Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale (*ordinamento ex D.M. 270/2004*)

in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Ca' Foscari
Dorsoduro 3246
30123 Venezia

Tesi di Laurea

L'INDUSTRIA CROCIERISTICA A VENEZIA:

L'evoluzione, i vantaggi economici, le polemiche e i progetti futuri per un turismo sostenibile.

Relatore
Ch. Prof. Jan Van Der Borg

Laureando
Anna Santagà
Matricola 819292

Anno Accademico
2012 / 2013

INDICE

– **INTRODUZIONE**……3

- **CAPITOLO 1: le crociere: evoluzione storica e sistema di offerta attuale**

1.1 - L'origine e l'evoluzione del settore crocieristico……....4
1.2 - Il prodotto crociera e i crocieristi: una breve analisi……8
1.3 - Il sistema di offerta crocieristico……12
1.4 - Segmentazione del mercato crocieristico……16
1.5 - Le compagnie crocieristiche e il loro posizionamento sul mercato……..17

– **CAPITOLO 2: Il porto di Venezia e la crocieristica: effetti economici e ambientali**

2.1- L'importanza economica del bacino dell'Adriatico……20
2.2- Il porto di Venezia: flussi e numeri……22
2.3- La nascita della Marittima e il successo della VTP (Venezia Terminal Passeggeri)……25
2.4– Contro le grandi navi a Venezia: analisi e discussione……29
2.4.1- L'impatto ambientale provocato dal passaggio delle grandi navi a Venezia……..34
2.5- Impatto economico della crocieristica a Venezia……41

– **CAPITOLO 3: Il futuro della crocieristica a Venezia: proposte e decreti**

3.1 – Le decisioni prese per la nuova stagione crocieristica 2014……..52
3.2 – Le soluzioni alternative al passaggio in bacino di San Marco e la decisione finale……54
3.2.1- La proposta di Paolo Costa: il canale Contorta Sant'Angelo……56
3.2.2- La proposta del sindaco Giorgio Orsoni: le navi da crociera a Marghera……...62
3.2.3- La proposta di Cesare De Piccoli: grandi navi a Punta Sabbioni……65
3.2.4- Le altre proposte……..68

– **CONCLUSIONI: Nuove prospettive di turismo per Venezia**……72
– **BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA**……...82

INTRODUZIONE

Venezia e le crociere rappresentano un binomio inscindibile che si consolida anno dopo anno. Questa città, che sull'acqua ci vive e ci lavora, rappresenta infatti un luogo ideale per l'imbarco e lo sbarco per un viaggio in nave. Una crociera che inizia a Venezia è unica e distinta da tutte le altre. Non solo perchè, in questo caso, risulta inserita in un ambiente naturale, connotato dall'acqua, che pervade tutta la città (finendo con l'identificarsi con essa), ma anche e soprattutto per l'immenso patrimonio artistico e storico che le appartiene. Si tratta di una cornice che diviene inevitabilmente palcoscenico e contenuto del viaggio. Venezia gode di una domanda illimitata (anche sotto forma del bene congiunto Venezia-crociera) il che le conferisce un potere contrattuale riservato a pochi altri porti che va giustamente commisurato in base alla capacità di carico delle risorse storiche, culturali e ambientali della città.

Con questo elaborato andrò ad approfondire l'argomento dapprima focalizzandomi su un breve excursus dell'evoluzione del settore crocieristico negli anni, evidenziando poi le caratteristiche delle moderne compagnie crocieristiche e della loro offerta e parlando di come si è sviluppato il porto di Venezia (la nascita della Marittima e della VTP, Venezia Terminal Passeggeri); in seguito mi concentrerò soprattutto su cosa comporta la presenza dell'industria crocieristica a Venezia in termini di impatto economico ed ambientale, esplorando quelle che sono le principali ricerche effettuate sui ricavi della crocieristica e sui suoi costi ambientali facendo un confronto finale, nonché le proposte e i progetti presentati riguardo al futuro delle navi da crociera a Venezia, nell'eventualità che esse non vengano più fatte passare per il bacino di S. Marco.

Scopo dell'elaborato è infine cercare di individuare quale può essere la soluzione meno dannosa per il futuro della portualità di Venezia, e capire quali azioni possono essere fatte a livello più generale per favorire la scelta di un turismo più sostenibile che non comprenda solo Venezia e le crociere.

Per questo lavoro sono state utilizzate diverse fonti tra cui libri, siti internet, quotidiani e paper riferiti al turismo, in particolare quello crocieristico.

CAPITOLO 1

LE CROCIERE: EVOLUZIONE STORICA E SISTEMA DI OFFERTA ATTUALE

1.1- L'ORIGINE E L'EVOLUZIONE DEL SETTORE CROCIERISTICO

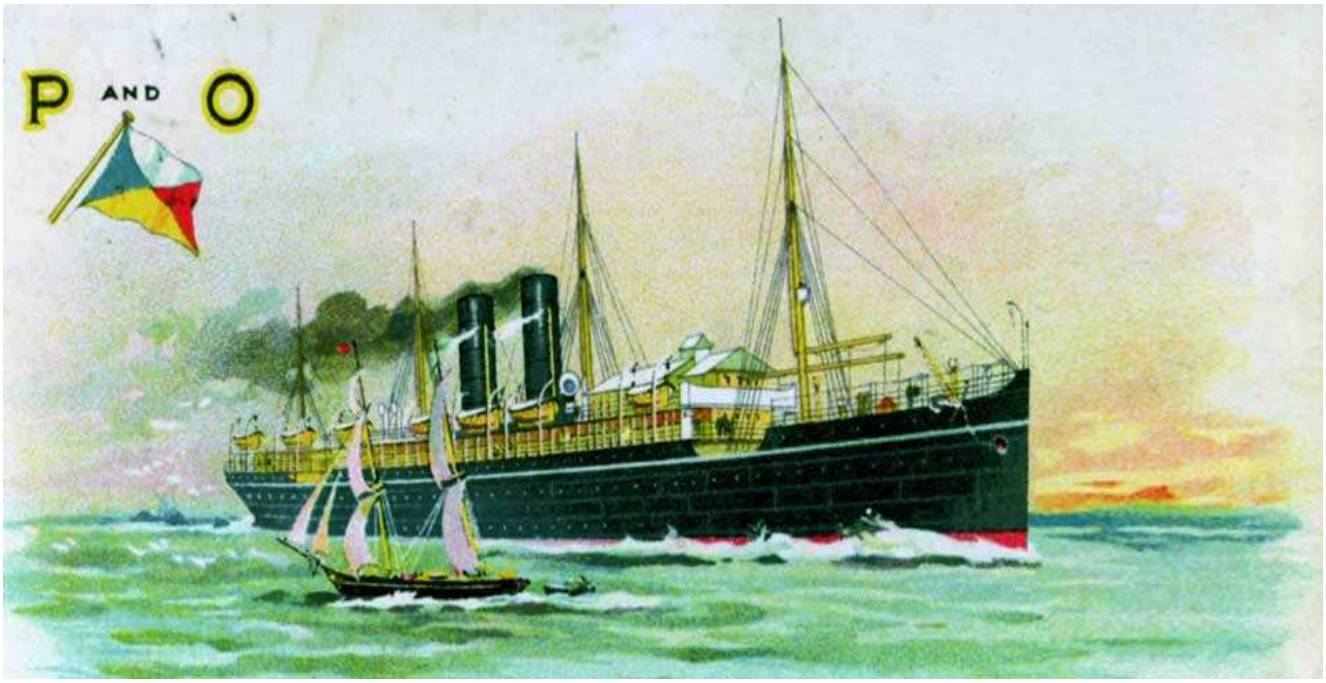

Figura 1: la prima compagnia di crociere tutt'oggi esistente: P&O cruises.

La crociera è una forma di turismo relativamente moderna, con una storia non più che trentennale specie nel mercato europeo e mediterraneo; lo sviluppo in quest'area geografica infatti, risale alla fine degli anni Ottanta e da allora ha suscitato sempre maggior interesse da parte di studiosi e operatori del settore. Si tratta di un'industria in costante crescita, oggetto di investimenti sempre più importanti, che hanno portato a sperimentare di anno in anno, nuove forme di organizzazione produttiva e di strategie. All'interno di questo settore operano una moltitudine di attori, tra organizzazioni pubbliche e private, impegnati a studiare nuovi progetti, formule produttive e rapporti di collaborazione al fine di proporre offerte sempre più

innovative e competitive capaci di rispondere a criteri di efficienza e redditività.
L'impatto economico del settore crocieristico è senz'altro notevole in quanto genera dei flussi (di imbarco e sbarco) tali da garantire uno sviluppo costante e sostenibile, contribuendo così a creare nuove opportunità (di lavoro in primis) per il territorio in cui ha sede il porto.
La versione della storia dell'origine delle crociere più condivisa ed accettata risale ad un articolo della Gazzetta di Shetland del 1835, in cui Arthur Andersen descrisse la sua idea di navigare per diletto a bordo di una nave, proponendo di viaggiare tra la Scozia e l'Irlanda d'estate e nel Mediterraneo in inverno. Nel 1837 quest'idea la tramutò in realtà quando fondò la P&O, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, compagnia crocieristica tutt'ora esistente e importante.
Tuttavia, due personaggi sono da menzionare per aver lanciato il fenomeno delle crociere organizzate in maniera sistematica e regolare: Thomas Cook, pioniere dei Tour Operator nonché inauguratore delle crociere sul Nilo e Albert Ballin, il quale con la sua compagnia (la Hapag Loyd) realizzò per la prima volta in Germania delle navi ad uso esclusivamente crocieristico. A differenza degli altri il suo scopo non era quello di percorrere grandi distanze nel minor tempo possibile, ma di offrire un viaggio godibile e di qualità per cui si concentrò sulla costruzione di navi di lusso, rivolte alle fasce di popolazione più ricche. La stagione delle crociere iniziò il 22 gennaio 1891 a bordo del piroscafo Augusta Victoria: le cabine erano unicamente di prima classe per un totale di 241 passeggeri. Il viaggio iniziava a Southampton circumnavigando poi il Mediterraneo. Ebbe un enorme successo e durò in tutto 57 giorni comprendendo delle escursioni a terra.
Il 29 giugno 1900 fu poi inaugurata la Princessin Victoria Luise, prima nave della Hamburg America Line, in onore della figlia del Kaiser Guglielmo II, ultimo imperatore della Germania e ultimo re di Prussia. Alla stregua di un hotel di lusso questa nave ebbe però vita breve: accompagnò le persone in viaggio per i Caraibi fino al 16 dicembre 1906, giorno in cui la nave finì sugli scogli per un errore del comandante (che si sparò nella sua cabina per il suo disonore).

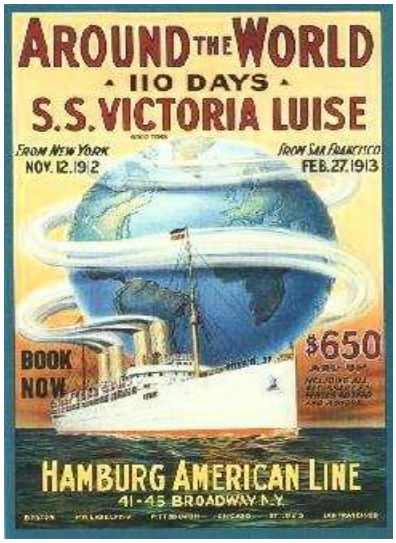

Figura 2: Manifesto della nave Princessin Victoria Luise

All'inizio del 900 a dominare il mercato crocieristico erano soprattutto la Germania e l'Inghilterra, mentre negli Stati Uniti era più popolare il fenomeno (lanciato dallo scrittore Mark Twain) della vacanza sui fiumi in grandi battelli come il Mississippi o l'Hudson.

Ci fu poi un arresto per le crociere conseguente allo scoppio della prima guerra mondiale; la ripresa avvenne negli anni 20 in seguito a tre avvenimenti importanti: anzitutto la proibizione dell'immigrazione degli US, per cui molte delle navi usate per il trasporto di queste persone verso gli Stati Uniti furono modificate e adibite ad uso crocieristico. Il secondo episodio riguardò la grande crisi economica del 1929: in seguito a questa, le navi di linea persero molti dei loro clienti più ricchi così per non fermarle si alternava una corsa di linea con una crociera. Questo espediente salvò le compagnie di navigazione dalla crisi.

L'ultimo episodio da menzionare infine riguarda il proibizionismo americano: per eluderlo nacquero le cosiddette Boots Cruise che partivano da New York; appena fuori dalle acque territoriali i naviganti infatti potevano bere alcool.

Anche Hitler ebbe un ruolo nell'evoluzione delle crociere; nel 1935 infatti fece costruire delle navi ad uso solo crocieristico, molto semplici all'interno e monoclasse, a disposizione dei sindacati del partito nazista che potevano così andare in crociera a prezzi molto modesti.

Una di queste navi era la Wilhelm Gustloff, dapprima usata come nave ospedale durante la seconda guerra mondiale e in seguito, con l'inizio della ritirata, utilizzata per riportare a casa i soldati e i profughi dalla Russia. Questa nave ebbe un destino infausto: il 30 gennaio 1945 infatti, portava a bordo undicimila persone ammassate come bestiame e dopo aver preso il

largo dal porto vicino a Danzica essa venne presa di mira da un sottomarino russo che l'attendeva e la fece affondare nel mar Baltico lanciando tre siluri. Con poche centinaia di superstiti, quello della Wilhelm Gustloff è considerato come il peggior disastro navale della storia.

In Italia la storia delle crociere va di pari passo a quella dell'azienda della famiglia Costa che darà il nome alla famosa compagnia criocieristica di Genova, Costa Crociere. Quest'azienda nasce nel 1854 sotto nome del fondatore “Giacomo Costa fu Andrea” ed è inizialmente specializzata nel commercio di tessuti e di olio di oliva tra i mercati di Genova e della Sardegna. Nei primi anni del '900 comincia anche ad estendere la sua attività nel campo della navigazione; negli anni '30 cominciano a battezzare le navi con i nomi di famiglia come il caso della “Franca C”, prima nave ad uso esclusivamente crocieristico.

L'azienda cresce enormemente nel corso degli anni, ampliando la propria offerta e gli itinerari in tutto il mondo fino a passare nel 1997 sotto i gruppi “Carnival Corporation” e “Airtours”.

La crocierstica come la intendiamo oggi nasce in realtà negli anni '70 del secolo scorso; i numerosi collegamenti di linea tra l'Europa e l'America vengono ripensati in una logica nuova a seguito dell'enorme concorrenza nata dal boom del trasporto aereo; dagli anni '80 cresce enormemente quindi la domanda di questo nuovo prodotto crociera, in America prima e nel ventennio successivo anche in Europa e Asia. Allora si trattava ancora di un tipo di vacanza di nicchia, richiesto soprattutto dagli anziani e in generale dalle classi più abbienti, mentre oggi l'età media di chi viaggia in crociera è di circa 45 anni e il sistema di offerta delle compagnie è talmente diversificato da riuscire a soddisfare una clientela più ampia, con budget economici anche non elevati.

Secondo l'OSC (Oceanic Shipping Consultants), l'industria crocieristica avrà una crescita dinamica nel prossimo decennio; 24 milioni di passeggeri sono previsti nel 2015, 29,7 nel 2020 fino ad arrivare a 36,4 milioni di passeggeri nel 2025 (incremento complessivo del 74%).

