

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## **DL Venezia: ristori top per le compagnie, proroga a Vtp, briciole ai lavoratori**

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 20th, 2021

A una settimana dall'approvazione in Consiglio dei Ministri, il testo del DL Venezia, il provvedimento con cui il governo ha bloccato di fatto la crocieristica nella Serenissima a partire da agosto, vietando il transito nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca alle navi superiori alle 25mila tonnellate di stazza lorda che così non possono più raggiungere la stazione marittima gestita da Vtp, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale.

L'impianto è quello della [bozza anticipata in esclusiva da SHIPPING ITALY](#), ma le cifre dei ristori sono molto lontane da quelle immaginate una settimana fa, fatta salva, forse, l'eccezione delle compagnie di navigazione. Per esse, infatti, sono stanziati 30 milioni di euro nel 2021 “in relazione agli eventuali maggiori costi sostenuti per la riprogrammazione delle rotte e per i rimborsi, riconosciuti ai passeggeri che abbiano rinunciato al viaggio per effetto della riprogrammazione delle rotte, qualora non indennizzabili sulla base di eventuali contratti di assicurazione”. Una soluzione soddisfacente per le compagnie, coperte per il danno e potenzialmente in grado di rivendere l'eventuale biglietto cancellato e rimborsato dallo Stato. Già una settimana fa, del resto, Clia, l'associazione di categoria, era stata l'unica a [promuovere](#) l'iniziativa del Governo.

Probabile sia più severo il giudizio di Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), dato che le cifre stanziate sono ben diverse da quelle ritenute congrue dal terminalista, che chiedeva 80mila euro di ristoro ad approdo perso, considerando non solo quelli già programmati e giocoforza cancellati (fra i 100 e i 200 secondo il concessionario), ma anche quelli potenziali (rispetto ai 602 del 2019) che, quando saranno disponibili gli approdi di Marghera e fino a fine concessione, a metà 2025, ‘salteranno’ per l’indisponibilità della più capace stazione marittima. Di fronte a un conto che, quindi, s’aggirava sugli 80 milioni il governo ne ha previsti invece 5 per il 2021 e 20 per il 2022, da spartirsi per giunta con “le imprese di cui lo stesso si avvale”.

Per gli effetti sul lavoro che non dovessero essere coperti dal “ricorso agli strumenti già previsti a legislazione vigente” sono stanziati 10 milioni di euro, equamente divisi fra 2021 e 2022, a coprire un’amplissima gamma di soggetti, da Vtp e le eventuali imprese portuali sue appaltatrici, a servizi tecnico nautici, agenti marittimi e spedizionieri doganali e “imprese operanti nel settore della logistica, la cui attività sia connessa al transito delle navi nelle vie” interdette.

Per le modalità di erogazione di tutte le suddette risorse si rimanda naturalmente agli immancabili decreti attuativi dei competenti ministeri.

A stemperare la reazione di Vtp potrebbero essere ulteriori misure previste dal decreto. Nell'autorizzare l'Autorità di Sistema Portuale alla revisione del piano economico finanziario sottostante alla concessione, “la revisione della concessione potrà prevedere la proroga della sua durata e la riduzione, rateizzazione o rimodulazione del canone concessorio”. Anche in questo caso, tuttavia, si è lontani dalle richieste: il canone non sarà azzerato e la proroga senza procedure comparative, comunque soggetta a negoziazione con Adsp, resta condizionata alla compatibilità, tutta da verificare, con la normativa europea.

Il vero spiraglio potrebbe però essere di natura per così dire infrastrutturale. Confermato lo stanziamento di 157 milioni di euro per interventi di questo tipo (da definirsi con successivo decreto Mims-Mef) a Marghera, il decreto lascia un ampio margine al possibile escavo del Canale Vittorio Emanuele III, che permetterebbe di collegare il Canale dei Petroli alla marittima.

Fra le attività affidate al neoistituito commissario straordinario (il presidente dell'Adsp Fulvio Di Blasio), infatti, non ci saranno solo la realizzazione degli approdi e la manutenzione dei canali esistenti, “previa valutazione di impatto ambientale” (dicitura che ha già sollevato rilievi, complicando secondo alcuni il quadro procedurale esistente), ma anche “interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione”.

Il che fa appunto pensare a nuovi escavi, così come il fatto che i 157 suddetti milioni siano ben superiori alle dichiarate esigenze per i soli approdi di Marghera (fra i 60 e 70 milioni) e da erogarsi fra 2021 e 2026, anni dopo cioè rispetto a quella che dovrebbe essere la realizzazione degli approdi alternativi.

Vtp e la Regione Veneto sua azionista, del resto, erano stati chiari: il quantum potrà essere inferiore alle richieste (pena implicita l'impugnazione del decreto) solo a fronte dell'impegno governativo sul Vittorio Emanuele III. Resta da capire come quest'ultimo collimi con la volontà espressa dall'esecutivo di arrivare nel lungo termine alla chiusura dell'intera Laguna alle crociere, formalizzata col [concorso di idee](#) varato nelle scorse settimane.

**Andrea Moizo**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, July 20th, 2021 at 11:59 pm and is filed under [Featured](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.