

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Crociere: gli strani calcoli del Governo per i ristori del DI Venezia

Nicola Capuzzo · Friday, July 30th, 2021

Sarà pure il Governo dei “migliori”, ma a leggere la [relazione tecnica](#) che accompagna il DI Venezia (il provvedimento con cui l'esecutivo ha [bloccato](#) a far data da dopodomani l'accesso delle crociere alla stazione marittima della Serenissima), sorge qualche dubbio, per lo meno per quel che concerne la matematica.

Il documento spiega innanzitutto come si sia arrivati ai 30 milioni di euro stanziati per il ristoro delle compagnie crocieristiche. Il primo problema è che, salvo un accenno a dati forniti dalle compagnie stesse (classico esempio di richiesta all'oste sulla bontà del vino), non viene minimamente chiarito da dove saltino fuori le arbitrarie assunzioni sui numeri utilizzati (approdi cancellati, numero medio di passeggeri, cancellazioni, etc.): “Ai fini della quantificazione degli oneri di cui alla lettera a), stimati in 30 milioni di euro per l'anno 2021, sono state considerate le seguenti ipotesi, anche sulla base dei dati forniti dalle maggiori compagnie di navigazione crocieristica operanti presso il terminal passeggeri di Venezia”.

Non si è chiesto alla Capitaneria di Porto quanti fossero gli approdi fissati fino alla fine dell'anno, ma “si sono stimate” 55 crociere, assumendo (senza spiegare come) un numero medio di passeggeri di 2.083, un tasso di prenotazione del 56%, un tasso di cancellazione dei prenotati del 15% e un costo medio per passeggero di 1.437 euro. Da qui, senza minimamente considerare che la cancellazione potrebbe essere coperta da assicurazione e il biglietto essere rivenduto, vengono fuori i primi 13,8 milioni destinati alle compagnie.

Poi si aggiungono 80 euro per un numero di passeggeri pari al totale potenziale tolte le prenotazioni date per certe: 8,4 milioni di euro, a coprire le “iniziative di natura commerciale poste in essere dalle compagnie di navigazione crocieristica al fine di ridurre il tasso di cancellazione delle prenotazioni già effettuate ed incentivare le prenotazioni relative alle crociere già programmate, consistenti nel riconoscimento di uno sconto di circa 80 euro per ciascun passeggero”. Anche in questo caso non viene presa in considerazione l'ipotesi che il biglietto cancellato sia rivenduto e, per contro, si pagano sconti a passeggeri che non esistono, dato che si assume che le 55 navi portino circa 64.000 persone ma il rimborso dello sconto lo si riconosce per 105.000.

Infine ci sono 135mila euro a toccata per “i maggiori costi” che le compagnie sosterranno per far

approdare le 55 crociere in porti alternativi a Venezia: “Costo del terminal aggiuntivo ed extra security, gestione dei bagagli dei passeggeri in arrivo ed in partenza da Venezia, trasporto da e per Venezia dei passeggeri imbarcati”. Non si chiarisce (“si quantifica”) da dove scaturisca il quantum, né si spiega cosa sia il terminal aggiuntivo (se la compagnia deve pagare il terminalista anche a Venezia, perché si ristora, come vedremo più sotto, anche costui..?) né si considerano i minori costi di porti diversi da quelli veneziani, in primis quelli per i servizi tecnico-nautici.

Poco chiaro anche il meccanismo che ha portato a calcolare il ristoro per il terminalista Vtp e per “le imprese di cui si avvale”, pari a 5 milioni per il 2021 e 20 milioni per il 2022. Innanzitutto si riprende l’assunzione delle 55 crociere saltate nel 2021, mentre per il 2022 si stimano 248 toccate potenziali (calcolando una riduzione del 40% rispetto al 2019 a causa della pandemia, anche qui con metodo oscuro), di cui, stima il Governo, 128 saranno cancellate e 120 approderanno a Marghera. Per le cancellazioni (55+128) si concedono 90mila euro a toccata e per le seconde (120) 70mila euro.

Numeri del tutto incongruenti col bilancio di Vtp, che nel 2019, con 413 toccate (secondo le stime governative), fatturava 34 milioni di euro, di cui almeno 4 derivanti [per sua ammissione](#) da “entrate ancillari”. Ogni toccata in Stazione Marittima cioè varrebbe a spanne 72mila euro: generosissimi quindi i 90mila euro riconosciuti dal Governo, per non parlare dei 70mila su approdi che saranno fatturati da Vtp.

In compenso, come già raccontato, l’indotto è stato completamente dimenticato, dal momento che per tutto il resto della filiera il Dl stanziava 10 milioni solo per l’eventuale copertura dei redditi dei lavoratori laddove “non sia possibile fare ricorso agli strumenti già previsti a legislazione vigente”.

La relazione, infine, dettaglia la distribuzione dei 157 milioni di euro stanziati per gli approdi alternativi, esplicitando (al punto 3 della relativa tabella, che riportiamo di seguito) che il nuovo terminal sul Canale Nord di Marghera lo pagherà tutto lo Stato e che 65 di quei milioni serviranno anche all’escavo del Canale Vittorio Emanuele III.

	Intervento	Costo totale intervento in euro
1	Ormeggi temporanei nel Porto di Marghera	2.000.000,00
2	Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt	13.000.000,00
3	Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord	62.000.000,00
4	Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all’accesso alla odierna Stazione Marittima	65.000.000,00
5	Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree	15.000.000,00
		157.000.000,00

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, July 30th, 2021 at 1:16 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.