1.2- IL PRODOTTO CROCIERA E I CROCIERISTI: UNA BREVE ANALISI

Il prodotto crociera può essere definito come "l'ideazione, la progettazione e l'attuazione di servizi turistico-alberghieri erogati a bordo di una nave che si sposta tra più porti in modo da poter affiancare alla vita di bordo, sempre più simile a quella di un grande albergo o di un villaggio turistico, le soste e le escursioni per visite nei vari paesi e località toccate dall'itinerario."[1]

All'inizio il prodotto crociera non si presentava così diversificato e studiato come lo si può trovare oggi; come abbiamo accennato, queste grandi navi all'inizio costituivano soltanto un mezzo di trasporto per passeggeri che volevano attraversare l'oceano. Non c'era una particolare attenzione riguardo ai servizi offerti al cliente, il nucleo centrale di tutto il prodotto era infatti il trasporto da un luogo a un altro, arrivare a destinazione lungo un tragitto diretto, senza scali intermedi e nel minor tempo possibile.[2]

Come il generale prodotto turistico, anche quello crocieristico si presenta come un insieme combinato di più elementi, materiali (l'impianto della nave, gli arredi, gli spazi pubblici ecc.) e immateriali (animazione, assistenza del personale di bordo ecc.), con un nucleo centrale (*core*) rappresentato dai servizi di trasporto, servizi alberghieri e servizi di intrattenimento. Oltre a questi elementi base standard, ve ne sono altri complementari che consentono alla compagnia e quindi alla crociera in se, di differenziarsi dalle altre e di offrire al cliente un'esperienza originale e diversa, agendo poi sul suo grado di soddisfazione finale; qui entrano in gioco gli esperti di marketing che devono agire in base all'orientamento strategico aziendale e alle caratteristiche dei vari segmenti di mercato a cui si rivolgono per creare un prodotto innovativo in grado di attirare la domanda.

Tra gli elementi su cui si spende di più in termini di diversificazione, innovazione e sperimentazione troviamo: lo standard qualitativo dei beni e servizi, il rapporto qualità/prezzo, la dimensione e la tipologia dell'impianto, l'area geografica attraversata e gli itinerari proposti (con individuazione di home-ports e ports of call), durata della crociera, forme di intrattenimento e bilanciamento tra attività on board e on shore. [3]

---

1 Rispoli M., Tamma M. (1996), "*Le imprese alberghiere*", Cedam, Padova

2 Grasso M., (2006) "*Le imprese di viaggio. Analisi strategica e politiche di marketing per il vantaggio competitivo*" Franco Angeli

3 Casarin F., (2007) "*Il marketing dei prodotti turistici. Specificità e varietà. Vol. II*" Giappichelli, Torino

Col tempo, le compagnie crocieristiche cominciarono a diversificare i propri prodotti reinventando le proprie strutture e i servizi offerti puntando su fasce di target sempre più ampie, puntando ad esempio sulle famiglie e promuovendo anche itinerari più studiati e destinazioni particolari. Questo settore si è espanso in tutto, dal numero di compagnie, dal numero di navi e dalla loro stazza, sempre maggiore e in grado di contenere più posti letto; sono aumentati i porti in grado di accogliere queste navi, e a mano a mano anche le misure di sicurezza e le innovazioni per poter consentire un futuro continuo sviluppo di questo settore nel rispetto della sostenibilità ambientale (come si vedrà nel caso di Venezia.)

I crocieristi rappresentano un gruppo eterogeneo, caratterizzato da profili socio-demografici diversi, con gusti diversi, e soprattutto comportamenti di acquisto e di consumo diversi, che evidenziano nella scelta della loro vacanza, e che di conseguenza si riflette sul sistema di offerta presente in mercato.

Tra i crocieristi si distingue tra: *first-time cruisers*, coloro che vanno in crociera per la prima volta, *repeaters*, chi è già stato almeno una volta in crociera, e i *cruise-addicted* ossia i crociera-dipendenti, la clientela più fedele a questo tipo di mercato.

Secondo un'indagine commissionata dalla CLIA per il mercato statunitense (Cruise Market Profile 2011) il profilo del passeggero medio è profondamente cambiato negli anni; se all'inizio la crociera era un prodotto di nicchia per segmenti *senior* con elevato potere d'acquisto, negli ultimi anni il criocierista medio ha un età media di 48 anni, è sposato (79%), ha un reddito medio annuo di 97.000 dollari e possiede un titolo di studio alto (il 76% è laureato).[4]

La stessa ricerca, effettuata nel 2004 presentava risultati sensibilmente differenti (età media di 52 anni, reddito medio notevolmente inferiore pari a 57.000 dollari ed una minor percentuale di laureati, il 49%).

Un'altra caratteristica evidenziata dall'indagine *Cruise Market Profile 2011* riguarda la scelta della condivisione della vacanza da parte dei crocieristi, ossia con chi scelgono di andare in crociera: ne risulta che il viaggiare in coppia è ancora la scelta primaria (77%) mentre solo il 19% viaggia con amici e il 16% con la famiglia. Tuttavia anche quest'ultimo dato è cambiato rispetto al 2004 quando solo l'11% viaggiava con amici. E' possibile affermare che, nonostante oggi le crociere siano notevolmente più rivolte verso mercati “di massa” (grazie a politiche di abbassamento dei prezzi e possibilità di fare crociere più brevi), quasi nessuna compagnia abbandonerebbe del tutto il segmento *senior* (anziani benestanti) in quanto fortemente redditizio: basti pensare al costo di una crociera luxury come la Regent Seven

4 Chiellino G., di Cesare F., Frisone C., (2012) “*A Venezia dal mare*” Marsilio – Autorità Portuale di Venezia

Seas il cui costo medio di una cabina è di circa 18 mila dollari (soprattutto il mercato americano è orientato verso questo tipo di crociera che non accenna tutt'oggi a mostrare segni di crisi). Attraverso un'altra indagine del 2007 condotta dalla Dottoressa Vianelli dell'Università degli studi di Trieste[5] sul comportamento di acquisto del consumatore che sceglie di andare in crociera, sono stati intervistati un totale di 242 crocieristi al porto di Venezia; poco più della metà (il 52%) erano passeggeri prossimi all'imbarco in una nave Costa, mentre il restante gruppo (48%) erano passeggeri MSC. Dai risultati emerse che la maggioranza degli intervistati era di nazionalità italiana, (77%) quasi tutti del Nord, mentre la restante quota (23%) era straniera e tra le nazionalità più frequenti vi erano francesi, tedeschi e austriaci.

I viaggi in crociera possono avere una durata variabile; secondo uno studio della Fincantieri[6] (Grafico 1), la durata media di una crociera è di 6,5 giorni; generalmente, come abbiamo visto, le crociere più lunghe sono preferite dai segmenti *senior*, che godono di maggior tempo libero e disponibilità economica elevata, mentre le crociere standard settimanali si adattano a target più giovani con un budget intermedio.

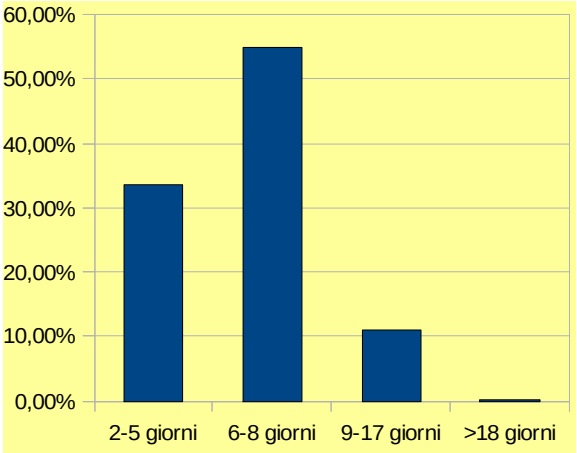

Grafico 1: Durata media di una crociera (Fincantieri 2007)

A dominare il mercato crocieristico è stato da sempre il Nord America; nel 2010 il numero totale dei crocieristi è stato di 14,8 milioni di cui 11,1 milioni (68%) erano nordamericani e con questi numeri il Nord America mantiene il suo primato ma, a sorpresa, come si può vedere dal Grafico 2 è il mercato europeo quello che si è espanso più incisivamente negli ultimi anni (e

5 Vianelli D., (2007) "Il comportamento di scelta del prodotto crocieristico: un'analisi empirica" Università degli studi di Trieste

6 Loris Di G. (2007) "Dal mercato al prodotto. Alcune linee evolutive della nave da crociera." Università degli studi di Trieste

tutt'ora è in costante crescita) mentre quello americano si mantiene con una piccola costante crescita annua. La tabella 2 mostra in paragone il numero dei passeggeri totali dal 2006 al 2011 divisi tra Europa, Nord America e il resto del mondo. Mentre l'America presenta appunto un numero costante di passeggeri che annualmente scelgono di andare in crociera (a parte un piccolo incremento nel 2011), in Europa questo numero è considerevolmente aumentato di anno in anno. Per l'OSC il Nord America continuerà a dominare il mercato da qui al 2025 con una quota di mercato pari al 50% (in lieve calo rispetto al presente).

Per quanto riguarda la scelta delle destinazioni, confrontando la meta dei Caraibi con quella del Mediterraneo (le due aree che detengono il primato del traffico internazionale da più di vent'anni), si è osservato che dal 2001 al 2011 la prima ha perso 7 punti percentuali di quota di mercato, scendendo dal 40 al 33%, guadagnati dal Mediterraneo che è salito dal 13 al 20%.

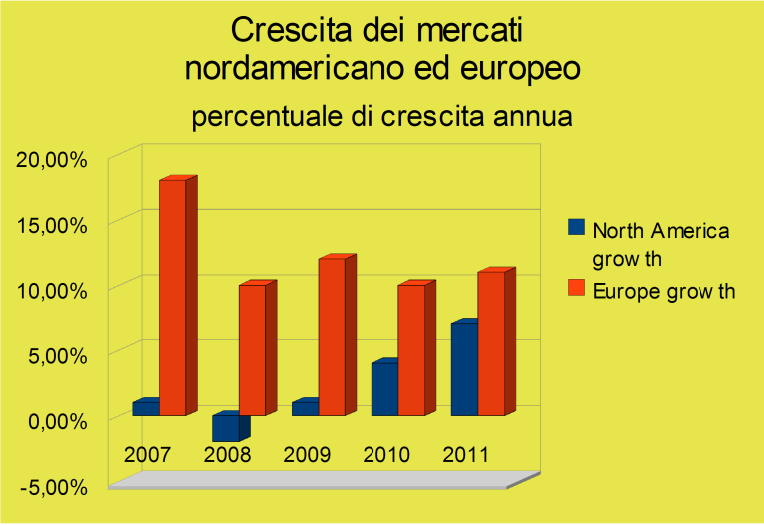

Grafico 2: North American and Europe source markets. Fonte: European Cruise Council Report 2012/2013

Global source markets (millions of passengers)

Regione	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nord America	10,38	10,45	10,29	10,4	10,78	11,52
Europa	3,44	4,05	4,45	5	5,57	6,18
Resto del mondo	1,29	1,37	1,45	2,18	2,4	2,91
Totale	15,11	15,87	16,2	17,58	18,75	20,61

Tabella 1: Numero di passeggeri totali tra il 2006 e il 2011 divisi per zone. Fonte: European Cruise Council report 2012/2013

1.3– IL SISTEMA DI OFFERTA CROCIERISTICO

Il settore crocieristico si caratterizza per la sua dinamicità e la costante evoluzione; sempre più le compagnie adeguano la loro offerta migliorandola ed ampliandola per far fronte a una domanda sempre nuova, che va alla ricerca di esperienze sempre più spettacolari e memorabili.

Oggi le compagnie crocieristiche stanno sempre più ampliando la loro offerta, indirizzandola anche a segmenti di mercato più ampi e giovani. Questo è consentito grazie alla nuova struttura di queste navi che sono dotate di grandi spazi ed elevate capacità di carico (ve ne sono anche da oltre 4000 posti letto) ma anche grazie all'accessibilità dei prezzi che permettono di poter indirizzare l'offerta ad un ampio numero di target pur mantenendo degli standard qualitativi medio-alti. La vacanza in crociera oramai risponde alle più varie esigenze dei viaggiatori, facendo leva su svariate famiglie motivazionali , quali divertimento e svago, scoperta di luoghi esotici, cultura, evasione dalla vita quotidiana, dal traffico e dall'inquinamento ecc. . In crociera il passeggero trova a disposizione ogni tipo di servizio e di comfort e in più ha la possibilità di fare escursioni nelle varie tappe del viaggio oltre che di socializzare e di godersi il relax della vacanza.

Le navi da crociera ormai hanno praticamente tutto quello a cui un viaggiatore può aspirare in termini di comfort, lusso (a seconda della categoria della nave), spazi pubblici (spa di lusso, casinò, cinema, discoteche; alcune navi hanno anche dei veri e propri prati d'erba al loro interno), e in generale di servizi (spazi dedicati alle attività ricreative per tutti, orari flessibili per la cena ecc..). Per attirare i segmenti di consumatori più giovani le compagnie oggi puntano molto sul cosiddetto *cool cruising*, che prevede l'offerta di numerose attività tra cui il pattinaggio su piste di ghiaccio, giochi elettronici, acqua fun che si trasformano di notte in disco pub e molto altro.

Royal Caribbean è un esempio di come queste compagnie si stiano sempre di più evolvendo con nuovi investimento; lo stesso presidente della compagnia, Adam Goldstein, afferma che l'obiettivo dell'azienda è quello di fornire un'esperienza di vacanza senza rivali, a bordo delle navi più avanzate al mondo che offrono le attività più ricche disponibili a bordo”. La nuova nave della classe Quantum Of The Seas diverrà infatti la nave da crociera più tecnologicamente avanzata in Europa, introducendo attività ricreative innovative quali il paracadutismo (chiamato “RipCord by iFly”) e in particolare il “North Star”, opera di ingegneria

che consiste in una capsula di vetro a forma di gioiello che permette di compiere un viaggio a 300 metri sopra il mare a al di fuori delle fiancate della nave, per offrire una vista a 360° ai passeggeri. E ancora, la nave è dotata di uno spazio chiamato Two70°, costituito da una grande sala su più livelli che offre una vista panoramica sul mare a 270° grazie a delle grandi finestre in vetro che si estendono su quasi tre ponti nella parte posteriore della nave. La nuova Quantum offre poi la possibilità di provare il trapezio della scuola circense, giocare a basket su un campo di dimensioni reali, giocare agli autoscontri e molto altro. Si può affermare che una nave da crociera è come un villaggio turistico con il vantaggio di potersi anche spostare per varie mete, un villaggio che però non smette mai di innovare e ripensare i propri servizi, studiati per stupire e rendere ogni viaggio un'esperienza indimenticabile.

Il settore crocieristico è per una destinazione, un propulsore economico non da poco; ipotizzando, in media la spesa pro-capite nella città di imbarco (Venezia ad esempio) è di 100 euro per cui una nave in grado di trasportare 4.000 passeggeri consentirebbe entrate di 400 mila euro a toccata senza considerare le spese dell'equipaggio e tutte le spese che la compagnia sostiene una volta giunta nell'home-port (costo dei servizi tecnico-nautici, tariffe portuali e servizi di vigilanza, sicurezza, di movimento bagagli e di provviste di bordo, nonché spese per servizi di assistenza ai passeggeri, spese di bunkeraggio, di smaltimento rifiuti ecc.). Il grafico sottostante riporta uno studio dell'Autorità Portuale di Venezia che ha rivelato che la spesa annua media delle compagnie per l'acquisto di beni e servizi locali è di 46,6 milioni di euro (il 16,4% della spesa locale totale), mentre la spesa effettuata dagli equipaggi raggiunge la cifra di 30 milioni di euro annui (10,6% della spesa locale totale).[7]

Si può quindi ben comprendere quanto importante sia la crocieristica per una destinazione turistica come Venezia.

