



Galliano Di Marco Direttore Generale di “Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.” sul Decreto Ministeriale approvato

Venezia, 14 luglio 2021 - Da quanto si apprende da fonti di stampa e dall'assidua interlocuzione avuta con il Governo, le linee guida contenute nel Decreto Ministeriale approvato ieri dal Consiglio dei Ministri e in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025 come bene strumentale al servizio di interesse generale volto alla movimentazione dei passeggeri nel porto di Venezia in capo alla Società.

Stanti gli stringenti limiti indicati, infatti, praticamente 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.

A fronte di tale decisione 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.

Tale decisione 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 con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale. È quanto mai difficile infatti che le compagnie di crociera una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a Venezia a distanza di anni, per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Maghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto.

“Negli ultimi 9 anni VTP, che vorrei ricordare è una Società dall'azionariato misto pubblico-privato, da una parte ha collaborato con tutti i Governi che si sono succeduti, e continua a farlo con il Governo in carica, per spostare le navi dal Canale della Giudecca presentando anche progetti concreti e studiando tecnicamente soluzioni ben al di là di quanto dovrebbe competere ad un concessionario. Dall'altra parte però vi

sono anche le istanze e le aspettative dei soci di VTP e 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, 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 così come quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica, 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 peraltro. Sarà appena il caso di ricordare che la finanza di progetto ai sensi dell'art.183 del Codice degli Appalti presentata dalla nostra Società ad ottobre 2019 agli enti competenti, prevedeva un investimento di poco superiore ai 30 milioni di euro per gli interventi manutentivi sul canale Vittorio Emanuele III in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente con un progetto ad alta sostenibilità ambientale e che prevedeva la valorizzazione della Marittima su cui sono stati investiti 160 milioni di € di fondi pubblici e privati,” ha dichiarato Fabrizio Spagna, Presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

“Il danno che si va paventando con quando previsto dal Decreto Ministeriale 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 dal 1° agosto non potranno più arrivare alla Marittima. Il danno deve necessariamente tenere conto anche del fatto che il mercato non aspetta, ad oggi le interlocuzioni con le compagnie sono assidue, ma non è dato sapere ancora quali orientamenti prenderanno per il futuro degli itinerari e se essi comprenderanno o meno Marghera. Del resto come riportato peraltro nell'art.2 del Decreto, sarà necessario non solo sistemare le banchine, ma anche il Canale dei Petroli per far transitare le navi da crociera in sicurezza. Infatti come evidenziato nelle diverse campagne di simulazione condotte da VTP, dalla Capitaneria di Porto di Venezia, dai Piloti e dalle quattro maggiori compagnie crocieristiche del mondo, sul suddetto canale sono necessari interventi manutentivi in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente. Di fatto 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 e che verrà presentato al Governo al più presto insieme a quello in essere approvato di recente dal Consiglio di Amministrazione della Società. Naturalmente potremmo fare ciò non appena sarà noto quali e quante banchine saranno disponibili a Marghera.” ha dichiarato Galliano Di Marco, Direttore Generale di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.