

CIRCA 650 IMBARCAZIONI DA CROCIERA ATTESE ENTRO IL 2013

A VENEZIA UN INCHINO PUÒ COSTARE CARO

L'impatto economico delle grandi navi che entrano nella laguna supera i benefici del turismo. L'8 e il 9 giugno prevista una mobilitazione in città --- LUCA MARTINELLI

FOTOGRAFARE LA BASILICA DI SAN MARCO AFFIANCANDOLA A 60 METRI D'ALTEZZA HA UN PREZZO, ED È MODICO. Con 620 euro potrete partire (e tornare) a **Venezia**, per una crociera di una settimana (dal 9 al 16 giugno) su **MSC Fantasia**. L'ammiraglia del gruppo **MSC Crociere**, 330 metri di lunghezza e 66 di altezza, attraverserà il **Canale della Giudecca**, a fianco del monumento simbolo della città lagunare, e -nel 2013- lo faranno almeno altre 650 grandi navi.

Tra i molti passeggeri che realizzeranno così il sogno di una vita, pochi si rendono conto che per vedere (così) Venezia mettono a rischio la città e la sua **Laguna**, che fanno parte -dal 1987- del Patrimonio mondiale dell'umanità dell'**Unesco**. Non lo capiscono, forse, perché non sono loro a pagare il costo, che è economico, ambientale e sociale. Del resto, "le compagnie di navigazione hanno un forte incentivo a comportarsi da *free rider*, perché possono trarre beneficio dalle risorse senza pagarne il prezzo", come spiega ad Ae **Giuseppe Tattara**, ordinario di Politica economica in pensione

dell'**Università Ca' Foscari**. A fine marzo, Tattara ha pubblicato un *paper* che analizza "costi e ricavi del crocierismo a Venezia". Il titolo è eloquente, "**È solo la punta dell'iceberg!**", e mette in luce come i costi calcolabili -che sono l'inquinamento dell'aria, l'inquinamento del mare, il cambiamento climatico-, per 278 milioni di euro all'anno, siano praticamente comparabili ai ricavi -del settore turistico e per i servizi e altre attività portuali- generati dalla presenza, in città, di circa 1,8 milioni di crocieristi all'anno, che Tattara calcola in 290 milioni di euro. "È solo la punta dell'iceberg -racconta Tattara- perché non è possibile tener conto dei danni maggiori, che non sono quelli legati all'inquinamento da ossidi di azoto e di zolfo, dagli idrocarburi volatili, dalle **Pm10** e **Pm2,5**, ma derivano dall'al-

terazione della morfologia lagunare". Danni che sono *esternalità negative*, per usare un gergo caro agli economisti, e ricadono sulla "maggiore parte dei residenti nella città storica, che sopportano un costo annuo di circa 6mila euro pro capite". L'industria delle crociere -ed è tipico del *free rider*- non ha alcun interesse a rallentare, anzi: dal 2008 al 2012, secondo l'**"Annuario turismo 2012"** del **Comune di Venezia**, presentato il 10 aprile 2013, il numero di navi da crociera approdate in città nel 2012, 661, è cresciuto del 23% rispetto a cinque anni prima (535), mentre il numero di passeggeri imbarcati, nello stesso periodo, è aumentato del 46 per cento. "Ciò significa che a Venezia arrivano navi sempre più grandi" annuisce Tattara, e infatti i dati di **Venice Terminal Passeggeri** (una società partecipata dall'**Auto-**

278

MILIONI DI EURO: I COSTI AMBIENTALI DELLA PRESENZA DI GRANDI NAVI IN LAGUNA. TANTO QUANTO I RICAVI PER IL TURISMO



rità portuale, da **Save spa** -che gestisce anche l'aeroporto cittadino-, da **Veneto Sviluppo spa**, dalla **Camera di commercio di Venezia** e da **Finpax srl**) evidenziano che il 48% delle navi, quelle da più di 70mila tonnellate, hanno trasportato il 70% dei crocieristi.

Il flusso, inoltre, è molto concentrato nei mesi estivi (maggio-ottobre) e nei fine settimana: per questo sono troppi, anche se quelli che dormono a Venezia sono solo circa terzo di quelli imbarcati, 650mila su 1.775.994 nel 2012, e rappresentano -secondo **Paolo Costa**, presidente dell'Autorità portuale- un'aggiunta "molto modesta" al totale dei turisti che visitano la città, oltre 20 milioni. E per questo c'è chi, a Venezia, pensa che sia il caso di fare *uno più uno*, e trarre le conseguenze: se la città è invasa dai turisti, e se tra questi i crocieristi arrivano utilizzando un mezzo degradante per il futuro del centro storico e della Laguna, si potrebbe iniziare a ridurre le presenze chiudendo il canale della

LA CARICA DELLE 5MILA

I porti italiani dovrebbero essere "toccati", nel 2013, da circa 5mila crociere, segnando una leggera crescita rispetto al 2012 e segnando così il pieno superamento psicologico del

"problema Schettino". I passeggeri, secondo le previsioni di **Cemar Agency Network**, dovrebbero essere 11,05 milioni. Cinque i porti che superano il milione di passeggeri: sono

Civitavecchia, Venezia, Genova, Napoli e Savona. La città lagunare è anche l'esempio di come il mercato sia molto concentrato: il 79,8 per cento delle navi che attraversano il **Canale**

della **Giudecca** fanno capo a tre gruppi, **Carnival** (35,8%, che controlla anche **Costa Crociere**), **MSC Crociere** (29,8%) e **Royal Caribbean International** (14,2%).