7 Autorità Portuale di Venezia: “L'impatto economico della crocieristica a Venezia” febbraio 2013

Grafico 3: La spesa locale della crocieristica. Fonte: Autorità Portuale Venezia

L'offerta presente è abbastanza concentrata; i primi tre gruppi crocieristici del mondo, Carnival, Rccl e Star cruise/Ncl, producono circa il 60% dell'offerta mondiale disponibile e detengono il 73% della capacità totale della flotta mondiale. Le cinque più grandi compagnie (Rccl, Carnival, Princess, Costa, Ncl) dispongono di un numero grandissimo di posti letto ma ciò dipende non tanto dal numero di navi progettate bensì dalla loro capacità ricettiva (vi sono navi anche da 4000 posti letto come le nuovissime Divina e Fantasia della flotta MSC). Utilizzando navi così grandi le imprese hanno la possibilità di sfruttare le economie di scala, cioè di ridurre l'incidenza dei costi fissi sul costo per unità di prodotto. Ciò permette di offrire il prodotto crociera a prezzi più contenuti, raggiungendo più segmenti di consumatori.

A livello mondiale le cruise company sono localizzate principalmente nelle macro aree degli Stati Uniti e dell'UE, dove sono presenti rispettivamente il 17,5% e il 27,5% dei quartieri generali delle principali compagnie.

L'OSC ha analizzato nella sua ultima pubblicazione “World Cruise Ports and Shipping”, la composizione della flotta crocieristica complessiva mondiale; ne è risultato che le navi con meno di 1000 posti letto rappresentano il 51% della flotta totale in termini di numero di navi, ma solo il 14,4% in termini di capacità complessiva della flotta mondiale, mentre quelle con più di 2000 posti letto rappresentano il 62% del totale.

Per quanto riguarda le destinazioni, i Caraibi restano la più importante meta mondiale, ma negli ultimi anni è cresciuta tantissimo anche la domanda per il Mediterraneo (gli stessi americani ne sono affascinati e gran parte della domanda viene proprio da loro), e per il Nord Europa. La vera sorpresa però viene dai mercati dell'Asia e dell'Oceania dove la capacità

complessiva è aumentata più di sei volte tra il 2003 e il 2013. La tabella 2 mostra le percentuali di aumento dei posti letto per destinazione negli ultimi dieci anni.

La domanda crocieristica mondiale nel periodo 2003-2013 (in migliaia)

AREA	2013	2008	2003	Differenza 2013/2008	% di differenza 2013/2008	Differenza 2013/2003	% di differenza 2013/2003
Caraibi	45.472	34.262	32.305	11.210	32,7%	13.168	41,00%
Mediterraneo	24.238	16.271	8.153	7.967	49%	16.085	197,00%
Europa (escluso il mediterraneo)	11.925	75.912	7.722	4,33	57,10%	4.203	54,00%
Asia	4.359	1.084	343	3.275	302,1%	4.016	172,00%
Australia, Nuova Zelanda e Sud Pacifico	5.060	1.986	1.099	3.075	154,8%	3.961	360,00%
Alaska	6.636	6.968	5.265	-332	-4,8%	.1371	26,00%
Sud America	4.193	2.676	1.654	1.517	56,7%	2.539	154,00%
Altre zone	20.166	21.151	14.145	-985	-4,7%	6.020	43,00%
TOTALE	**122.049**	**91.989**	**70.686**	**30.059**	**32,7%**	**51.364**	**73,00%**

Tabella 2 : Capacità di posti letto per destinazione tra il 2003 e il 2013. Fonte: ONT ne "Il traffico crocieristico in Italia nel 2012"

Dalla tabella si evince come la domanda nella zona dei Caraibi si sia mantenuta stabile, con una leggera decrescita anche se mantiene il primato; zone come l'Alaska e l'Asia hanno visto diminuire la domanda, sebbene la seconda abbia un potenziale ancora poco sfruttato (la compagnia Costa ha da poco annunciato di volersi espandere anche in quest'area); Il Mediterraneo ha invece triplicato la domanda in un decennio passando da 8.153 posti letto nel 2003 a 24.238 nel 2013.

L'Europa rappresenta la seconda area di riferimento, dopo l'America del Nord per la domanda crocieristica mondiale, con 6,18 milioni di passeggeri movimentati all'anno. Gran Bretagna, Irlanda, Germania e Italia sono i paesi che più hanno influito sul numero di croceristi totale, le prime due con quasi 1,6 milioni di passeggeri nel 2010.

Anche l'Asia è un'area che ha molto potenziale, oltre che come destinazione, come origine della domanda, incidendo sul totale per il 14% (nel 2011 ha avuto un aumento del 22%).[8]

8 Penco L. (2013) "Il business crocieristico. Imprese, strategie e territorio" Franco Angeli

Per quanto riguarda l'Italia, secondo i dati pubblicati dall'ONT e da “Risposte Turismo” nell'annuario sul turismo del 2013 nel 2012 la regione del Lazio con il porto di Civitavecchia era al primo posto per il numero di passeggeri movimentati (inteso come somma degli imbarchi-sbarchi e transiti registrati), stimati in 2,398.063 milioni e con 920 toccate, il tutto rispettivamente pari al 22% e al 19% del traffico totale nazionale. Il secondo posto è toccato al Veneto, ma solo per il traffico passeggeri (registrato in 1,775,944 milioni, mentre la Campania ha avuto più toccate (circa 800).

1.4 - SEGMENTAZIONE DEL MERCATO CROCIERISTICO

Dagli anni Ottanta del secolo scorso, quando è iniziata la fase di trasformazione delle crociere, le varie compagnie hanno cominciato a differenziare la loro offerta in base alle caratteristiche dei vari segmenti a cui erano rivolte; ogni nave da crociera è studiata per offrire un'esperienza unica e specifica per le esigenze di ogni segmento di mercato. Di conseguenza i vari marchi delle compagnie si posizionano sul mercato secondo criteri ben precisi.
Alla base di tutto questo c'è un attento lavoro di segmentazione del mercato ossia di selezione all'interno di esso di un certo numero di gruppi di clienti (segmenti appunto) , omogenei al loro interno ma eterogenei rispetto agli altri gruppi. Per il mercato crocieristico i criteri di segmentazione possono variare tra:

- Le motivazioni di acquisto: c'è chi sceglie di andare in crociera per svago/evasione (abbiamo già accennato alla distinzione tra *first time cruisers* e *repeaters;* tra questi ultimi si distinguono i clienti che rimangono fedeli nel tempo alla stessa compagnia e che per questo molto spesso godono di agevolazioni e sconti), ma esiste anche una discreta clientela che va in crociera per esigenze di lavoro (molte navi offrono strutture adeguate per ospitare congressi, meeting, corsi di formazione ecc..).
- Il reddito. Tre sono le principali fasce di clientela generali:
  - I clienti con potere di acquisto basso: ad essi sono per lo più rivolte crociere brevi, di durata inferiore alla settimana, dotate di servizi di qualità proporzionata al prezzo (modesta)

- clienti con potere d'acquisto medio: è la classica clientela che acquista pacchetti crocieristici settimanali su navi di grande stazza e dotati di numerosi posti letto (>2000). La qualità dei servizi in questo caso è standard e i prezzi variano a seconda del tipo di cabina (da quella con balcone, interna o suite) e della stagione
- clienti con elevato potere di acquisto; questo segmento in genere viaggia su navi più piccole ma di un certo lusso; molto spesso è questo il target di clientela che effettua le crociere intorno al mondo, che durano fino a tre mesi.

Terzo e ultimo criterio importante da citare è quello della provenienza geografica dei viaggiatori. Ovviamente le caratteristiche socio culturali, diverse da paese a paese, influiscono sul comportamento di acquisto degli individui e quindi sulla domanda finale; ad esempio il Nord America presenta una domanda bene o male omogenea mentre quella europea è più diversificata al suo interno: i nord europei infatti tendono a preferire le attività svolte a bordo mentre i clienti neolatini amano di più socializzare e prestano più attenzione agli itinerari proposti (cfr. Grasso M.).
Infine si tiene conto anche dei criteri classici come l'età, l'istruzione e il sesso, e le compagnie valutano anche se chi viaggia, è da solo o in compagnia.

1.5 - LE COMPAGNIE CROCIERISTICHE E IL LORO POSIZIONAMENTO SUL MERCATO

Le navi si classificano generalmente in base alla loro stazza e al segmento di mercato a cui sono rivolte.
Una classificazione universalmente riconosciuta e accettata è la seguente:

- Navi *Budget* : questo tipo di nave offre una vacanza molto economica, per fasce di clientela con potere d'acquisto basso, spesso rivolte ai più giovani e di durata corta (dai 3 ai 7 giorni); non si trovano quasi più nel mercato nordamericano. Offrono pochi servizi e facilities.
- Navi *Contemporary* : queste sono le navi più conosciute dal grande pubblico e infatti occupano la maggior parte del mercato (58,2 % della flotta totale). Sono le navi di

stazza più grande (oltre i 2000 posti letto, fino a 4000), offrono una grande attenzione ai servizi offerti al cliente che può fare praticamente di tutto a bordo. Si presentano come un grande villaggio turistico galleggiante dotato delle più svariate strutture ricreative (spa, teatri, cinema ecc..) che richiama l'atmosfera di Las Vegas (un punto di riferimento per la clientela americana). La durata media di queste crociere è di 4-7 giorni (in genere una settimana è la durata più frequente), e le destinazioni più battute sono il Mediterraneo e i Caraibi. Sono rivolte a tutti i tipi di clienti ma per lo più ai giovani, famiglie e ai già citati *first-time cruisers.*

- Navi *Premium* : Sono un compromesso tra le Contemporary e le Luxury: di stazza molto più piccola rispetto alle prime (hanno tra 500 e 1500 posti letto), toccano destinazioni un po' più ricercate e anche i servizi sono di qualità superiore rispetto alle contemporary sebbene non di estremo lusso. I viaggi in queste navi durano in genere più di 7 giorni e si rivolgono a una clientela di età più alta (>40 anni), che ha già effettuato dei soggiorni in crociera.
- Navi *Luxury* : come dice già il nome queste navi si caratterizzano per il servizio lussuoso che offrono ai passeggeri. L'attenzione è rivolta soprattutto agli spazi interni e agli arredi che devono essere raffinati e ricercati (le cabine più piccole sono grandi il doppio di quelle piccole delle navi Contemporary) più che all'itinerario. Sono rivolte a target dotati di elevato potere d'acquisto (in genere clienti anziani e americani di classe media) infatti la spesa media del crocierista Luxury è di circa 2500 dollari a settimana.
- Navi *Niche* : questo tipo di crociera è più di nicchia rispetto a tutti gli altri poiché offre un servizio del tutto particolare: in genere è rivolto a target di clientela amanti dell'avventura (molto spesso sono proposti viaggi tematici in destinazioni diverse dalle crociere normali come l'Antartico o il Sud America). Più che il lusso, una crociera Niche (anche chiamata *Destination* o *Speciality Cruise)* offre esperienze uniche e memorabili, attraverso escursioni guidate da esperti su tematiche ben specifiche. Si tratta di navi piccole con pochi posti letto (dai 50 ai 150), molto popolari in America.

Questa è la classificazione dei vari brand criocieristici più usata. Esiste tuttavia anche una classificazione più concisa offerta dalla Guida Berlitz che suddivide le navi da crociera in tre categorie: *Standard, Premium* e *Lusso.* A loro volta, all'interno di queste categorie ci possono essere delle distinzioni, specie per le crociere standard, in termini di prezzo e qualità e molto spesso alcune compagnie trovano spazio in più di una categoria.

All'interno della categoria standard troviamo le compagnie più note in Italia ovvero Costa ed MSC, ma anche Royal Caribbean e Princess Cruises. È soprattutto in questa categoria che si riscontrano più differenze all'interno, in termini quasi di sottocategorie. Ad esempio, una nave MSC o Ibero Cruceros, difficilmente si può paragonare ad una nave Princess o Cunard (che troviamo però anche nel segmento Premium) che qualitativamente hanno qualcosa in più. I servizi offerti in queste crociere sono basilari così come la cucina.

Le navi Premium sono minori rispetto alle standard e costano un po' di più. Tra di esse le più conosciute sono la Celebrity Cruise, Oceania e Holland America Line. Il cibo servito è di ottima qualità e i servizi sono accurati ma non in ogni minimo dettaglio come avviene invece nelle navi Luxury in cui a dominare è l'eccellenza. Tra queste si ricordano la Regent Seven Seas Cruise e la Seabourn.

CAPITOLO 2

IL PORTO DI VENEZIA E LA CROCIERISTICA: EFFETTI ECONOMICI E AMBIENTALI

2.1 - L'IMPORTANZA ECONOMICA DEL BACINO DELL'ADRIATICO

Il turismo, si sa, è da tempo diventata una delle più importanti attività dell'economia mondiale. Settore costantemente in crescita e in grado di generare numerosi posti di lavoro. L'Italia rappresenta una delle località più gettonate dalla domanda turistica mondiale ed è anche il paese che ospita il maggior numero di turisti balneari nella regione adriatica.

Tra i mari che bagnano la nostra penisola l'Adriatico è quello meno profondo; grazie alle sue acque calme e le spiagge sabbiose, ha visto nascere negli ultimi cinquant'anni moltissime stazioni balneari lungo tutta la costa. Alcune di queste sono cosi importanti che sono in grado di attirare milioni di turisti durante la stagione estiva. [9]

A partire dagli anni 50 del secolo scorso, il mare ha subito un continuo processo di territorializzazione; non ci appare più come un'entità vuota,astratta, ma bensì come un territorio vero e proprio, socialmente, economicamente e politicamente rilevante. Così la costa oggi riflette un tessuto relazionale (tra gruppi umani e strategie) fatto di continui interscambi: piattaforme offshore e per la ricerca mineralogica, nuove strutture in mare aperto per la maricoltura, zone destinate all'acquacoltura ecc. danno vita a un territorio molto animato, dove strutture fisse, persone e natanti definiscono nuove relazioni con i luoghi del territorio continentale e producono un nuovo paesaggio.

Il caso dell'Alto Adriatico è emblematico in questo senso: anch'esso ha subito infatti un processo di “umanizzazione” e una crescente importanza economica; ciò lo si deduce dai diversi usi e attività che vi si svolgono (trasporti marittimi, fari e segnalazioni, piattaforme offshore e condotte, cavi sottomarini, ricerca di idrocarburi, ricerca scientifica, turismo balneare ecc).

Per il settore turistico questa zona rappresenta, come si è detto, un punto strategico: tutta la costa adriatica da Grado a Rimini mostra i segni di un'intensa attività turistica e ciò è dovuto a molteplici fattori: anzitutto la presenza di risorse ambientali tali da soddisfare la domanda turistica classica basata su “sole, spiaggia e mare”; domanda originata soprattutto dai paesi vicini all'Adriatico come la Germania, l'Austria e la Svizzera; infine una buona accessibilità data da un efficiente sistema di infrastrutture.

