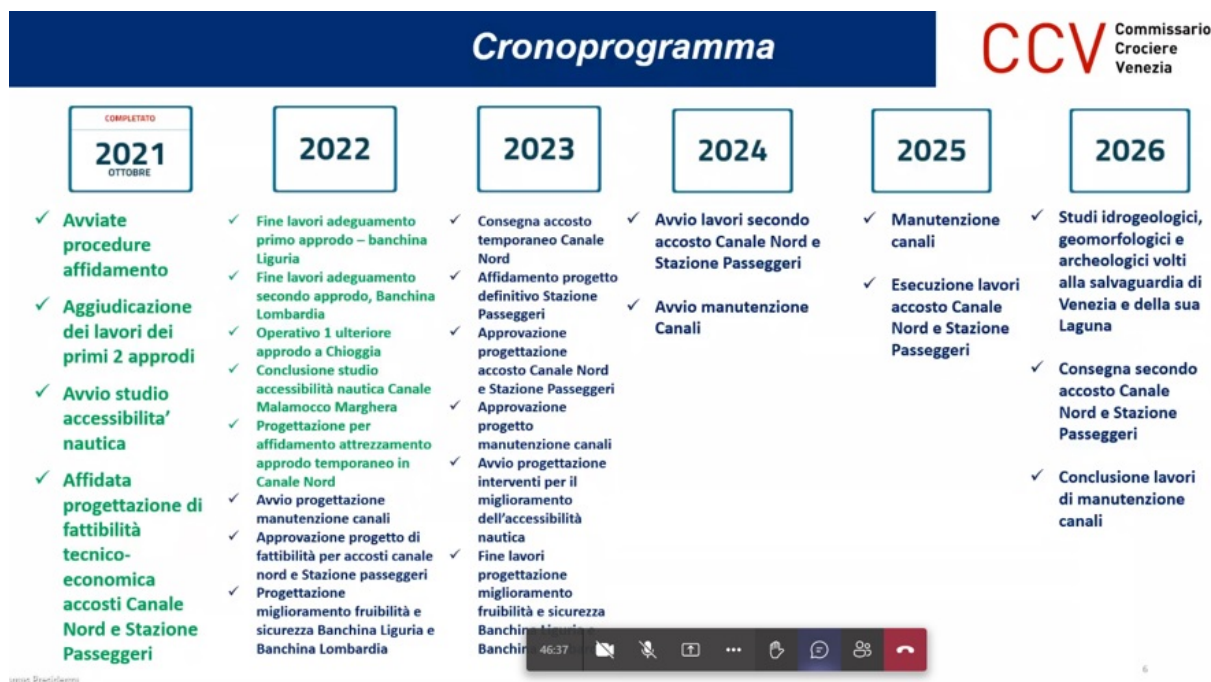
Crociere a Venezia: Vtp verso allungamento e ampliamento della concessione

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 30th, 2022

“Gli strumenti definiti dal Decreto Venezia erano finalizzati anche al riequilibrio del concessionario da esso penalizzato: è in quest’ottica di riscrittura del Pef (Piano economico finanziario) di Venezia Terminal Passeggeri che sarà a essa affidata la nuova stazione marittima sul Canale Nord di Marghera, da realizzarsi con le risorse (158 milioni di euro in tutto, *nda*) del decreto stesso entro il 2026, e che stiamo valutando l’allungamento della concessione in scadenza proprio nel 2026”.

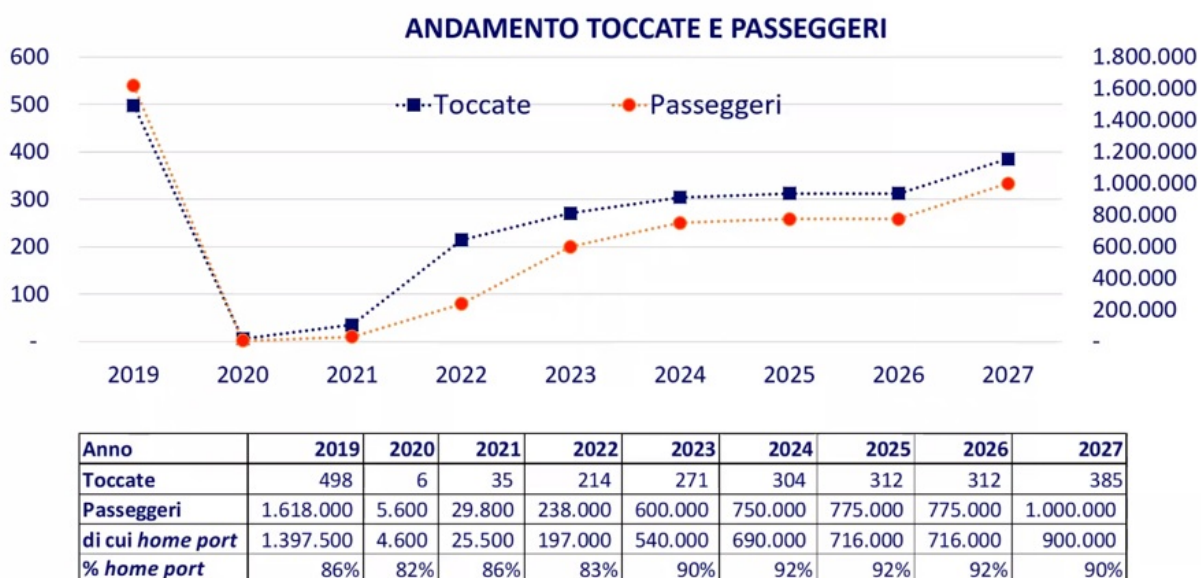
È con queste parole che il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, Fulvio Lino Di Blasio, in occasione dell’incontro organizzato per fare il punto sull’attività commissariale di cui il succitato Decreto Venezia l’ha investito sul finire dell’estate 2021, interdichendo alle navi da crociera sopra le 25mila tonnellate l’accesso alla Marittima gestita da Vtp attraverso il Canale della Giudecca, ha chiarito uno dei punti più ombrosi di quelle misure. Di Blasio ha anche spiegato che solo al termine, appunto fine 2026, della sua missione commissariale si potrà valutare un potenziale e parziale differente uso di banchine e aree attualmente parte della concessione di Vtp.

