

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Venezia Terminal Passeggeri si attrezza per navi in rada e bus a terra

edinet · Wednesday, November 16th, 2022

La soluzione Norwegian Gem – la nave di Ncl che, non disponendo di una banchina dove attraccare, lo scorso luglio [sostò in rada](#) e trasferì a Venezia i passeggeri a bordo di lancioni, previa autorizzazione ad hoc della Capitaneria – sarà in qualche modo istituzionalizzata e regolarizzata.

Venezia Terminal Passeggeri, infatti, il concessionario della Stazione Marittima di Venezia, privata dal decreto Venezia della possibilità di offrire ai suoi clienti armatori gli approdi in concessione, perché non più raggiungibili a causa dei limiti di navigazione nel Canale della Giudecca imposti da quel provvedimento, ha appena pubblicato un bando da 3 milioni di euro per cercare un fornitore in grado di prestare per tre anni il servizio di trasporto di passeggeri nave-terra via mare. Nel caso di Norwegian Gem, il terminalista, che pure si ritiene esclusivista del traffico passeggeri (malgrado l'Adsp [non abbia finora provveduto](#) a tale necessaria formalizzazione), fu necessariamente bypassato dalla compagnia armatoriale proprio perché non in grado di prestare il servizio.

Dal momento che anche nella prossima stagione Venezia Terminal Passeggeri dovrà operare con la modalità degli approdi diffusi (cioè su banchine gestite da altri e ad altro teoricamente destinate: una a Chioggia, una a Fusina presso il Venice Ro-Port Mos, e due a Marghera, presso i terminal Vecon e Tiv), e c'è quindi la possibilità che si ripresenti la necessità di sbarchi in rada di crocieristi dalle navi, ecco la decisione di ampliare la gamma dei propri servizi. Analogo bando (triennale e da 3 milioni di euro) con analoghe finalità è stato non a caso emanato per “l'organizzazione e la gestione del servizio di trasferimento tramite bus dei passeggeri nell'ambito portuale di Venezia, Marghera/Fusina e Chioggia”. Anche in questo caso la procedura mira alla definizione di un accordo quadro, perché Vtp non è in grado di stabilire ex ante quanto dovrà ricorrere ai due servizi.

Del resto lo sbarco dalla rada della Norwegian Gem fu un'eccezione, autorizzata dalla Capitaneria solo in quell'occasione e mai ripetutasi (nonostante altre richieste di Ncl). E Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e commissario alle crociere nominato proprio a seguito del Decreto Venezia, già [mostratosi scettico](#) in passato, ha ribadito la propria posizione al *Corriere Veneto*: “La concessionaria s'è voluta dotare di uno strumento per fornire un'eventuale soluzione. Non corrisponde a una pianificazione portuale, si tratta di una modalità che richiede l'autorizzazione della Capitaneria, la condivisione del Comune (mostratosi freddo, ndr) e del commissario straordinario, nella mia persona”.

Insomma la rada non pare convincere, ma resta la problematicità di operare, peraltro in un settore in ripresa dopo il Covid, senza la certezza delle banchine. Le quattro finora approntate dal commissario non garantiscono a Venezia Terminal Passegeri la soddisfazione dell'offerta della propria clientela. Il prossimo approdo diffuso in programma, quello sul Canale Nord, calendarizzato per l'entrata in funzione nel 2023 è – ha detto Di Blasio – “allo studio di fattibilità”, mentre si sono perse le tracce della procedura di realizzazione di una nuova stazione marittima su quelle banchine (prevista in funzione nel 2026): [il progetto preliminare](#) dovrebbe essere stato consegnato dall'aggiudicatario Rina Consulting un anno e mezzo fa ma l'Adsp non ne ha più fatto sapere nulla.

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

This entry was posted on Wednesday, November 16th, 2022 at 2:00 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.