---

9 Soriani Stefano “L'articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'Alto Adriatico” Libreria Editrice Cafoscarina, 2003

Negli ultimi vent'anni le località balneari dell'Alto Adriatico si sono confrontate con i problemi derivanti dall'emergere di due tendenze di fondo: l'evoluzione dei modelli di comportamento turistico e l'emergere di nuove località nel mercato del turismo balneare. La crescente importanza di queste tendenze si riflette sull'andamento delle presenze turistiche nelle località dell'Alto Adriatico che deve affrontare il problema del degrado ambientale e della congestione, intraprendere un miglioramento dei servizi offerti e diversificare il prodotto turistico per rispondere alla competizione di mercato.

La navigazione è una delle attività più importanti che coinvolgono l'intero Adriatico. Esso infatti si presenta come un vero e proprio corridoio che lega le economie dell'Europa centro meridionale con le Repubbliche del Mar Nero, la Grecia, la Turchia e l'oltre-Suez.

I porti adriatici coinvolti dal traffico crocieristico sono, nella sponda italiana, Venezia, Ravenna, Ancona e Bari e, in quella della ex Iugoslavia, Pula, Split e Dubrovnik. Tutti sono porti di scalo meno Venezia: capolinea storico sempre ai vertici delle classifiche crocieristiche. Ravenna, Chioggia e Venezia, Porto Nogaro, Monfalcone e Trieste costituiscono i principali porti della costa italiana adriatica a nord di Ancona; Chioggia, Porto Nogaro e Monfalcone sono piccoli porti destinati per lo più al trasporto merci e che negli ultimi decenni hanno mostrato buone potenzialità grazie alla capacità di sviluppare mercati di nicchia, per la loro maggiore flessibilità organizzativa (oltre che per i costi portuali più bassi rispetto ai grandi porti di Venezia e Trieste). Trieste, Venezia e Ravenna sono senz'altro i porti più importanti.

il Mediterraneo è un mare perfettamente adatto alle crociere; oltre a toccare luoghi ricchi di storia e di cultura (rappresenta pur sempre la culla della nostra civiltà), grazie alle sue dimensioni modeste consente di offrire degli itinerari marittimi ampi con frequenti occasioni di escursioni e visite a terra. L'Adriatico invece risulta essere ancora un mare poco sfruttato per le crociere, inquadrandosi per lo più come un “corridoio” per le crociere che hanno come meta le isole dell'Egeo o le coste del Mediterraneo orientale.

L'Alto Adriatico è tuttavia un bacino di raccolta di una buona fetta della popolazione e dell'economia italiana (grazie al Po e ai suoi affluenti); è un mare fortemente impegnato nella navigazione, dalla portualità, dall'industria costiera, dall'urbanizzazione; è un importante serbatoio di risorse biologiche che alimenta un'importante industria e una destinazione turistica di enorme importanza.

2.2 - IL PORTO DI VENEZIA: FLUSSI E NUMERI

Considerando i flussi turistici del solo Porto di Venezia dal 2002 ad oggi si è passati da 500 mila passeggeri a quasi un milione 800 mila. Nel 2011 aveva raggiunto il record storico di 1.786.416 passeggeri, per poi subire un piccolo arresto l'anno successivo durante il quale, oltre alla sempre più pressante crisi economica internazionale si è aggiunta anche la tragedia della Costa Concordia sull'isola del Giglio, che ha suscitato le prime ondate di protesta per i giganti del mare. Oltre al movimento passeggeri, c'è anche un'importante attività portuale-commerciale che va concentrandosi nella sezione di Porto Marghera: nel 2012 Venezia si è confermata al secondo posto tra i porti dell'Alto Adriatico per quanto riguarda il traffico mercantile, con quasi 430 mila container movimentati. Capodistria è prima con 572 mila container (-2,9%). I porti del Napa (Venezia, Trieste, Ravenna Capodistria e Fiume) hanno invece raggiunto complessivamente 1,8 milioni di Teu (Teu, "Twenty-foot equivalent unit", unità di misura dei container) e 118,7 milioni di tonnellate di merce; ciò significa che le attività si sono mantenute stabili nonostante la crisi. Addirittura, in alcuni settori il porto è cresciuto: il petrolio grezzo del 4,6%, il carbone del 50% e i minerali del 3,1%.

I passeggeri hanno invece risentito della crisi dell'economia greca che ha comportato l'arrivo di un minor numero di navi-traghetto (-108%;) mentre i passeggeri crocieristi sono calati solo del 2,1%, una percentuale che dimostra come il mercato delle grandi navi è ancora solido nonostante il dibattito e le proteste contro il loro passaggio in bacino di San Marco e nel canale della Giudecca[10]. Le navi da crociera rappresentano una parte molto consistente del traffico passeggeri. Nel 2011 sono passate a Venezia 654 navi da crociera, nel 2012 i passaggi sono stati 661: i passeggeri che hanno fatto scalo a Venezia sono stati 1.998.960, di cui 1.775.944 croceristi (sempre nel 2012), e Venezia si è confermata primo home port del Mediterraneo insieme a Barcellona. (dati *Autorità Portuale di Venezia*).

Il porto veneziano, nell'ultimo secolo ha seguito un percorso estremamente articolato, che ha portato alla realizzazione nella laguna di un'area portuale-industriale tra le più importanti dell'Europa mediterranea. Lo sviluppo moderno della portualità veneziana si è realizzato compiutamente con l'apertura ai traffici della stazione Marittima, nel 1880, nella parte occidentale della città lagunare. La realizzazione del porto in terraferma aprì la strada alla realizzazione di una zona industriale di circa 2000 ettari, con impianti legati alla chimica e petrolchimica, alla metallurgia e all'industria del vetro; negli anni 60 vi trovavano lavoro circa

10 Dati tratti da "Il Gazzettino", "*La Nuova Venezia*", "*Corriere del Veneto*" del 10/01/2013

40 mila addetti.[11] Con gli anni, la Marittima è passata dall'essere un porto mercantile obsoleto, ad essere uno dei più moderni porti passeggeri del Mediterraneo e questo è dovuto soprattutto alla posizione privilegiata di cui gode: quella di un luogo facilmente raggiungibile da terra sia dai suoi potenziali passeggeri a piedi o con il People Mover, dal centro storico di Venezia e dalla sua stazione ferroviaria, in autobus e presto anche con il tram.[12] Venezia può quindi contare su una serie di elementi che ne fanno un home-port (per home-port si intende un porto che è origine e destinazione di una crociera) ideale: la presenza di un aeroporto internazionale , buoni collegamenti ferroviari e stradali e la presenza di terminal crociere realizzati per accogliere efficientemente le moderne navi da crociera.

L'essere home-port per una città comporta delle ricadute economiche molto più consistenti rispetto al semplice porto di transito. Questo anzitutto perchè la spesa media dei crocieristi è più alta: molto frequentemente infatti i passeggeri pernottano a Venezia per uno o due giorni prima o dopo la crociera; inoltre anche la stessa compagnia della nave deve affrontare maggiori spese, per beni e servizi che in genere non possono acquistare nei porti di transito (ad esempio il combustibile).

Nel 2012 in Italia, 44 sono stati i porti interessati dal traffico delle crociere (solo le regioni del Molise, Abruzzo e Basilicata non sono state coinvolte in questo settore, tra tutte quelle con tratti di costa) e, nonostante il leggero calo della domanda, per la prima volta quattro poti hanno superato il milione di passeggeri movimentati.

A Venezia hanno fatto scalo 42 delle principali compagnie crocieristiche che complessivamente hanno posizionato 89, navi generando 661 toccate con una media di 7,5 toccate per nave e portando a Venezia circa 1,76 milioni di passeggeri come si può vedere dalla Tabella 3.

11 Soriani S. 2003 vedi nota 1

12 Chiellino G., Di Cesare F., Frisone C. "*A Venezia dal mare. Le crociere*" Marsilio, collana Le rotte del leone. 2012

Il traffico passeggeri a Venezia (2006-2012)

ANNO	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*2010*	*2011*	*2012*
CROCIERE	425	510	535	543	629	654	661
Passeggeri crociere	885.664	1.003.529	1.215.088	1.420.980	1.617.011	1.786.416	1.775.994
TRAGHETTI	505	432	417	394	385	341	223
Passeggeri traghetti	456.604	386.345	388.605	357.664	357.813	350.596	157.785
ALISCAFI	447	441	462	435	412	403	396
Passeggeri aliscafi	111.245	113.497	116.293	109.127	100.351	111.441	105.395
TOTALE TOCCATE	1.377	1.383	1.414	1.372	1.426	1.398	1.280
TOTALE PASSEGGERI	1.453.513	1.503.371	1.719.986	1.887.771	2.075.175	2.248.453	2.039.124

Tabella 3: Totale del traffico passeggeri a Venezia dal 2006 al 2012. Fonte: VTP

Dal 2006 al 2012 il numero di arrivi e presenze nel porto di Venezia è aumentato costantemente.

Dai dati si nota l'aumento costante del traffico crocieristico fino al 2011, anno in cui si è toccato il picco massimo di passeggeri mai raggiunto mentre nel 2012, dopo molti anni, si è registrato un leggero calo (dovuto anche all'annullamento delle toccate della Costa Concordia in seguito all'incidente); il traffico dei traghetti è diminuito sensibilmente sia nelle toccate che nel numero dei passeggeri; anche le toccate degli aliscafi sono calate ma il numero dei passeggeri non ha subito rilevanti modifiche.

Al momento della stesura di queste pagine l'Autorità Portuale ha da pochi giorni reso noti i dati relativi al traffico merci e passeggeri nel 2013; questi due comparti nonostante la crisi economica hanno chiuso l'anno in positivo: nel settore dei container l'Italia ha infatti segnato un +4,9%, mentre quello delle crociere +4,5%. Venezia nello specifico ha segnato nel comparto container un +2,5% e un +4,8% nell'aumento dei croceristi. Questi risultati positivi, soprattutto nel caso dei container sono da imputare anche al fatto che Venezia ha tratto beneficio dal trend positivo registrato dai porti Porti del Napa.[13]

Le previsioni per il 2014 però sono meno rosee ed anzi, secondo i dati dell'Italian Cruise Watch 2013, i passeggeri delle crociere per il prossimo anno saranno circa 10 milioni e 650

13 Tratto dal comunicato stampa pubblicato dall'Autorità Portuale di Venezia il 13/1/'14

mila a livello nazionale (-7% circa rispetto al 2013) e il numero delle toccate delle navi scenderà. Come a Venezia per cui, in base al taglio del 20% imposto dal decreto le toccate saranno circa 500 con un milione e 740 mila passeggeri (-4% circa rispetto al 2013). Inoltre dallo scorso 23 novembre al 4 aprile le navi dirette nella città lagunare saranno tutte dirottate verso i porti di Trieste o Ravenna a causa dei lavori del Mose in corso.[14]

2.3- LA NASCITA DELLA MARITTIMA E IL SUCCESSO DELLA VTP (Venezia Terminal Passeggeri)

L'unicità della città di Venezia come destinazione turistica non ha bisogno di molte spiegazioni: nell'immaginario collettivo, la città sull'acqua rappresenta un luogo romantico, contornato di atmosfere magiche, che si possono ritrovare, con le loro particolarità in ogni momento dell'anno. Il porto di Venezia ha saputo evolversi negli anni, ampliandosi e migliorandosi al fine di poter permettere l'accesso alla città a chiunque ne voglia scoprire le sue bellezze. Il porto ha un ruolo storico per questa città da sempre, essendo stato la radice del successo commerciale della città. Da vecchio porto mercantile, la Marittima si è rimodernizzata trasformandosi in un porto passeggeri di estrema efficienza, anche grazie al fatto di aver saputo sfruttare la sua privilegiata posizione che la vede perfettamente raggiungibile sia dall'aeroporto di Tessera, che dal centro storico di Venezia (a piedi con il People Mover, la teleferica che consente il collegamento tra Piazzale Roma e il Tronchetto, e presto anche con il tram dalla terraferma).

La produttività del porto di Venezia oggi è tale da poter competere con i maggiori porti del Nord Europa, rappresentando un una “business network” della rete che collega l'adriatico al cosiddetto “corridoio V” (che comprende le città di Lisbona, Madrid, Barcellona, Lione, Torino, Milano, Venezia, Trieste, Lubiana e Kiev).

La laguna di Venezia è una superficie di 550 km^2, la più grande del Mediterraneo. Con una profondità media di 1,2 metri, essa comprende più di 50 isole e presenta circa 40 km^2 di barene naturali Divisa dal mare da un cordone litoraneo di 60 km (dalla foce dell'Adige a quella del Piave), presenta tre punti di collegamento con il mare che si configurano come varchi nel cordone litoraneo lagunare: la bocca di Lido, la bocca di Malamocco e la bocca di Chioggia. La prima, di circa 800 metri è la più larga, mentre le altre due sono entrambe larghe

14 Tratto da un articolo de “La Nuova Venezia” del 28/10/2013

circa 400 metri (figura 4).

Figura 3: le bocche di porto della Laguna di Venezia

Fin da subito le navi sono entrate in laguna attraverso la bocca di porto di Lido, per le sue dimensioni, ma tra il '600 e l'800, per ragioni militari le navi più grandi entravano per la bocca di Malamocco. A fine '800 si ritornò alla situazione originaria, con l'entrata dalla bocca di Lido, lavorata e migliorata per permetterne il passaggio. Dagli anni Venti del secolo scorso anche le navi mercantili entravano per questo passaggio per raggiungere però Porto Marghera, e negli anni Sessanta si è assistito ad un boom in termini di percorrenza lungo il bacino di San Marco (ne passavano quasi 6000 di ogni stazza e tipo) fino a quando non si è puntato sullo scavo di un canale alternativo: il canale Malamocco-Marghera o anche chiamato canale dei Petroli, per cui le navi destinate al traffico commerciale hanno cominciato ad entrare esclusivamente per la bocca di Malamocco, e quelle passeggeri da quella di Lido.

Le prime navi che arrivavano più di mille anni fa, si fermavano intorno al polo di Rialto, ma poi con l'aumento della loro stazza e con la necessità di creare un collegamento più rapido con la ferrovia e la terraferma, il porto si trasferisce alla Marittima, dislocando poi i suoi traffici mercantili nella zona industriale di Porto Marghera. Questo avvenne nel 1964 con l'approvazione dal Governo del Piano Regolatore Portuale. Da allora è cominciata l'espansione della Marittima, che oggi offre dei terminal passeggeri di massima efficienza e che per il turismo crocieristico si configura come una base privilegiata e un punto fermo per

gli itinerari nel Mediterraneo.

A gestire e a permettere però, questo successo è stata poi la VTP, Venezia Terminal Passeggeri, società nata nel 1997 che, attraverso anche una riorganizzazione architettonica e urbanistica dei fabbricati della zona portuale, ha saputo creare le moderne strutture (terminal) che oggi consentono lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri. Da allora Venezia è al 9° posto tra i porti crocieristici mondiali, al 3° tra quelli eu ropei e il 1° in Italia [15].