Filippo Tommaso Castellani

--- Una nave da crociera entra nella laguna di Venezia. Nel 2012 sono approdate 661 navi, il 23% in più rispetto a 5 anni prima. Il numero dei passeggeri è invece aumentato del 46%, ma solo un terzo poi scende in città. Pochi rispetto ai 20 milioni di turisti che visitano Venezia ogni anno ---

Giudecca alla grandi navi da crociera. È ciò che propone il **Comitato No grandi navi-Laguna bene comune** (www.nograndinavi.it), che vorrebbe chiudere la Laguna a tutte le navi con una stazza superiore alle 40mila tonnellate.

"Innanzitutto c'è un problema di inquinamento -spiega ad Ae **Tommaso Cacciari**-: dal 2009, e fino a marzo 2013, le navi hanno potuto utilizzare, anche in Laguna, un carburante con un tenore di zolfo pari al 3,5%, ben superiore a quello consentito alla benzina per auto. In un *week end* estivo, quando ne abbiamo 6 o 7, Venezia è una specie di svincolo autostradale, e non ci sono centraline che misurano l'inquinamento". Inoltre, aggiunge Cacciari, "la centralina 'classica' dell'**Arpav**, quella che misura le emissioni all'altezza dei tubi di scappamento di un'auto, a 40 centimetri da terra, non è lo strumento adatto per misurare le emis-

sioni di una grande nave, che dovremmo considerare come una 'fabbrica'. I controlli, cioè, andrebbero fatti ai fumaiooli, ma questo non si può fare senza il permesso aziendale". Si arriva a un paradosso: domenica 14 aprile, in occasione della "domenica ecologica" del Comune, tutti sono andati a remi, mentre tre grandi navi hanno attraversato, comunque, il canale della Giudecca, e fatto un inchino di fronte a **San Marco**, per poi attraccare. "La potestà sul bacino è dell'Autorità portuale, che dipende dal **ministero delle Infrastrutture**: il Comune non ha alcun potere", e rischia perciò di restare lettera morta anche l'articolo 35 *bis* del **Piano di assetto territoriale**, votato a fine dicembre 2012, che prevede l'allontanamento delle grandi navi dalla laguna perché definite "incompatibili con la città storica e il contesto lagunare". Domenica 14 aprile, gli attivisti del

Comitato hanno calato uno striscione dalla **Basilica di San Giorgio Maggiore**, sull'omonima isola: è giusto dirimetterlo a San Marco, e "ed è l'esempio di una città che sta crollando, 'scendendo' in Laguna -spiega Cacciari-: Venezia non ha fondamenta, poggia su fango, sabbia. Il passaggio di una nave sposta una massa d'acqua pari al volume dello scafo, fino a 130-135mila metri cubi, acqua che sbatte sulle rive". Consumando Venezia. A questo danno s'aggiunge quello fatto scavando i canali della laguna per far passare le grandi navi. "Vere e proprie autostrade -racconta Cacciari-: se la profondità media della laguna è di un metro, i canali portuali scendono fino a 10, 14 metri. Questa situazione 'innaturale', al passaggio delle navi, comporta la formazione di piccoli *tsunami* sotterranei, che mettono in movimento milioni di metri quadrati di sedimi, e seguono

la nave fuori, in mare. Il rischio è che la laguna non diventi altro che un braccio di mare". Proprio per questo, il 19 dicembre 2012 il comitato ha presentato all'Unesco la petizione popolare "**Fuori dalla laguna le navi incompatibili**". L'hanno sottoscritta 12.565 persone. Tra le richieste, nella discussione sul **Piano di gestione del sito Unesco**, l'esigenza di stabilire una soglia totale di sostenibilità turistica giornaliera, "e che anche al crocierismo ne venga assegnata una quota invalicabile". Gli uffici Unesco, da **Parigi**, non hanno ancora risposto. E il Comitato ha deciso di convocare, l'8 e 9 giugno, le **Giornate internazionali di lotta contro le grandi navi e le grandi opere**. All'imbocco della laguna, infatti, avanzano i lavori per il **Mose**, che dovrebbe proteggere la città dall'acqua alta. In futuro, con le paratie chiuse, le grandi navi non passeranno. ---