

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Alla Marittima di Venezia dal 2027 torneranno navi da 50.000 GT, poi quelle da 74.000

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 9th, 2025

Il ritorno di navi da crociera di stazza medio-piccola alla Stazione Marittima di Venezia, preclusa alle unità di stazza superiore alle 25.000 GT da quando nell'estate del 2021 il Decreto Venezia impedì loro il transito per il Canale della Giudecca e il Bacino di San Marco, è sempre meno un miraggio.

Seppur con [un po' di ritardo sulle previsioni](#), infatti, il Commissario ad hoc individuato dal quel Decreto per affrontare il tema (l'attuale presidente dell'Autorità di sistema portuale locale Fulvio Lino Di Blasio) ha depositato nelle scorse settimane la documentazione di Valutazione di impatto ambientale relativa ai primi due macrointerventi previsti per ridefinire le possibilità di navigazione in Laguna.

La procedura avviata più recentemente è quella relativa al “Dragaggio del canale di accesso alla Stazione marittima di Venezia”, vale a dire il Vittorio Emanuele III, la via d'acqua che consente di procedere dal canale industriale di Marghera al terminal passeggeri, il cui stato dei fondali non consente da anni il transito delle navi se non quelle con pescaggi ridotti: “Nel rispetto dei limiti previsti dal Piano Regolatore Portuale di Venezia e della documentazione storica, l'intervento in progetto, suddiviso in due stralci funzionali, prevede con il I stralcio il dragaggio manutentivo con una profondità della cunetta pari a 8,00 m s.l.m.m. – attraverso il quale possono accedere alla odierna Stazione marittima navi fino a 230 m e 50.000 t, mentre con il II stralcio (ad oggi non finanziato) il dragaggio manutentivo determinerà una cunetta alla profondità di 9,00 m s.l.m.m. – per far accedere alla odierna Stazione marittima navi fino a 265 m e 74.000 t”.

Le navi di progetto utilizzate sono state Viking Star (228 metri di lunghezza, per 28,8 di larghezza e 6,7 di pescaggio) e Msc Explora III (268 x 32,6 x 7 metri) ma per le simulazioni di manovra sono state utilizzate anche Azamara, Viking Vela e Costa Fortuna: “La soluzione progettuale – si legge nella documentazione – implementa nello scenario futuro un numero di navi pari a 120 l'anno, suddivise in 80 unità di tipo Viking Star Class + Evo e 40 unità di tipo Msc Explora III Class”.

Detto che il cronoprogramma prevede 9 mesi di lavori per il primo stralcio e poco meno di cinque per il secondo, due sono però allo stato attuale le incognite. Innanzitutto, mentre la prima parte dell'intervento, il cui costo è fissato in 32,7 milioni di euro, è finanziata dalle risorse commissariali, la seconda (14,5 milioni) è ancora da coprire.

In secondo luogo c'è il tema della destinazione dell'imponente quantitativo di materiale dragato che non potrà essere riutilizzato stante la sua natura e dovrà quindi essere conferito ad appositi siti: su oltre 1,1 milioni di metri cubi sommati dai due stralci, solo 420mila potranno essere riutilizzati per realizzare strutture artificiali a barena e velma previste in fregio al Canale Malamocco Marghera. Il resto dovrà essere portato alla [Nuova Isola di conferimento](#) delle Tresse.

La cui procedura di Via, trattandosi di opera propedeutica agli altri tre summenzionati interventi, è stata la prima a essere avviata dal Commissario, ancora a dicembre 2024. I tempi dell'iter si stanno però allungando, dato che la Commissione tecnica di Via del Ministero dell'ambiente ha prodotto solo pochi giorni fa una corposa (12 pagine) richiesta di integrazioni al progetto (che non ha un cronoprogramma di dettaglio ma che prevede 12 mesi di cantiere), per rispondere alla quale Di Blasio avrà 30 giorni (salve richieste di proroga).

Malgrado questa aleatorietà, temporale e fattuale, di progetti complessi, interconnessi l'uno con l'altro, e soggetti a percorso autorizzativo, il subcommissario Fabio Russo a SHIPPING ITALY ha tracciato una tempistica di massima per il ritorno delle navi di medie dimensioni alla Marittima: “Entro aprile o al più maggio integreremo quanto richiesto sull'Isola e contiamo di arrivare al relativo Decreto di Via per settembre e di lì a poco a quello per il Vittorio Emanuele. A quel punto fra dicembre 2025 e il primo bimestre 2026 appalteremo i lavori, così da operare il primo stralcio del dragaggio del canale entro fine 2026, in modo da rendere accessibile la Marittima nella stagione 2027”.

Nelle prossime settimane procederanno inoltre anche gli altri due progetti commissariali: “Il progetto per il nuovo terminal sul Canale Nord ci è stato consegnato e a breve lo manderemo al Mase per la Via. Per l'escavo del canale Malamocco sono invece in via di ultimazione alcuni approfondimenti e ritocchi, anche in ragione delle osservazioni ricevute sul progetto dell'Isola. Ma sarà questione di poche settimane e manderemo al Mase anche la documentazione di quest'ultimo intervento” ha concluso Russo.

A proposito di crociere a Venezia, intanto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Venezia Terminal Passeggeri, con i rispettivi presidenti Fulvio Lino Di Blasio e Fabrizio Spagna, sono presenti alla fiera di settore SeaTrade Cruise Global in corso a Miami, negli Stati Uniti, per presentare alle compagnie di navigazione “gli importanti aggiornamenti del sistema di approdi diffusi, ciascuno con le proprie caratteristiche e specificità, puntando a incrementare ulteriormente la vocazione homeport sia di Venezia che di Chioggia, creando così nuovo valore aggiunto grazie alle importanti ricadute che questa modalità di traffico comporta per il territorio” è scritto in una nota congiunta.

Il presidente dell'Adsp Di Blasio ha detto: “Presenteremo un aggiornamento dell'intensa attività di progettazione della struttura commissariale, con i quattro progetti ora all'attenzione della Commissione nazionale Via/Vas. In generale c'è grande apprezzamento e interesse per un sistema portuale – Venezia e Chioggia – che dopo il Decreto 103 ha fatto squadra, si è compattato e ha disegnato un percorso di ricostruzione e rilancio di un modello sostenibile di crocieristica, che pone massima attenzione alla ricerca dell'equilibrio tra tutela dell'ambiente, sviluppo economico e promozione del lavoro”.

Spagna ha aggiunto: “Siamo certi che questi operatori non mancheranno di includere Venezia e Chioggia come nuovi scali della loro offerta più esclusiva. Nel corso degli incontri abbiamo avuto la possibilità di valorizzare il recente investimento realizzato per il Terminal di Fusina che oggi è

in grado di gestire le operazioni di home port in loco offrendo così servizi in linea con i migliori standard di settore; inoltre abbiamo avuto l'opportunità di illustrare anche l'offerta ricettiva della Marittima e di San Basilio, banchine riservate a quelle navi di piccole dimensioni che possono ancora percorrere il Canale della Giudecca e godere del 'salotto buono' della città portando in centro storico un turismo distintivo".

A.M.

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Wednesday, April 9th, 2025 at 12:34 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.