All'inizio, la VTP gestiva gli attracchi nelle zone di Riva dei Sette Martiri (area a cui ha rinunciato nel 2012 per l'attracco delle crociere), San Basilio e Santa Marta, nonché la Marittima con parte della banchina del Tagliamento (dove ora operano i terminal 107 e 108) la banchina Isonzo e il terminal 103 che nel 2003 è stato del tutto restaurato e ora offre anche un attrezzato centro crongressi, in funzione dodici mesi all'anno. Nel 2006 poi fu aggiunto al complesso del porto anche il fabbricato 117 e nel 2009, per adeguarsi al numero crescente di navi che richiedevano di attraccare a Venezia fu pensato il primo terminal sulla banchina Isonzo, l'Isonzo 1; in questo terminal venne costruita una speciale passerella, simile ai finger aeroportuali, per permettere un imbarco più sicuro ai passeggeri, senza peraltro intralciare il percorso dei bagagli e dei rifornimenti della nave. Due anni dopo fu costruito il terminal Isonzo 2 adiacente al primo. Attualmente sono poi in corso i lavori di ricostruzione dei terminal 109 e 110 sulla banchina del Tagliamento, pensati in una logica di risparmio energetico attraverso l'uso di fonti alternative. Una sede della VTP, la Vtp Engeneering ha poi creato una torre capace di imbarcare/sbarcare duemila passeggeri all'ora, la Mbt, (Multipurpose Boarding Tower) consentendo una riduzione sia nei tempi di sosta delle navi che dei consumi energetici che comportano le attività portuali. Sono inoltre previsti i lavori per la costruzione di altre due torri multifunzionali di imbarco dei passeggeri per il terminal 123 e la banchina Isonzo.

La Vtp oltre a Venezia, gestisce anche il traffico crocieristico nei porti di Ravenna, Brindisi, Cagliari e Catania oltre ai progetti per un futuro terminal ad Istanbul.

Recentemente è stato siglato un patto tra la Finanziaria regionale Veneto Sviluppo e la società operativa del porto, Apvs srl, per il controllo della Vtp che negli ultimi anni ha registrato fatturati notevoli; Porto e Regione hanno modificato la struttura societaria, costituendo una Newco in cui al 34% di quote del Porto (tramite Apvs), si è aggiunto il 21% della Veneto Sviluppo determinando un 55% di maggioranza (la società resta però comunque a maggioranza pubblica).

15 Perocchio R. *A Venezia dal mare* (cfr.)

Ad oggi l'area del porto di Venezia ricopre una superficie complessiva di 260.000 mq, ha all'attivo 8 terminal passeggeri, 5 ampi parcheggi e più di 3200 metri di banchine per navi e traghetti (che per ora fermano al terminal 123, ma che dal prossimo anno attraccheranno a Fusina).

Figura 4: la Marittima di Venezia

La grande ondata di progresso che ha interessato l'area del porto di Venezia ha certamente portato dei benefici economici per la città, trattandosi di una realtà che da lavoro a più di 5000 persone, senza contare l'occupazione indiretta e il relativo reddito. Tuttavia proprio l'unicità di Venezia, la sua particolare morfologia e il delicato sistema lagunare che la circonda, fa si che la città abbia dei “limiti interni”, intesi come capacità di carico; il turismo crocieristico porta milioni di visitatori in più all'anno a questa città ma la questione è: si tratta di un tipo di turismo sostenibile nel lungo termine? Questo dibattito è più che mai attuale, se lo aggiungiamo ad una seconda questione, ovvero il passaggio delle navi da crociera in bacino di San Marco. La soluzione più auspicabile sarebbe quella di mantenere il traffico crocieristico a Venezia, per non comprometterne la crescita economica ma al tempo stesso farlo senza danneggiare il futuro dell'ecosistema lagunare.

Forti posizioni sono nate attorno a questo argomento specialmente in seguito all'incidente

avvenuto il 13 gennaio 2012 giorno in cui la nave Costa Concordia, entrò in collisione con uno degli scogli delle Scole, vicino all'isola del Giglio a novantasei metri dalla riva e a otto metri di profondità, che ha scatenato e fatto nascere nuove paure nonché dubbi sull'effettiva sicurezza dei passaggi di queste navi vicino al capoluogo veneto.

2.4 - CONTRO LE GRANDI NAVI A VENEZIA: ANALISI E DISCUSSIONE

Diverse sono le ragioni e le opinioni di chi si oppone fermamente al passaggio delle grandi navi a Venezia. Dai danni ambientali che queste causerebbero all'ecosistema lagunare, a motivi più strettamente culturali ed estetici, si è a lungo discusso sull'insostenibilità che questo tipo di turismo a lungo andare ha dimostrato. Il problema della capacità di carico della città di Venezia (per capacità di carico si intende "il numero massimo di persone che visitano, nello stesso periodo, una determinata località, senza compromettere le sue caratteristiche ambientali, economiche e sociali, e senza ridurre la soddisfazione dei turisti" definizione UNWTO, 1999) è in realtà è più ampio e non è di certo una novità: la sostenibilità del turismo a Venezia è già messa in crisi se guardiamo ai numeri di visitatori che ogni anno camminano sul suo suolo. Secondo una ricerca di del 1988 effettuata dal Coses[16] e confermata anche nel 2001 dal presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa, il numero massimo ottimale di visitatori per la città era di 20.750 persone al giorno, per un totale di circa 7,5 milioni all'anno (12 milioni all'anno invece come massimo inderogabile). Attualmente, nei mesi di alta stagione, si registrano numeri di presenze attorno alle 80.000 giornaliere, numero destinato a raddoppiare entro il 2020. Cifre esorbitanti e chiaramente oltre i limiti ipotizzati da Costa.[17] E' innegabile che il turismo sia un propulsore economico enorme specie per una città d'arte come Venezia, che vive grazie al suo immenso patrimonio artistico e culturale; benefici economici quali l'aumento dell'occupazione e la nascita di nuove imprese, l'aumento dei redditi insomma, la creazione di nuova ricchezza per la città e l'aumento del benessere generale. Purtroppo il benessere comporta dei costi, molto spesso talmente elevati da non risultare più sostenibili. Questo accade quando il turismo non viene gestito in maniera intelligente, valutandone tutti gli aspetti e pianificandone lo sviluppo in modo da salvaguardare le risorse del luogo.

16 Tratto da Tattara G. (2013) "E' solo la punta dell'iceberg!" Università Ca'Foscari
17 Antonini A. "*Italia Nostra: Intervenga l'Onu per salvare Venezia dai turisti*" articolo tratto dal *Corriere del Veneto*

Oltre al consolidato turismo culturale che interessa da sempre Venezia, nell'ultimo ventennio si è andato ad aggiungere anche il turismo crocieristico, che ha comportato un innalzamento dei numeri delle presenze enorme.
Nella Tabella 4, elaborata secondo i dati forniti dal sito del Comune di Venezia, mostra l'aumento di arrivi e presenze nel Comune di Venezia tra 2010 e 2011.

Arrivi e presenze nel Comune di Venezia

	GEN./DIC. 2010		GEN./DIC. 2011		% di variazione '10-'11	
	Arrivi	**Presenze**	**Arrivi**	**Presenze**	**Arrivi**	**Presenze**
CITTA' STORICA	2,251,160	5,760,811	2,500,882	6,227,276	**11,1**	**8,1**
LIDO	162,63	482,76	194,59	584,01	**19,7**	**21**
MESTRE-MARGHERA	1,294,616	2,277,677	1,471,699	2,606,583	**13,7**	**14,4**
TOTALE COMUNE DI VENEZIA	**3,708,407**	**8,521,247**	**4,167,171**	**9,417,872**	**12,4**	**10,5**

Tabella 4: arrivi e presenze nel Comune di Venezia, tra il 2010 e il 2011. Dati tratti dal sito www.comune.venezia.it nella sezione Statistica e Ricerca.

Nonostante Venezia sia una città che negli anni ha saputo adattarsi alla pressante domanda turistica, moltiplicando l'offerta di strutture ricettive, di ristorazione e di molti altri servizi turistici, oggi più che mai si avverte per la città un senso di insofferenza dei suoi abitanti (poco meno di 60,000 ormai) che sentono di vivere in un luogo svenduto, una Disneyland, un grande parco turistico il cui centro storico sta perdendo la sua identità a scapito di un turismo di massa che risponde solo agli interessi dei grandi operatori commerciali.
L'ultima grande avversione dei veneziani (ma anche nel resto d'Italia e all'estero ormai se ne discute) riguarda più strettamente le navi da crociera e il percorso che esse effettuano per arrivare in Marittima.
Da sempre queste arrivano entrando per la bocca di porto di Lido, passando per il bacino di San marco tra la Giudecca e il centro storico. Un canale stretto, in cui le navi si vedono sfilare in tutta la loro imponenza di fronte alla piazza e agli sguardi attoniti di turisti e cittadini risultando mostruosamente enormi. Emblematico è il caso del famoso “inchino” (un saluto,

chiamato così dai marinai, che il comandante di una nave rivolge agli abitanti e spettatori di una città) avvenuto lo scorso 27 luglio di fronte alla Riva Sette Martiri ad opera della nave Carnival Sunshine; per la Capitaneria di Porto di Venezia il passaggio in bacino è avvenuto in massima sicurezza, e in base ad accertamenti posteriori sono venute fuori alcune certezze: che la nave è si passata più vicino del solito alla Riva, ma rimanendo comunque a 72 metri (stando alle segnalazioni satellitari). In seguito poi, il pilota avrebbe spiegato alla Capitaneria di Porto di essersi avvicinato di una decina di metri rispetto alla rotta usuale per far fronte all'arrivo di un battello dell'Actv che proveniva dalla direzione opposta. Anche se il tutto quindi è avvenuto in sicurezza di fatto le proteste si sono fatte ancora più forti, nel terrore che un incidente come quello della Concordia possa accadere qui in laguna. A rendere pubbliche queste lamentele è stata l'istituzione del “Comitato No Grandi Navi- Laguna Bene Comune”, che ha organizzato svariate manifestazioni ed eventi per cercare di allontanare le navi da Venezia. All'interno di essa vi confluiscono altri piccoli movimenti, come ad esempio “Ambiente Venezia”, associazione che da tempo si batte contro i danni ambientali causati dalle grandi navi e che raccoglie firme per l'allontanamento di queste già dal 2008, ma vi sono anche svariati gruppi minori, sui social network quali Facebook (nel quale troviamo gruppi come “Fuori le maxinavi dal bacino di San Marco” che ha all'attivo ben 2440 iscritti).

Figura 6: uno dei tanti volantini del Comitato No Grandi Navi

Molti protestano per ragioni puramente estetiche: la maggior parte delle navi da crociera sono alte fino a 60 metri, e passano vicino a palazzi alti solo pochi piani. Il loro passaggio vicino a San Marco è il momento più temuto da chi si oppone, in quanto si avvicinano a strutture storiche delicate come il Palazzo Ducale, sebbene il loro passaggio duri solo pochi minuti. Se da un lato è comprensibile che l'impatto visivo di queste navi possa urtare la sensibilità emotiva, dall'altro lato questi sentimenti rischiano di alterare le valutazioni di chi non conosce bene nei risvolti tecnici la questione. Vi sono infatti anche delle teorie scientifiche portate avanti da esperti che vanno a rinforzare la tesi degli oppositori, in quanto le navi, causerebbero dei danni almbientali con il loro passaggio, andando ad alterare il delicato sistema morfologico del nostro territorio. Numerosi studi sono stati fatti anche in varie università italiane e anche a Ca' Foscari si sono esposti alcuni docenti tra cui il Professor Antonio Rusconi, docente di assetto idrogeologico il quale spiega che "Gli enormi scafi che attraversano il canale lagunare, le cui dimensioni sono appena superiori allo scafo, provocano una serie di problemi: i fondali si impoveriscono, la morfologia lagunare perde la sua caratteristica tipica e per processi di erosione assume le sembianze di un grande lago marino. Ma anche il rischio connesso con errori di manovra di enormi bestioni in canali davanti al centro storico."[18]

Per gli esponenti del Comitato (il cui primo portavoce, Silvio Testa, ha da poco annunciato le sue dimissioni) le grandi navi causano un'infinità di problemi, tra cui il moto ondoso, con la conseguente erosione dei fondali, l'inquinamento (non solo dell'aria ma anche acustico e visivo) ,i rumori e le vibrazioni che il passaggio di questi giganti marini provoca e pertanto le soluzioni che propone sono o una crocieristica con navi più piccole, o la creazione di un terminal fuori dalla laguna. Le azioni di questo gruppo non sono sempre state pacifiche ed è proprio a causa dei tanti atteggiamenti estremisti degli esponenti che il portavoce ha rassegnato le dimissioni. Basti pensare alla recente protesta all'interno dell'aeroporto Marco Polo di Venezia (dove esiste un punto di accoglienza per i crocieristi) in cui sono stati lanciati fumogeni e creato danni in corrispondenza dell'area dei crocieristi; o ancora al tuffo in canale davanti alla Giudecca il 21 settembre, giorno in cui 12 navi sono arrivate alla Marittima (giorno

18 "Resta il problema Grandi Navi a Venezia, ma la laguna è a rischio" tratto da un articolo del sito www.travelnostop.com del 9/1/2013

di massima coincidenza di navi di tutta la stagione 2013), per ostacolarne il passaggio.
Tutto questo del resto, va ad aggravare una situazione già di per se non rosea se si pensa alle condizioni della città: ponti rappezzati, fondamenta indebolite, canali maleodoranti, imbarcaderi vecchi, sono tra le tante motivazioni di protesta dei cittadini veneziani.
Le proteste sono state così forti che, il 2 marzo 2012 è stato approvato il famoso decreto Clini-Passera, (chiamato con i nomi di chi l'ha scritto ovvero, il ministro dell'economia Passera e il ministro dell'ambiente Clini) che ha stabilito il divieto di transito attraverso il bacino di S. Marco ed il canale della Giudecca delle navi da crociera con stazza lorda superiore a 40 mila tonnellate, permettendone temporaneamente però il passaggio, con una norma transitoria, fino al momenti in cui si fossero resi disponibili percorsi alternativi).
Una soluzione alternativa ancora non è stata realizzata nonostante, come vedremo in seguito, siano già state avanzate proposte al governo e pertanto fino a questa stagione del 2013 tutte le navi anche superiori al limite di stazza previsto, sono passate regolarmente in bacino e giunte in Marittima.
Tante opinioni, da più voci sono nate in merito all'argomento, tuttavia il discorso è talmente complesso che occorre infatti distinguere tra le proteste fondate, che si affidano a solide ricerche scientifiche e quindi, ad argomentazioni concrete, da quelli che sono dei semplici luoghi comuni o sentimentalismi che molto spesso accompagnano movimenti di protesta simili a quello dei “No grandi navi”. Infatti, sebbene le navi siano indubbiamente cresciute di stazza, tanto da meritarsi l'appellativo di “giganti del mare”, è anche vero che negli anni le innovazioni sono state fatte anche verso la sicurezza, adottando soluzioni tecnologiche di massima avanguardia. E degli accordi sono stati trovati (come il **Blue Flag** 2 per cui le compagnie si impegnano a fornire alle loro navi dei motori che funzionano con combustibili a basso tenore di zolfo, meno dello 0,1% fin dall'ingresso dalla bocca di porto di Lido) per allineare questo tipo di turismo verso dei binari di sostenibilità ambientale.
E' importante, se si vuole trovare e applicare una soluzione, che vengano fatti degli studi approfonditi e che alla fine la decisione venga presa non dettata solo dal senso di urgenza e frustrazione che le varie proteste e manifestazioni ci comunicano (che forse a ben vedere non c'è visto che finora non si sono mai verificati incidenti a Venezia) e non bisogna solo guardare al passaggio delle navi in un'ottica estetica, ma capire e attingere a dati reali per riuscire a trovare un compromesso che non danneggi Venezia ne a livello ambientale, ne però a livello economico. Nei prossimi paragrafi andrò ad approfondire su questi due temi: se i vantaggi economici che derivano da questa forma di turismo sono tali da giustificare i danni ambientali

che esse causano o se è possibile ricreare una situazione di equilibrio che soddisfi tutte le parti.

