

Non è un paese per navi

I giganti da crociera che sfilano a San Marco sono raddoppiati. Con rischi enormi e pochi incassi. Il sindaco Orsoni vuole vietarli. Ed è battaglia

DI GIANFRANCESCO TURANO

Parcheggiare fra gli archi del Colosseo. Apparecchiare il picnic nella navata di Santa Maria Novella. È il genere di sogno proibito che un turista può realizzare soltanto a Venezia. Basta comprare il biglietto per una crociera su una grande nave e lasciarsi trasportare fino a piazza San Marco a bordo di un leviatano alto quanto un palazzo di 15 piani e lungo come tre campi di calcio che carica fino a 3.800 passeggeri e inquina come 14 mila automobili.

Nel 2011 ci sono stati circa 800 ingressi di grandi navi in Laguna per un carico complessivo di 2 milioni di passeggeri all'anno. Nel 2005 le crociere con passaggio da Riva degli Schiavoni erano 405 e i passeggeri non raggiungevano i 700 mila. Le proiezioni per gli anni a venire parlano di un ulteriore boom con quasi 2 mila "toccate", come si chiamano in gergo i transiti, all'anno e 5,8 milioni di turisti, quasi il triplo del 2011. Questo sarà possibile se sarà realizzata la stazione Marittima bis, un progetto da 95 milioni di euro che permetterebbe l'attracco alle navi da crociera di nuova generazione. Si parla di giganti come la Allure o la Oasis of the seas, entrambe della Royal Caribbean, con 5.414 passeggeri a bordo, una lunghezza di 360 metri e un'altezza di 72 metri sopra la linea di galleggiamento.

In una città dove anche le piccole imbarcazioni a motore devono, o dovrebbero, rispettare severi limiti di velocità perché il moto ondoso erode le rive e le sponde dei canali, le passeggiate delle grandi navi sono da anni oggetto di disputa politica. L'attuale sindaco, Giorgio Orsoni (Pd), ha messo tra i punti del-



UNA NAVE NEL BACINO DI SAN MARCO A VENEZIA

la sua campagna elettorale la lotta ai transatlantici in centro.

Qualche giorno fa Orsoni è tornato sulla questione e ha promesso una soluzione entro tre mesi. Per ora, le proposte alternative non hanno trovato un'accoglienza favorevole. Soprattutto, ha suscitato proteste l'ipotesi di un senso unico dalla bocca di porto di Malamocco con lo scavo di un canale esterno, il secondo dopo quello dei petroli utilizzato dalle navi da carico. L'idea fa inorridire esperti come Luigi d'Alpaos, professore ordinario di idrodinamica a Padova: canali più profondi aumentano la massa e la velocità delle onde in arrivo dal mare aperto durante l'acqua alta.

Il ministro dell'Ambiente Corrado Clini ha parlato di realizzare un terminal offshore riservato ai crocieristi. L'idea non è nuova ma finora si è scontrata con gli interessi dei grandi armatori che vendono molto meglio un pacchetto comprensivo di passaggio sotto il campanile di San Marco.

L'altra voce in capitolo è quella dell'Autorità portuale, presieduta da Paolo Costa. L'ex sindaco di Venezia ed euro-parlamentare europeo fino al 2009 teme una riduzione del gettito dei diritti di ormeggio. Il calo di "toccate", se ci saran-

no attracchi più lontani dal centro della città, è tutto da dimostrare. Così come molti dubitano che, al di là del pedaggio pagato dalle grandi navi, i 2 milioni di passeggeri rappresentino un contributo consistente al Pil turistico veneziano. Secondo stime del Coses, il centro studi del Comune di Venezia, soltanto il 60 per cento dei passeggeri delle grandi navi sbarca per visitare il centro storico. E chi sbarca, di solito, ha il vitto e l'alloggio garantiti a bordo.

In ogni caso, le valutazioni economiche vanno bilanciate con l'impatto ambientale. I 2 milioni di crocieristi sono circa un decimo dei turisti totali a Venezia ma inquinano molto più di chi arriva in autobus o in treno. Secondo un dossier dell'associazione Ambiente Venezia, le grandi navi smuovono diossine e furani cancerogeni depositati sui fondali ed ereditati dal petrolchimico di Marghera. L'altro problema è dato dalle emissioni atmosferiche. Gli standard internazionali consentono una concentrazione di zolfo nei carburanti delle navi fino al 4,5 per cento, 3 mila volte di più dello zolfo consentito per le auto. Infine, le grandi navi devono tenere i motori accesi anche durante l'attracco, per alimentare le attività di bordo. Sempre in funzione anche i radar che aggravano l'inquinamento elettromagnetico.

ha collaborato Alberto Vitucci