

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Marchi (Save): “Tiv e Vecon alle navi da crociera, container in aree Montesyndial”

Nicola Capuzzo · Thursday, March 21st, 2024

Dopo la prima uscita pubblica di Msc Crociere e l'eco arrivato subito da Costa e dall'associazione di categoria Clia, anche Enrico Marchi, presidente di Save (la società che gestisce l'aeroporto Marco Polo), è uscito allo scoperto per attaccare quello che ritiene essere un totale immobilismo per rilanciare il traffico crocieristico a Venezia.

Sullo sfondo si intravvedono ripicche, guerre di potere e interessi economici.

Riavvolgendo il nastro delle puntate precedenti nei giorni scorsi Pierfrancesco Vago (Msc Crociere) ha tuonato contro Fulvio Lino Di Blasio, attuale presidente dell'Adsp veneta e commissario per le crociere in laguna, lamentando il fatto che non siano stati rispettati gli accordi e gli impegni per una crocieristica alternativa previsti dal decreto dell'allora Governo Draghi che dal 2021 ha bloccato il transito delle grandi navi da crociera del canale della Giudecca e l'approdo alla stazione marittima gestita da Venezia Terminal Passeggeri. Per sbloccare la situazione d'impasse attuale Vago ha chiesto l'intervento urgente di Ministero dei Trasporti e Governo.

Il giorno dopo a rincarare la dose ci ha pensato Costa Crociere che, per bocca di Roberto Alberti, chief corporate officer, ha detto: “Costa Crociere condivide le preoccupazioni sul futuro della crocieristica a Venezia. La situazione che si sta delineando, purtroppo, non sembra andare in questa direzione. Le soluzioni alternative per l'approdo delle navi da crociera che erano state promesse sono ancora lontane dall'essere realizzate. A questo si aggiunge la mancata estensione della concessione a Venezia Terminal Passeggeri, che pone seri dubbi sul futuro della società che gestisce il terminal e gli approdi delle crociere, nonostante gli sforzi fatti dai suoi azionisti negli ultimi anni. Auspichiamo che in tempi brevi tutte le parti coinvolte, a cominciare dalle compagnie e dalle autorità locali e nazionali, possano sedersi intorno a un tavolo e trovare una soluzione definitiva”.

Dello stesso tenore le parole di Francesco Galietti, direttore di Clia Italia: “Al momento solo due compagnie, tra mille difficoltà e con grande sforzo economico, logistico e organizzativo, hanno deciso di confermare i loro scali – prosegue Galietti – ma se gli impegni non dovessero essere rispettati non è escluso che lascino definitivamente la città. Questo vorrebbe dire sia perdere lo status di homeport da parte di Venezia, cioè di porto capolinea, sia un calo strutturale del traffico crocieristico e quindi del turismo in tutto l'Adriatico. L'attuale mancanza di certezze ha indotto

molti armatori a dirottare le proprie navi su altri scali e altri Paesi”.

Il messaggio più netto e chiaro è arrivato però nelle scorse ora da Enrico Marchi, presidente di Save, con un'intervista rilasciata al *Corriere Veneto* in cui ha affermato: “Dal decreto 103 del 2021 a oggi non è successo quasi nulla. Il presidente del Porto e commissario alle crociere ha fatto tanti annunci, ma i risultati non ci sono. E nel frattempo vedo il rischio di speculazioni”. L'aeroporto è socio in Vtp per cui ha un doppio interesse sia economico diretto che indiretto per il traffico passeggeri rappresentato dai crocieristi.

“Mi pare che ci fosse un tentativo di ‘addormentare’ la situazione, dire che va tutto bene” ha proseguito Marchi. “E invece la situazione è grave, le cose vanno malissimo. L'unica cosa fatta è la struttura per il check-in a Fusina: e l'ha fatta e pagata Vtp. Nel frattempo il Porto ha bocciato la proroga della concessione di Vtp e io ho l'impressione che sia un gesto conseguente al fatto che di fronte all'inattività ci siamo rivolti al Tar. È inaccettabile”.

Dunque secondo Marchi la mancata proroga della concessione di Vtp in scadenza nel 2026 sarebbe da parte della port authority una conseguenza del [ricorso al Tar presentato dalla stazione marittima](#).

Il numero uno dell'aeroporto critica fortemente anche la soluzione individuata con il nuovo terminal Nord a Marghera e propone di destinare gli attuali terminal container Tiv (Terminal Intermodale Venezia) e Psa Vecon in futuro alle navi bianche. “C'è l'area Montesyndial – ha affermato – che è del porto, dove potrebbero essere spostate tutte le navi container che attualmente vanno nelle banchine di Tiv e Vecon. Queste ultime potrebbero essere usate 7 giorni su 7 per le crociere”. Poi, a proposito della Marittima aggiunge: “Era il terminal crociere più moderno d'Europa e si potrebbe tornare a usare con il canale Vittorio Emanuele. Ma anche qui sento aria di speculazione: il Comune vuole fare residenze, qualcuno parla di alberghi, l'area è nel progetto di waterfront del Porto. Invece qui potrebbero ritornare le navi di lusso”. E ancora: “C'è qualcosa che ci sfugge... Forse ci sono altri che vogliono subentrare a Vtp e agiscono nell'ombra”.

Marchi concluso l'intervista parlando dell'ipotesi di terminal offshore alla Bocca di Lido: “Mi piacerebbe che fosse analizzato seriamente il progetto Duferco, l'unico che ha avuto un passaggio positivo alla Via, chiedendo alle compagnie se sono disponibili ad arrivarci”. Infine la richiesta al Governo di “farci uscire da questa palude con un cronoprogramma serio. Servono tempi intermedi, determinazione”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Msc Crociere suona l'allarme su Venezia e alza la voce: “Governo e Mit intervengano”

This entry was posted on Thursday, March 21st, 2024 at 8:30 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.