2.4.1 – L'IMPATTO AMBIENTALE PROVOCATO DAL PASSAGGIO DELLE GRANDI NAVI A VENEZIA

Parlare di impatto ambientale richiede una parentesi che in realtà coinvolge non solo il turismo criocieristico, e non solo a Venezia; il turismo infatti, ha effetti comprovati e riscontrati a più livelli, dal degrado ambientale agli effetti sociali, come la perdita dell'identità locale della destinazione ospitante. Venezia non subisce danni solo dai crocieristi, ma dall'insieme dei milioni e milioni di piedi che ogni anno la calpestano: consumi che si traducono in rifiuti, molti dei quali gettati a terra, deturpamento di beni e opere pubbliche, ma anche solo l'immensa quantità di turisti che si concentra nel centro storico della città: è diventato difficile ormai trovare dei semplici veneziani che abitano nelle zone centrali come San Marco o Rialto: oltre agli affitti carissimi e ai costi delle case spropositati, l'afflusso di gente che quotidianamente si trova in quelle strade rende difficile l'avverarsi di quel senso di vita tranquilla e tradizionale che caratterizza la gente in terraferma, o della campagna italiana. Vivere a Venezia significa accettare quel suo lato di città spettacolarizzata, un po' svenduta forse, più colma di negozi di souvenir e dei cinesi che delle tipiche botteghe di prodotti locali e tradizionali. Ma i veneziani non vogliono rinunciare alla loro identità e al loro senso di appartenenza alla città, che ogni giorno rivendicano come loro luogo di origine, cercando di dare un segno a chi li rappresenta affinchè regolarizzi l'attività turistica con una gestione migliore. Perchè il turismo fa anche bene alle città: infatti è uno dei massimi diffusori della cultura. La possibilità di avere degli interscambi culturali attraverso la conoscenza e la fruizione del patrimonio ambientale di altri paesi, se vissuti in un'ottica di rispetto, creano relazioni positive tra gli individui e dagli individui verso la natura e la cultura degli altri.

Per quanto concerne le navi da crociera, esse producono degli effetti ambientali innegabili, delle cosiddette esternalità negative, che rappresentano dei costi per la località turistica che le riceve; alcune non si manifestano attraverso i prezzi e non sono pertanto esprimibili in valori monetari; queste vengono subite in maniera involontaria dai residenti dell'area della laguna, soprattutto del centro storico. Tra gli effetti ambientali più rilevanti ci sono l'inquinamento dell'acqua e dell'aria dovuto ai combustibili, il moto ondoso, le emissioni e le

vibrazioni. Tutti questi effetti sono notoriamente dannosi; per la salute dell'uomo, in quanto l'inquinamento atmosferico, fonte di smog, è una delle cause più frequenti di problemi cardio-respiratori ma non solo: il passaggio delle grandi navi favorisce anche l'aumento dell'effetto serra e del conseguente problema del cambiamento climatico e aumenta il degrado del centro storico e dei suoi monumenti e palazzi.

In generale sono stati fatti numerosi studi su quello che è il legame che si crea tra il porto e l'ambiente e i suoi effetti; come sappiamo il porto rappresenta uno dei fulcri delle attività industriali di una città, attivatore dei vari trasporti di merci e passeggeri a livello globale. Tuttavia ognuna di queste attività ha delle ripercussioni in termini di alterazione ambientale: dalle attività industriali a quelle meramente portuali, che implicano emissioni di polveri, creazioni di discariche, scarichi in acqua, perdite casuali durante le operazioni di trasbordo.[19]

Il primo grande problema, affrontato dalla maggior parte degli studi, riguarda l'inquinamento causato dalle grandi navi. Uno dei principali momenti in cui l'inquinamento prodotto è maggiore è quando le navi sostano in porto, poiché, per alimentare i vari dispositivi di bordo, tengono accesi i motori diesel ausiliari come i generatori elettrici.[20]

Le emissioni europee totali attuali si stima che abbiano degli effetti sul clima pari al 13% del totale mondiale; il settore energetico da solo contribuisce all'80% delle emissioni europee di CO2, mentre sta aumentando anche il peso del contributo del settore dei trasporti, cresciuto del 6,6% dal 1990.[21]

Per quanto concerne la produzione di effetto serra, il settore navale è responsabile tra il 4 e il 7% delle produzioni di gas serra globali; sempre più le compagnie stanno cambiando le loro strategie, orientandole verso un'ottica “green”, di sostenibilità, spesso ottenendo anche degli incentivi pubblici. La stessa Autorità Portuale di Venezia ha adottato una strategia di questo tipo per le sue strutture e attività, mirando al cosiddetto “impatto zero”.

L'estate scorsa la VTP, ha presentato ufficialmente all'Autorità Portuale di Venezia il progetto di un sistema chiamato *Cold Ironing:* il suo nome deriva da un modo di dire anglosassone per indicare una nave attraccata in porto a motori spenti, con la parola *iron* che associa metaforicamente la nave a un ferro da stiro e *cold,* freddo, connota la presenza dei motori spenti (freddi) delle navi. Esso permetterebbe alle navi di spegnere completamente i motori al momento del loro arrivo in banchina, collegandole a una presa elettrica presente nelle banchine, cosa che ridurrebbe le emissioni di anidride carbonica (CO2) del 30% e di oltre il

19 Soriani S. (2003) si veda nota 1
20 Tattara G. (2013) “E' solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia” Università Ca'Foscari, Venezia
21 Chiellino G., Zanotto E. (2012) “Traffico sostenibile” tratto da “A Venezia dal mare”

95% degli ossidi di azoto. Questo sistema è già diffuso negli Stati Uniti specie nelle zone come la West Coast, che ha da sempre più accentuata sensibilità per i temi ambientali.
Questo sistema tuttavia ha dei costi non irrilevanti, stimati in 20 milioni di euro, e prevede un tempo di realizzazione di 15 mesi solo per fornire la corrente a due navi (con la possibilità poi di estensione al resto della Marittima). Secondo il Professor Tattara si tratta di un'opera molto complessa, che genera comunque inquinamento per produrre l'energia necessaria, oltre ad essere più costoso per gli armatori rispetto alla generazione normale fatta a bordo.
Le navi in arrivo a Venezia, transitano in laguna per circa 10 km e stazionano poi in Marittima per una media di 19 ore e mezza (questa fase si chiama *hotelling*). Il transito lagunare nel complesso di tutte le sue manovre dura da un'ora a un'ora e mezza e in queste varie fasi le navi adottano due combustibili diversi: uno con il 3,5% di zolfo (limite standard previsto durante *International Convention for the Prevention of Pollution from* Ships nel 2009 – MARPOL Marine Pollution) durante la fase di navigazione in mare, e l'altro con lo 0,1% previsto dal 1 gennaio 2010 in seguito alla direttiva europea 2005/33/EC, durante l'entrata in bocca di porto fino allo stazionamento in banchina.
Le compagnie crocieristiche hanno fatto il primo passo nel 2007 con la firma del Venice Blue Flag, accordo che prevede l'uso di carburanti più puliti, con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,1% che nel 2010 è stato ampliato (Venice Blue Flag 2, figura 9), imponendo l'uso di tali carburanti già dal Lido.
In questo modo lo scopo è quello di creare una sorta di “green zone” visto che il limite di 0,1% è inferiore a quello dato dall'UE (pari al 3,5%). Questo accordo per il momento è stato monitorato con meno di 70 controlli su quasi 4000 toccate di navi passeggeri e commerciali.
Dalle indagini effettuate nel corso dei tre anni successivi alla sottoscrizione del Blue Flag, è stata rilevata una diminuzione delle emissioni di diossido di zolfo (SO2) pari al 26% del totale. [22]

Sul tema dell'inquinamento si è pronunciata anche l'Arpav (agenzia regionale per la prevenzione ambientale del Veneto) che ha analizzato i vari fattori che concorrono all'inquinamento dell'aria a Venezia, secondo la quale le emissioni di CO2 sarebbero inferiori rispetto alle medie europee, con picchi concentrati soprattutto durante l'inverno quando sono accesi i riscaldamenti e che i mezzi di trasporto Actv sono molto più inquinanti.
Il loro studio del 2012 ha tuttavia rilevato un alto tasso di inquinamento nella zona di San Basilio, in cui i valori di biossido di azoto superano di circa il 20% il valore limite per la

22 Gambaro A., Contini D. (2012) “Emissioni e immissioni” tratto da “A Venezia dal mare”

prevenzione della salute (riportato anche dalla relazione di Tattara) e anche i livelli di altre sostanze come l'ossido di azoto superano la soglia giornaliera sostenibile.

La laguna veneziana è un'ambiente artificiale nel quale, per un millennio, il governo della Serenissima ha sfruttato i fenomeni naturali per mantenerne l'equilibrio, garantendo quindi la sopravvivenza della città. Con la sua caduta nel 1797 la città ha cominciato a cambiare, si sono perse le antiche conoscenze e la laguna ha iniziato a subire delle modifiche per adattarsi al nuovo modello di portualità che si stava creando. Il delicato equilibrio su cui si reggeva si è di conseguenza incrinato: si sono allargate e approfondite le bocche di porto, scavati canali, interrati migliaia di ettari di barene col risultato che oggi, se non fosse per i cordoni dei lidi che la separano dal mare, forse non si potrebbe più parlare di laguna a livello morfologico e biologico, ma di un vero e proprio braccio di mare, dai fondali profondi e inarticolati. Cento anni fa esistevano 150 km quadrati di barene; oggi sono poco più di 45. All'inizio dell'800 la profondità delle bocche di porto si aggirava tra i -3,5 e i -4,5 metri. Con la costruzione delle dighe che dai lidi si protendono in mare è aumentata la profondità delle bocche di porto, raggiungendo a fine '800 i -7 m al Lido e i -10 m a Malamocco. L'industria portuale era allora in rapida ascesa e le attività che generava implicarono degli ulteriori scavi dei fondali per renderli profondi; Malamocco era arrivata a una profondità di -14,5 m nel secolo scorso e due nuovi canali furono aggiunti, il Vittorio Emanuele (-10 m di profondità) e il Canale dei Petroli (-14,5), contribuendo al deturpamento dell'ecosistema lagunare. Da questi varchi entrano enormi masse d'acqua che, prevedibilmente, generano dei processi di auto-erosione, tant'è che proprio a Malamocco si trova ora il punto più profondo dell'Adriatico (-57 m).[23] Quello che è avvenuto negli ultimi due secoli è stato un massiccio sfruttamento della laguna e delle sue risorse, erroneamente giudicate inesauribili, attuato senza quella conoscenza e prudenza che aveva caratterizzato la Venezia ai tempi della Serenissima.

Secondo il prof. Luigi D'Alpaos (che fu ingegnere dell'allora sindaco Costa), il passaggio delle navi da crociera, anche se non crea danni nel canale della Giudecca, li crea nei fondali dei canali adiacenti, destinati ad essere erosi. Questo processo di erosione è sostenuto infatti, dalla circolazione secondaria dell'acqua indotta dalla nave mentre transita nel canale, verificandosi poi un sollevamento dei sedimenti che interrano il canale e che periodicamente deve essere scavato. Senza contare il deterioramento che colpisce i monumenti della città storica. Dunque per poter navigare in laguna, le navi dovrebbero adattarsi alle caratteristiche dei canali lagunari.

23 "Lo squilibrio geo-idrodinamico della laguna" (2011) tratto da "www.italianostra-venezia.org"

Le navi però producono anche delle esternalità ambientali fuori dal porto, in fase di navigazione.

Secondo la ricerca di Tattara le emissioni dai camini sono altissime e non soggette a controlli, inoltre molte navi sono dotate di centrali di incenerimento dei rifiuti per risparmiare su questa fase, ma anche qui i controlli non sono previsti. Senza contare le enormi quantità di acque nere rilasciate in mare, pari a 20/25 litri per passeggero. Alcune compagnie, come Msc tuttavia hanno puntato su un sistema di filtraggio di queste acque per permetterne il riutilizzo.

La questione dell'inquinamento è lontana dall'essere risolta, ma dei passi avanti da parte di compagnie e aziende sono stati fatti, per operare nel rispetto dell'ambiente. Non essendo previsti degli standard ambientali alle società di navigazione da nessun organismo internazionale, l'unica soluzione plausibile è stata quella di consentire l'adeguamento volontario a degli standard ambientali, identificati con la sigla ISO 14001; questa identifica una sorta di certificazione per un'auto-dichiarazione di adesione a questi modelli, i quali fungono da indicatori per le compagnie in merito a varie tematiche: dal consumo energetico a quello dell'acqua e anche allo smaltimento dei rifiuti.

Esiste un modello di classificazione per le navi, ideato dalla società RINA, che prende il nome di *Green Star* e che viene assegnato alle navi che si sono impegnate a non danneggiare l'ambiente, mantenendo puliti l'aria e il mare.[24]

Figura 7 Il momento della firma per l'accordo Venice Blue Flag 2 con il sindaco Orsoni e il presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa

Oltre all'inquinamento, le grandi navi sarebbero responsabili anche di alcuni effetti idrodinamici: lo spostamento, non necessariamente visibile ad occhio nudo, di grandi masse

24 Camarsa G. (2003) "Turismo sostenibile: l'impatto ambientale provocato dalle navi da crociera e dai turisti. Azioni e metodologie"

d'acqua sotto la superficie, e il moto ondoso. Quest'ultimo è un fenomeno che genera delle vibrazioni che possono danneggiare gli edifici mentre gli spostamenti rischiano di danneggiare le fondamenta di questi.[25]

A tal proposito sembra opportuno ricordare come l'intera area del bacino di San Marco e del canale della Giudecca sia quotidianamente invasa da una moltitudine di natanti di varie dimensioni: dai vaporetti ai water taxi, per la maggior parte dotati di motori obsoleti e quindi molto più inquinanti, che sfrecciano a velocità spesso elevate causando anch'essi del moto ondoso.

Le navi da crociera procedono lungo il bacino di San Marco a una velocità tra i 3 e i 6 nodi (circa 5-10 km all'ora) ma prima ancora di entrare dalla bocca di porto di Lido, un secondo pilota raggiunge la nave di crociera (ai sensi del d.m. 02/09/1996 tutte le navi di stazza superiore alle 50.000 tonnellate devono avere un secondo pilota) e istruisce il Comandante su tutte le informazioni essenziali per effettuare un corretto arrivo in Marittima: dalle condizioni di marea a quelli dei venti. A questo punto la nave viene legata a due rimorchiatori, uno a poppa e uno a prua, i quali la trainano lungo il bacino di San Marco fino al porto. Il canale in quel tratto è profondo solo una decina di metri che funge da "corridoio " obbligato per le navi, impedendo loro fisicamente di avvicinarsi alla riva.

Oltretutto, le queste sono costantemente monitorate con dei sistemi di rilevamento satellitari che tengono d'occhio la direzione la rotta e la velocità delle imbarcazioni per cui il loro passaggio avviene in estrema sicurezza.

In generale sono tutti d'accordo sul fatto che le navi da crociera non producano enormi manifestazioni di moto ondoso, anche il Comitato No Navi (che tuttavia sostiene che ogni nave inquini come 14 mila automobili): le navi infatti viaggiano a velocità davvero ridotta oltre ad essere progettate con degli scafi che permettono di scivolare perfettamente sull'acqua.