Prima di allora, dopo aver approntato gli approdi diffusi sulle banchine mercantili dei terminal Tiv e Vecon, e messo a disposizione anche Chioggia (i primi in modalità Redentore, senza cioè la possibilità di fare home port, fruibile a Chioggia), il commissario entro la fine del prossimo anno aumenterà ancora la capacità ricettiva realizzando il primo accosto sul Canale Nord. Nel frattempo, entro fine 2022 sarà approvato il [progetto preliminare della nuova stazione marittima](#) da 62 milioni di euro affidato a Rina Consulting, per poi negli anni successivi procedere con l’iter (approvazione del definitivo e Valutazione di Impatto Ambientale) e i lavori.



Intanto, come è noto, anche al terminal Venice Ro-Port Mos di Fusina hanno cominciato ad arrivare le navi da crociera. Ma in questo caso, non essendo una destinazione prevista dal Decreto, l'Adsp si è limitata a lavorare per il rinnovo della Via e “convincere la Commissione Europea (cofinanziatrice dell'opera) a un uso diverso dal ro-ro”, mentre l'iniziativa è stata assunta, anche finanziariamente, da Vtp. Il cui presidente e amministratore delegato Fabrizio Spagna ha spiegato: “Stiamo per finalizzare l'accordo che ci permetterà di utilizzare le banchine come home port, per le navi ivi ammesse (fino a 250 metri di lunghezza, *nda*), previo nostro investimento di 2-3 milioni per i necessari allestimenti”.

Così, a latere del riepilogo sui risultati 2022 ormai consolidati sui dati del terminalista (214 toccate, 238mila passeggeri di cui 197mila in homeport), Di Blasio ha anche illustrato lo sviluppo progressivo della capacità ricettiva dello scalo (numeri che, ha tenuto a precisare Vtp, sono ancora lungi dall'essere previsioni di traffico):



Di Blasio, infine, affiancato dai subcommissari Fabio Russo, ha fatto il punto anche sulla partita degli escavi, cui il Decreto fra manutenzioni e interventi accessori ha destinato la metà del budget

stanziato (79 milioni di euro, l'altra metà è per approdi diffusi e nuova stazione marittima). In tal senso sarà a breve avviata la progettazione per la manutenzione del Canale Malamocco-Marghera, "che non sarà ampliato ma ripristinato laddove la larghezza non sia più quella prevista". Quanto al Vittorio Emanuele, la via che da Marghera consentirebbe l'approdo in Marittima, Russo ha ricordato come "gli approfondimenti fatti abbiano mostrato come nel 1945 la profondità arrivasse agli 11 metri".

Una notazione che, è stato specificato nell'illustrare insieme a Piero Pellizzari, Direttore Marittimo del Veneto e comandante della Capitaneria di Venezia, il progetto Channeling per lo studio sul miglioramento dell'accessibilità nautica in sicurezza nei canali marittimi lagunari, non significa un ripristino di tale quota: "Premesso che il progetto al riguardo non solo va ancora affidato ma anche definito, nel senso che non è neppure stata individuata la nave di progetto e che la disamina delle varie sezioni del canale va condotta, quello cui si punta è una profondità compresa fra 8-9 metri". L'idea è che dal 2027 per l'home port delle navi maggiori sarà disponibile la nuova stazione marittima in Canale Nord, mentre per quelle oggi ospitabili a Fusina dovrebbe tornare disponibile la Marittima da raggiungersi attraverso il Vittorio Emanuele.

Flash conclusivo di Di Blasio sul lungo termine, cioè lo spostamento fuori dalle acque protette della Laguna e sul [relativo concorso di idee](#): "Il processo – era in corso la selezione delle tre proposte su cui sviluppare una progettazione di fattibilità tecnico-economica – è stato come noto interrotto dalla [sentenza](#) del Tar sul ricorso di Duferco. A gennaio vedremo cosa dirà il Consiglio di Stato, cui ci siamo appellati insieme al Ministero delle Infrastrutture: l'intenzione nostra e del nuovo Governo è quella di andare avanti".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, November 30th, 2022 at 4:04 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.