

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

DI Venezia: Confitarma chiede supporto pubblico anche per gli approdi alternativi a Trieste

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 28th, 2021

Se c'è una certezza sul futuro della crocieristica lagunare a vale del DI Venezia [appena varato](#) dal Governo è che Marghera non offrirà neppure nel medio termine una capacità paragonabile a quella garantita dalla stazione marittima gestita da Vtp.

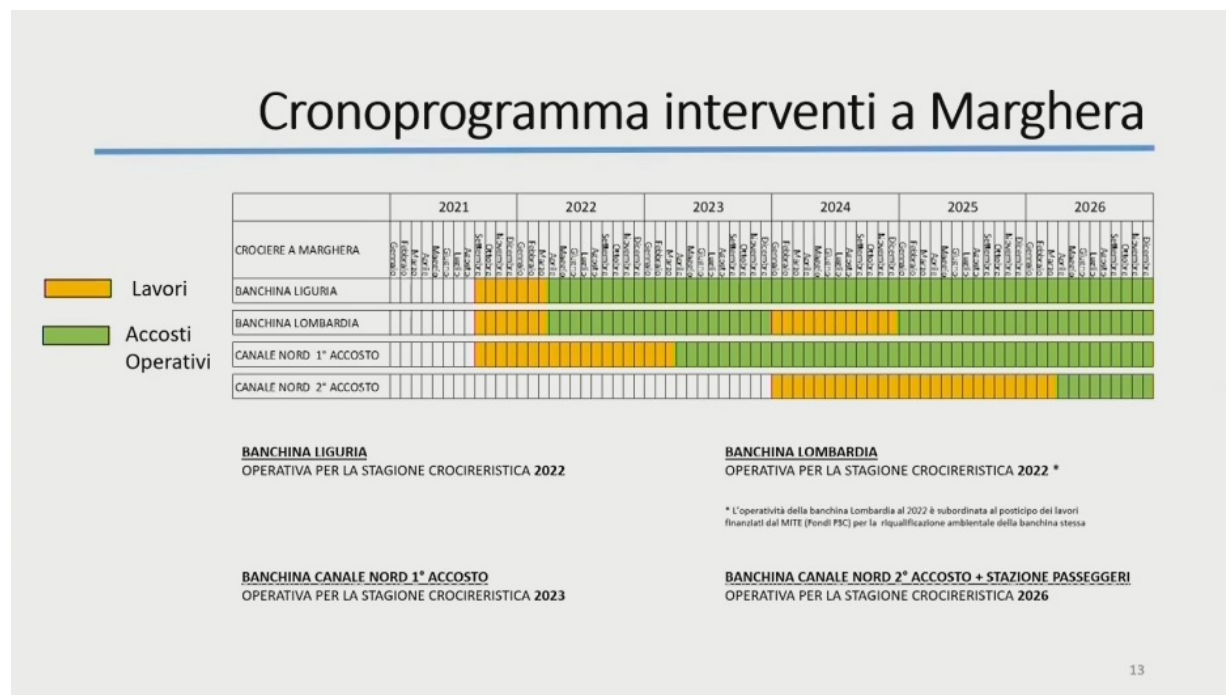
Il concetto è tornato a più riprese nel corso delle audizioni svolte negli ultimi due giorni dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato, dove hanno preso il via i lavori di conversione del decreto. A rappresentarlo nel dettaglio è stato ovviamente Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale nonché commissario per la realizzazione degli approdi alternativi di Marghera: "I lavori per adattare i terminal di Tiv e Vecon partiranno subito dopo l'estate, le soluzioni potranno quindi essere operative per la stagione 2022. Per il primo accosto sul canale industriale nord puntiamo al 2023, ma il secondo, quello su cui insisterà il nuovo terminal, non sarà a disposizione che nel 2026".

Considerando poi che nel 2024 sulle banchine Vecon sono previsti lavori di adeguamento ambientale, le banchine a disposizione rischiano di restare solo 2 per un paio d'anni, a fronte dei 7 accosti odierni possibili a Vtp.

Ecco perché fra gli auditi c'è chi – è stato il caso di Beniamino Maltese, vicepresidente di Confitarma e vicepresidente di Costa Crociere – ha auspicato che il modello Marghera (stanziamento pubblico per l'allestimento di approdi temporanei alternativi su banchine alternative) possa essere replicato altrove, al fine di ridurre al minimo la perdita di capacità di accoglienza: "Confitarma suggerisce la possibilità di creare maggiori sinergie con il Porto di Trieste (Portovecchio), previo accordo con il concessionario, con una modalità simile a quella che sarà adottata a Marghera". Il riferimento è alla possibilità di utilizzare in particolare gli accosti del terminal multipurpose Adria Terminal (gruppo Steinweg), già sondata in passato dall'Autorità di Sistema Portuale giuliana, sotto la gestione del Trieste Terminal Passeggeri (di cui Costa è azionista).

Maltese ha inoltre auspicato che il commissario straordinario sia dotato di concreti poteri straordinari e che, in sede di conversione, vengano stanziati somme ulteriori per le compagnie crocieristiche (già beneficiarie di 30 milioni di euro), per "tener conto degli investimenti necessari alle compagnie per la gestione dei propri clienti".

Tornando all'audizione di Di Blasio, il presidente-commissario, rispondendo sul concorso di idee per l'ideazione di un progetto 'fuori laguna', ha fatto capire che tale struttura (dai tempi peraltro decisamente incerti e senz'altro lunghi) convivrà col terminal realizzando sulla sponda nord del canale nord di Marghera, ha preso tempo sull'escavo del Vittorio Emanuele III (ipotesi inserita fra le pieghe del decreto) mentre ha annunciato uno studio idrodinamico sul Canale dei Petroli, in relazione ai rilievi (sollevati anche da Vtp) sull'esigenza di interventi di allargamento mirati a garantirne la navigabilità in piena sicurezza.



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, July 28th, 2021 at 5:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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