Al contrario, i piccoli natanti come i water taxi (figura 8), viaggiano a velocità più elevate producendo molte onde. Secondo i dati dell'Arpav, le piccole imbarcazioni sarebbero inoltre responsabili del 14% dell'inquinamento da Pm 2,5 (con questa sigla si intendono le particelle con diametro inferiore a 2,5 micrometri) mentre le navi da crociera e i traghetti sono responsabili per il 12% (le automobili per 15% e le navi commerciali per il 19%) del totale.

Uno dei più fervidi oppositori al passaggio delle grandi navi è il blogger Byoblu (www.byoblu.com), il quale ha inoltre presentato un altro fattore di rischio generato da queste: le radiazioni emesse dai radar delle navi. Tuttavia questi radar, quando le navi sono

25 Inserto tratto da Il Post del 22/8/2013 "La questione delle grandi navi a Venezia" di Davide De Luca

ormeggiate in porto, sono generalmente spenti.

Figura 8: Uno dei tanti taxi d'acqua che sfrecciano lungo i canali della città

Recentemente è stato pubblicato un nuovo studio, realizzato dalla tedesca Nature and Biodiversity Conservation Union e dall'americana Friends of the Earth (due grandi organizzazioni ambientaliste internazionali), il quale riprende il tema dell'inquinamento apportato dalle navi: a Venezia il livello massimo stabilito dall'Unione Europea viene superato 90 giorni all'anno. A rendere noto questi dati è stato il prof. Giuseppe Tattara. I rilevamenti fatti da questo studio sono stati compiuti in presenza di navi con i motori accesi, anche il giorno 16 settembre 2013, quando era in vigore l'accordo del Blue Flag 2 e hanno evidenziato una concentrazione di polveri sottili pari a 200 mila particelle per centimetro cubo. Risultato analogo ad altri porti, Manhattan, Rostock e Amburgo. Queste polveri avrebbero effetti dannosissimi paragonabili a quelli dell'amianto.[26]

2.5 – IMPATTO ECONOMICO DELLA CROCIERISTICA A VENEZIA

La crocieristica, come ogni tipo di turismo ha degli impatti che generalmente danno dinamicità all'economia di una città, creando occupazione e reddito.
Questo settore è da sempre caratterizzato per la sua flessibilità e globalità; con il progressivo ampliamento e rafforzamento delle flotte il mercato criocieristico raggiunge sempre più nuove destinazioni (oggi molte compagnie offrono anche il giro del mondo in tre mesi) e l'Italia è la prima destinazione a livello europeo.

26 Vitucci A. (17/12/2013) “Un nuovo studio: le navi inquinano”. Tratto da “La Nuova Venezia”

A livello internazionale, dal 1970 ad oggi i crocieristi sono passati da 500.000 a 21 milioni con una stima di 30 milioni prevista per il 2020. In Europa si calcola la presenza di 6 milioni di passeggeri.[27]

La gestione dei transiti di queste navi (e ancor di più se si tratta di porti di partenza/destinazione delle crociere), coinvolge un numero grandissimo di realtà imprenditoriali, dalle agenzia marittime, alle cooperative dei portabagagli, dai vari operatori del trasporto locale, alle società di bunkeraggio.

Già solo la costruzione di una nave coinvolge numerosi attori economici, dai fornitori di materiali, agli arredatori, operai meccanici ecc. Poi interviene anche il lavoro di piloti, ormeggiatori, aziende portuali e tutti quegli operatori che si occupano dell'accoglienza ai clienti, del loro trasferimento, chi programma le escursioni, le visite guidate, fino al più piccolo esercente locale: dai grandi alberghi ai musei al negozietto di souvenir. Le crociere danno quindi numerosi impulsi all'economia.

Il traffico crocieristico a Venezia ha degli importanti effetti sul sistema economico locale; essendo home-port e non un semplice porto di transito, la domanda di beni e servizi locali è certamente più grande, stimata in circa 436,4 milioni di euro annui, di cui 283,5 (il 64,9%) per i prodotti e servizi locali e 152,9 per le spese sostenute dalle compagnie tra bunkeraggio (126 milioni), spese per rifornimenti di materie prime, provviste di bordo e IVA.[28]

Secondo le stime infine, a livello occupazionale, il sistema produttivo si avvale di 7.473 unitò di lavoro di cui 4.216 legati agli effetti diretti e indiretti e 3.257 a quelli indotti.

Nel 2006 il prof. Stefano Soriani di Ca'Foscari aveva coordinato un'indagine che era poi stata presentata al convegno promosso dalla VTP “L'importanza della crocieristica per Venezia”. L'indagine era stata condotta sulla spesa diretta sostenuta dal consumatore (escludendo gli effetti indiretti e indotti) intervistando un totale di 404 crocieristi per carpire i comportamenti d'acquisto ma soprattutto la spesa sostenuta in città, e quindi l'acquisto di beni e servizi. I passeggeri intercettati appartenevano a navi sette diverse compagnie crocieristiche (Costa, Celebrity Cruises, Aida Cruises, Crystal Cruises, Holland America, Princess Cruises e Radisson Seven Seas) di cui il 40% era americano mentre il 26% era italiano (si veda il Grafico 4).[29]

---

27 Intervista al presidente di Msc tratta da “Panorama” dell'10/12/2013

28 Stime eseguite dall'Autorità Portuale di Venezia (si veda nota 11)

29 Di Cesare F., La Salandra A. (2012) “Il contributo del turista crocierista all'economia di Venezia” tratto da “A Venezia dal Mare”

Grafico 4: le nazionalità dei crocieristi intervistati. Fonte: "A Venezia dal mare"

Un aspetto rilevante emerso da quest'indagine riguarda "il momento" della vacanza in cui erano i crocieristi; per la maggior parte (il 74%) si trattava di crocieristi prossimi all'imbarco mentre il 18% degli intervistati era a Venezia per una tappa del viaggio e l'8% era stato intercettato a fine crociera.

Soprattutto per il primo e l'ultimo gruppo è stata approfondita l'indagine per cercare di capire se e quanto questi passeggeri si sarebbero trattenuti a Venezia (o nelle aree limitrofe) ed è emerso che circa il 40% del campione si trovava in città solo per il tempo di una breve visita, in quanto unicamente interessato ad usufruire del suo prodotto crociera e non di più. Chi si fermava, lo faceva per lo più per una sola notte (il 36%), mentre il 12% si fermava per due notti e il 10% per tre notti. La permanenza media degli intervistati era pertanto di un giorno e mezzo. Questi si orientavano poi verso hotel a 3-4 stelle, rientrando in una fascia media di prezzo, che si associa anche alla scelta della nave (quasi tutte le compagnie menzionate infatti sono dotate di navi che rientrano nella categoria Contemporary, dai prezzi non economici ma nemmeno eccessivi). Inoltre, l'80% dei pernottanti, sceglieva Venezia stessa, mentre il restante 20% alloggiava a Mestre o altre zone limitrofe.

Il questionario mirava a quantificare la spesa dei crocieristi nei vari ambiti: alloggio, ristorazione, shopping, escursioni, musei, spese per il trasporto ecc. Elaborando i dati ne è emerso il grafico 5 che individua i vari settori di spesa a partire dal più menzionato (lo shopping) a quello meno (ingresso per casinò).

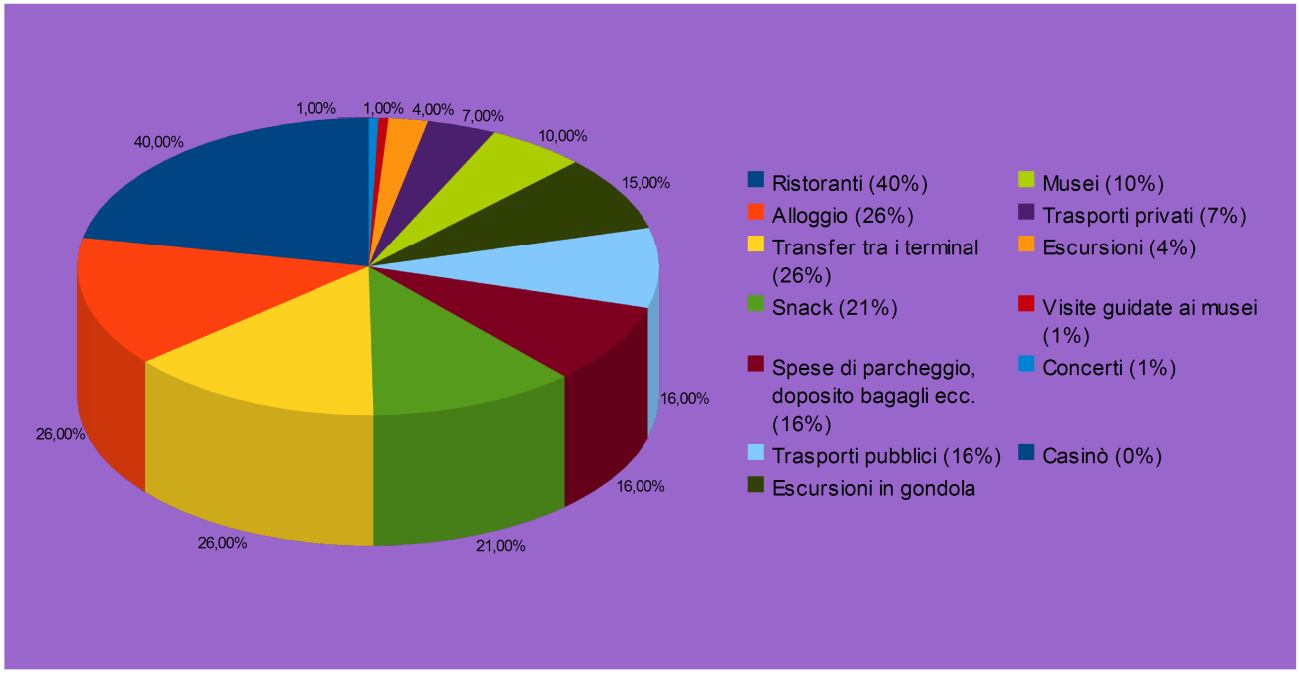

Grafico 5: Le principali voci di spesa suddivise in percentuale di frequenza tra gli intervistati (beni e servizi per i quali è stata segnalata una spesa). Fonte "A Venezia dal Mare"

Tutte queste voci costituiscono una sorta di "paniere di spesa" e in conclusione è stata calcolata una spesa media pro capite di 107 euro. Con una differenza, se il passeggero era italiano o straniero; mentre il primo infatti presenta una spesa media di 21 euro al giorno, il secondo ne spende circa 140. Questo è spiegabile con il fatto che, per gli italiani, Venezia rappresenta una realtà conosciuta, spesso molto vicina alla residenza dei viaggiatori i quali non sentono quindi il bisogno di approfondire la visita fermandosi delle notti in più, al contrario degli stranieri che scelgono più frequentemente di intensificare la loro esperienza turistica abbinando alla crociera un soggiorno in città. Nella media totale, chi si ferma in giornata spende 19 euro, 82 se si ferma una notte. Chi pernotta due o più notti invece, spende in media 494 e 690 euro. La spesa diretta totale è stimata in 142.921.775 milioni di euro.

Guardando poi alla differenza delle risposte dei passeggeri in imbarco da quelli di sbarco, si nota una propensione maggiore degli ultimi a spendere (194,44 euro di spesa pro capite giornaliera per gli sbarcanti, 97,03 per gli imbarcanti, sebbene non fosse possibile prevedere per i turisti imbarcanti, se e quanto avrebbero speso al rientro).

Le spese degli equipaggi sono assai rilevanti per determinare i ricavi della crocieristica. In media ogni nave ha un equipaggio di 730 unità, circa 1.174 per le navi di stazza superiore

alle 100.000 TSL, 806 per quelle di stazza intermedia fino a un minimo di circa 217 unità per quelle inferiori alle 40.000 TSL. A livello europeo si stima che il 50% dei membri dell'equipaggio scende a terra ad ogni toccata, fenomeno spiegabile se si pensa alle condizioni di lavoro non facile a cui sono sottoposti i marittimi[30], isolati dalla società e a lavoro 7 giorni su 7. Inoltre il transito in terraferma permette loro di acquistare beni e rifornimenti vari non disponibili a bordo. Secondo lo studio sull'impatto economico della crocieristica effettuato nel 2013 dall'Autorità Portuale di Venezia (si veda nota 7), la spesa media pro-capite dei membri dell'equipaggio che scendono a Venezia è di 60 euro, per un totale annuo pari a circa 12,6 milioni di euro. Altri studi (come quello del professor Tattara) individuano nella spesa dei marittimi invece una media pro-capite di 23 euro al giorno: secondo quest'indagine, si assume che una nave faccia tappa a Venezia 6 volte all'anno e che il personale di bordo sia sempre lo stesso per l'intera stagione; il rapporto tra l'equipaggio e i passeggeri è di 2,88 per un totale di 59,432 unità: moltiplicate per le 6 toccate annue abbiamo 356.592 unità che spendono 23 euro a toccata per una spesa totale di 5.467.744 euro.

I ricavi che il settore crocieristico porta riguardano anche, oltre alle spese dei crocieristi, le spese delle compagnie stesse che una volta stazionate in porto devono eseguire alcune operazioni: generalmente si tratta di operazioni tecniche come riparazioni, il rifornimento di carburante (bunkeraggio), revisione dei servizi e gli approvvigionamenti per l'equipaggio e i passeggeri (derrate alimentari ecc.) ma anche le spese di attracco sono rilevanti.

La Tabella 5, elaborata secondo i dati tratti dal tariffario applicato dalla Vtp alle compagnie crocieristiche mostra le voci di spesa sostenute da queste per le singole toccate.

SERVIZIO	COSTO A TOCCATA	COSTO A ORE	COSTO A GIORNATA	IMPORTO PER PAX
Costo del servizio per ogni giorno indivisibile di sosta della nave (che preveda movimentazione passeggeri)			911,69 €	
Costo del servizio per periodi inferiori alle 10 ore		91,17 € (93,17 se notturne)		
Forfait servizi generali per toccata	695,56 €			

30 Con il termine marittimo si intende “ogni persona impiegata, in qualsiasi mansione, a bordo di una nave d'altura, di proprietà pubblica o privata, escluse le navi da guerra” Convezione ILO 163 tratta dal sito www.stellamarisfriends.org associazione che svolge attività sociali rivolte ai marittimi.

Forfait servizi generali per ogni pax imbarcato, sbarcato o in transito				6,96 €
Costo dell'uso dei pontili galleggianti			257,76 €	
Controlli di sicurezza delle provviste di bordo (eseguite da guardia giurata)		53,94 € /guardia		
Apertura straordinaria di una sala passeggeri		64,74 €		
Controllo bagaglio di cabina pre-imbarco				1,94 €
Controlli imbarco pax/visitatori con metal detector				0,97 € per pax imbarcato (0,97 € per pax in transito al giorno)
Prestazioni di etichettatura bagagli				1,03 € / pax in imbarco
Security surcharge unica per pax imbarcato, sbarcato o in transito				0,86 €

Tabella 5: tariffario applicato alle compagnie da Vtp aggiornato al 2013. Fonte: Vtp

Come si può notare, per ogni toccata le compagnie pagano delle tariffe elevate soprattutto per l'ormeggio giornaliero (911,69 € a giornata).

