

Grandi navi, nuova offensiva

«Sono più i costi che i benefici»

Lo studio di un economista di Ca' Foscari: portano alla città soltanto l'1,9% del Pil e non il 6%
«I benefici in un anno sono 286 milioni, ma la città subisce spese per 313. Senza contare l'erosione»

di Alberto Vitucci

► VENEZIA

Le crociere? Costano alla collettività più di quanto fanno guadagnare. Il Comitato «No Grandi Navi» torna all'attacco. È stavolta produce dati e studi che smentiscono le cifre fornite dall'Autorità portuale e da Venezia Terminal passeggeri sui «benefici» del crocierismo a Venezia. Ieri l'ultimo colpo di scena. In municipio il comitato ha presentato uno studio fresco di stampa prodotto da un economista di Ca' Foscari, il professor Giuseppe Tattara. Che, dati alla mano, ribalta le convinzioni sulla «produzione di ricchezza alla città» generata dalle crociere con navi di grandi dimensioni.

«Il contributo al Pil, il prodotto industriale lordo della città», attacca il portavoce Silvio Testa, «è dell'1,9 per cento e non del 6 per cento come più volte annunciato dal Porto». Sulla base degli stessi utilizzati dall'Autorità portuale, il professore è giunto a conclusioni quasi opposte. Dal punto di vista dei «benefici», le crociere portano ogni anno in città 286 milioni di euro. 180 vengono dalle spese dei crocieristi, 5 da quelle dei membri dell'equipaggio, 101 milioni il ricavo stimato di agenzie turistiche, ormeggi, pilotaggio e ricavi che finiscono alla Vtp e all'Autorità portuale. Totale, 286 milioni di euro. Ma secondo gli elaborati del docente di Economia, i costi subiti dalla collettività sono ben più pesanti. 200 milioni di euro per l'inquinamento dell'aria, con cinque specie di inquinanti (diossine, zolfo, metalli pesanti) prodotte dalla combustione e dagli inceneritori dei rifiuti. Cento milioni di euro il costo stimato sul cambiamento climatico, per l'energia prodotta necessaria a spingere la grande nave. 13 milioni infine i costi per l'inquinamento del mare. Tutto questo, conclude il professore, senza contare i danni ai monumenti – e il fenomeno di corrosione della pietra d'Istria ingenerato dai carburanti ad alto contenuto

di zolfo – i danni alla salute, i danni statici agli edifici per l'enorme spostamento d'acqua provocato dal passaggio nei canali di navi che dislocano fino a 130 mila tonnellate. E infine i danni alla morfologia lagunare. Qui viene citato l'ingegnere Luigi D'Alpaos, ordinario di Idraulica all'Università di Padova, uno dei massimi esperti sull'argomento. «Più grandi sono le navi», dice D'Alpaos, «maggiore è la perdita dei sedimenti della laguna». Un motivo per cui il professore è contrario all'alternativa proposta dal Porto: far entrare le grandi navi dalla bocca di Malamocco con arrivo in Marittima attraverso il nuovo canale Contorta-Sant'Angelo. «Peggio il rimedio del male», hanno detto i comitati. Che insistono: le grandi navi devono andare fuori della laguna.

Dossier, denunce alla Procura, 12 mila firme raccolte e un appello al governo e all'Europa. Ma le navi restano lì. La stagione turistica è alle porte, e tra un mese in Marittima saranno ormeggiate fino a sette grandi navi contemporaneamente. Le alternative non decollano, in attesa del nuovo governo e del prossimo Comitato. Così l'ordinanza firmata dai ministri Passera e Clini sulle «zone sensibili» dopo il naufragio della Costa Concordia a Venezia non si applica. La battaglia va avanti da tempo. Contro le ragioni del Comitato «No Grandi Navi, Laguna bene comune» è sorto anche un comitato amici delle crociere, guidato da Massimo Bernardo. «Le crociere sono una ricchezza per la città, non si toccano», dicono.

Adesso arriva lo studio alternativo. Che prova, secondo i comitati, come anche l'argomento della ricchezza e dei posti di lavoro sia relativo: «Si potrebbe creare lavoro in altri settori, su navi più piccole, con costi ambientali ridotti. E le compagnie da subito devono ridurre le emissioni inquinanti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Grande nave in transito nel canale della Giudecca