Oltre alla spesa diretta del crocierista esiste anche una fetta di indotto economico di cui gode la città, e che vale la pena di menzionare. Esiste infatti un numero svariato di operatori e aziende coinvolte (chi più, chi meno) dal fenomeno crocieristico. Secondo le stime dell'European Cruise Council del 2011, l'industria delle crociere ha portato all'Europa una somma di effetti diretti, indiretti e indotti per più di 36,7 miliardi di euro, di cui 15 solo di spesa diretta e 315.000 persone impiegate nel settore. Dei 15 miliardi, 4,5 hanno interessato l'Italia e della somma degli occupati, 100.000 erano italiani, quasi un terzo del totale.[31]

Riassumendo i dati conclusivi più attendibili, a parere di chi scrive, tratti dall'indagine del Professor Tattara (che riprende a sua volta quella condotta dal professor Soriani del 2006 “L'importanza della crocieristica per Venezia”) sui ricavi del crocierismo, si riscontrano:

- 180.234.639 € di spesa dei croceristi in città
- 5.467.744 € di spese dell'equipaggio
- 4.710.442 € di oneri di ormeggio e pilotaggio

31 Di Cesare F., La Salandra A. “L'indotto delle crociere e l'economia di fornitura”, tratto da “A Venezia dal Mare”

- 30.342.303 € di ricavi per la VTP (nel periodo 2010-2011)
- 100.964.996 €di spesa indiretta del valore della produzione delle attività in territorio portuale legate alle crociere
- il tutto per un totale di 221.166.419 milioni di euro di ricavi diretti e indiretti e 286.367.379 se si calcola l'indotto.

C'è tuttavia chi sfata il grande peso che i crocieristi occuperebbero nel totale, come la vicepresidente dell'Associazione veneziana albergatori, Stefania Stea che nell'audizione del 10 luglio scorso tenuta durante la commissione consiliare a Ca' Farsetti legata all'estromissione delle navi dal bacino avrebbe bollato come “briciole” gli apporti all'economia locale dei crocieristi. Sfatando così le argomentazioni poste dall'altra parte (Vtp e Apv). Nel suo intervento le vicepresidente ha spiegato come solo il 3,8% dell'occupazione alberghiera in città si deve ai turisti delle crociere, mentre il loro impatto sul commercio è pari al 6%, (quello sui trasporti del 13,5% e quello sulla cantieristica del 37%). Secondo queste stime la vicepresidente Stea afferma che a guadagnarci maggiormente in effettivo da questo tipo di turismo sono le stesse aziende portuali come la Vtp e nelle navi inoltre il personale è per la maggior parte straniero.

Un'altro punto su cui si è soffermata riguarda anche la qualità apportata da questi turisti, paragonati ai turisti “mordi e fuggi” che non vanno a visitare mostre e musei ma si limitano a transitare per la zona di San Marco per poi andarsene. E coloro che invece si fermano a pernottare spenderebbero solo 108 euro in media rispetto ai clienti abituali degli hotel la cui spesa media è calcolata in 324 euro. [32]

La fonte da cui i dati riportati dalla vicepresidente sono stati tratti da uno studio che ogni annua effettua l'European Cruise Council, l'associazione delle compagnie di crociera con attività in Europa (che ora ha cambiato noma in CLIA Europe) per dimostrare la rilevanza dell'impatto economico delle crociere in Europa.[33]

---

32 11/07/2013 “Dal turismo da crociera solo briciole per la città” tratto da un articolo de “La Nuova Venezia”

33 Il presidente del Comitato Cruise Venice, associazione che sostiene la crocieristica a Venezia, ha sottolineato in un intervento riportato in un articolo tratto da “La Nuova Venezia” a pochi giorni di distanza dall'audizione, come i valori presentati da ECC/CLIA siano riferiti in realtà all'intera Europa e non a Venezia in se. Inoltre sottolinea come il comparto alberghiero sia solo uno fra i tanti a beneficiare da questo turismo; del totale dei passeggeri registrato dalla Vtp, circa 1,8 milioni, si stima in 1 milione di persone la quota di chi si imbarca o sbarca a Venezia (imbarchi e sbarchi sono circa 1,44 milioni, la cui cifra finale diventa di circa 1 milione considerando che parte di essi hanno Venezia sia come porto di imbarco che di sbarco per cui non avrebbe senso calcolarli due volte). Di questo numero, Msc e Costa contribuiscono per il 50% alla composizione e, considerando la provenienza per lo più italiana della loro clientela, la percentuale di chi pernotta almeno una notte in città è del 20% circa. Per quanto concerne il resto dei passeggeri, per lo più americani, il rapporto sarebbe di uno a due sul totale di coloro che alloggiano almeno una notte. In conclusione sarebbero 350.000 crocieristi (circa l'8% degli arrivi) che diventano clienti di servizi alberghieri locali nell'arco di un anno e che si fermano in città per almeno 2 giorni. Senza considerare l'incidenza relativa al pernottamento

Nell'ipotesi di applicazione del già citato decreto Clini-Passera (che vieta il passaggio delle navi di stazza superiore a 40.000 tonnellate dal momento in cui verrà reso disponibile un percorso alternativo), bisogna tener conto che il maggior beneficio economico per la città viene invece proprio dalle navi più grandi: nel 2012 infatti, il 93,6% dei passeggeri sono arrivati a Venezia su navi superiori alle 40.000 tsl. Il 48,6% dei passeggeri ha viaggiato su navi di stazza compresa tra le 40.000 e le 100.000 TSL, il 45,06% su navi con più di 100.000 TSL, mentre solo il 6,30% è arrivato o partito su navi da meno di 40.000.

Se quel decreto venisse applicato bisognerebbe fare una stima sulla probabile evoluzione del traffico crocieristico delle navi più piccole, che si ritroverebbero a compensare la perdita di traffico del resto delle navi. Queste navi hanno in genere un costo molto più elevato rispetto a quelle più grosse (tipiche del segmento Contemporary): essendo più piccole offrono un servizio più mirato e di qualità ai passeggeri, con relativi costi più alti e per questo sono e tendenzialmente rimarranno un settore di nicchia che difficilmente potrà assumere le stesse dimensioni delle altre grandi navi.

Dato il minor numero di passeggeri trasportati generalmente da queste navi (circa 500 a toccata) e considerando invece il numero trasportato nel biennio 2011/'12 dalle navi con più di 40.000 TSL (circa 1,63 milioni) si è dedotto che ci vorrebbero circa 3200 toccate di navi piccole (circa 15 di più al giorno nei mesi della stagione crocieristica) per raggiungere lo stesso numero di passeggeri, ipotesi poco realizzabile sotto svariati fattori.

Se invece si accogliessero le richieste di chi pensa che l'unica soluzione sia di spostare completamente il traffico passeggeri fuori dalla laguna (e in tal senso una proposta è stata lanciata, quella del nuovo terminal a Punta Sabbioni) bisognerebbe poi trovare un modo per portare questi passeggeri a Venezia e questo sarebbe possibile nel breve termine solo da lancioni gran turismo e altre imbarcazioni; questi mezzi trasportano circa 100 passeggeri, e ipotizzando una media di 4500 passeggeri al giorno (numero che raddoppierebbe in alta stagione) ne occorrerebbero 45 di lancioni che facciano su e giù da Punta Sabbioni. Senza contare quelli che regolarmente eseguono il servizio di trasporto in queste tratte ogni giorno. Una soluzione che appare molto poco sostenibile a livello ambientale.

Riassumendo il confronto tra i costi ambientali subiti dalla città per la crocieristica e i ricavi che questa genera si è visto che:

- a livello mondiale i croceristi sono passati da 500.000 negli anni '70 a più di 20 milioni oggi, e in Europa si è calcolato un movimento passeggeri pari a 6 milioni;

dell'equipaggio.

- per quanto riguarda l'occupazione, in Europa questa è stimata in 325 mila unità lavorative, con un impatto economico di 38 miliardi sull'economia europea (calcolo riferito al 2012); restringendosi al porto di Venezia gli occupati sono 7.473 totali, comprensivi anche del settore (più di 2000 legati alle crociere anche se i dati esistenti sono incerti);
- a livello di ricavi si calcola che la somma di quelli diretti e indiretti è pari a 221.166.419 milioni di euro annui (286.367.379 se si aggiunge l'indotto).

Tuttavia, il calcolo di questi ricavi non è una scienza esatta in quanto presenta dei margini di incertezza dovuti soprattutto a un'indagine di ormai quasi dieci anni fa e con base statistica approssimativa soprattutto per quanto riguarda la spesa dei croceristi; questi infatti erano per lo più americani, i quali solitamente hanno un potere d'acquisto più alto rispetto al mercato europeo e asiatico.

Per quanto riguarda i danni ambientali abbiamo visto come questi generino dei costi che però non sempre sono calcolabili in termini monetari: per gli effetti come i danni agli edifici, l'alterazione dell'equilibrio morfologico della laguna, o l'uso di determinati inquinanti (come i metalli pesanti e le diossine), non si dispongono di dati certi. La mancanza di un prezzo di mercato per i costi ambientali porta a un eccesso di offerta del prodotto crociera poiché il produttore non valuta le esternalità negative che le crociere comportano, ma sfruttano le risorse pubbliche a costo zero.

Alcune componenti però sono state oggetto di valutazione e i costi calcolati sono risultati in:

- 172 milioni di euro per l'inquinamento dell'aria
- 13 milioni di euro per l'inquinamento delle acque
- 93 milioni di euro per l'effetto del cambiamento climatico

Il tutto per un totale di 278 milioni di euro. Questa cifra è di poco inferiore al totale indicato per i ricavi. Tuttavia, nel calcolo di questi effetti ambientali mancano delle componenti i cui valori monetari non sono stati reperibili in nessuno studio e oltretutto i danni di cui si parla sono fenomeni che si ripercuotono a lungo termine su tutta la popolazione che ne risente involontariamente mentre i ricavi finiscono in mano a pochi soggetti economici.

La crocieristica è senz'altro un settore importante per la città di Venezia in quanto apporta ogni anno milioni di turisti e conseguenti benefici economici. Tuttavia Venezia è una città che è già satura di turismo, nelle sue forme più svariate e i dati più recenti confermano un indice di pressione turistica sulla città davvero rilevante.

Secondo una recente ricerca del Cesdoc (Centro Studi dei Dottori Commercialisti e degli esperti Contabili di Venezia), che ha analizzato gli effetti del turismo nella Regione del Veneto nel 2012, è stato registrato nell'area del Comune di Venezia un indice di densità turistica di 9.873 arrivi per km^2; andando a considerare poi solo Venezia e le isole minori (Murano, Burano, Torcello e tutte le altre) esclusi il Lido e la terraferma, la cifra sale a 130 mila arrivi per km^2. La ricerca è stata effettuata con l'uso di alcuni indicatori turistici: la densità turistica, data dal rapporto tra il numero di presenze turistiche e la superficie del territorio indicando il numero di turisti per km^2; la turisticità territoriale che "misura la capacità di un territorio di sopportare il carico turistico e si esprime attraverso il rapporto tra popolazione residente e presenze turistiche"; lo sfruttamento territoriale che "misura la sostenibilità dell'impatto dei residenti e dei turisti sulla superficie cittadina e si esprime attraverso il rapporto tra arrivi più residenti per kmq/100; e infine l'indice arrivi/residenti che misura la pressione esercitata dai turisti verso la popolazione residente. Analizzando i dati è risultato un indice di turisticità territoriale pari allo 0,3% e un valore così basso indica che la pressione esercitata sul turismo è eccessiva (più basso è il valore, maggiore è la pressione turistica), per un totale di 36 presenze turistiche ogni residente per il comune di Venezia (e di 247 escursionisti ogni residente), una cifra esorbitante se paragonata con Padova e Verona le quali hanno rispettivamente una presenza di 5 e 6 presenze per abitante. A livello di densità turistica è risultato per il comune di Venezia un indice di 9.872,98 arrivi per kmq, tratto dal rapporto tra 4.106.161 arrivi in una superficie di 415,90 kmq. Le indagini sullo sfruttamento territoriale sono state eseguite sommando la densità di popolazione (pari a 623,38) a quella turistica (di 9.872.98) per un totale di 10.486.36 persone per kmq. Per quanto riguarda l'indice arrivi/residenti Venezia registra la presenza di circa 15 turisti per residente.

Confrontando poi il solo centro storico di Venezia con la terraferma e il Lido, è evidente come la pressione turistica è molto più elevata nel primo caso: se infatti la terraferma registra 36 presenze per abitante, il centro storico di Venezia più le isole minori arriva a ben 88 presenze. Considerando anche l'importante fenomeno del turismo “mordi e fuggi”, ovvero gli escursionisti, questi sono calcolati in 14.500.000 persone, 247 ogni residente del solo centro storico. Risultati superato solo dalla città di Caorle la cui pressione turistica è risultata essere la più elevata con 378 presenze turistiche per residente. [34]

E' importante notare infine come le presenze turistiche a Venezia si distribuiscano in modo

34 Dati tratti dall'indagine del CESDOC "Indicatori turistici nel veneto" pubblicata sul sito www.odcevenezia.it. Venezia, dicembre 2013

disomogeneo sul territorio, con dei picchi concentrati soprattutto nelle stagioni primaverile ed estiva come si può vedere dal grafico 6 .

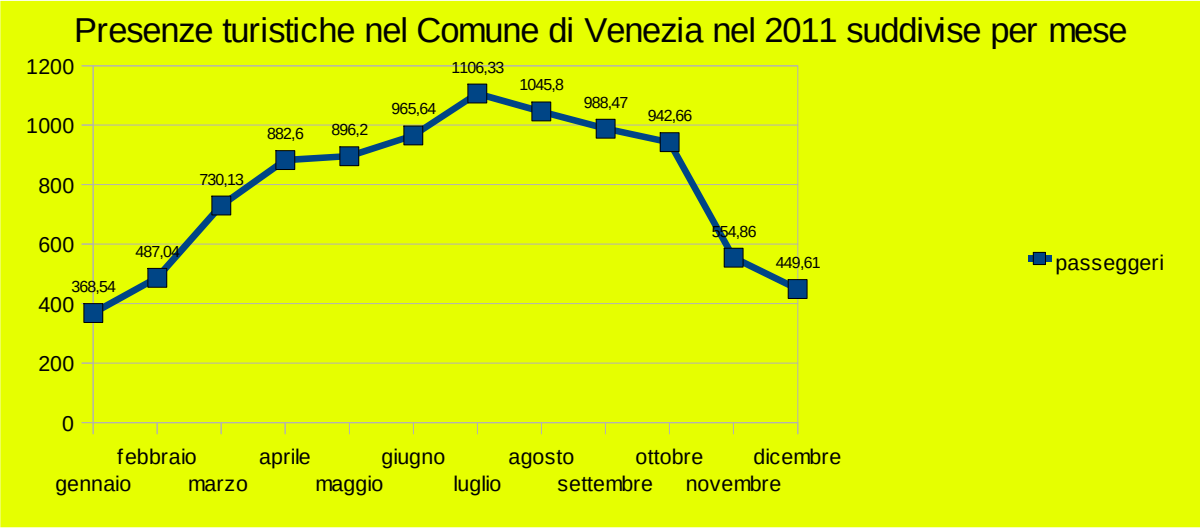

Grafico 6: numero di presenze turistiche a Venezia nel 2011 suddivise per mese[35]

Tutta l'area del Mediterraneo ovviamente presenta una domanda concentrata nel periodo estivo-autunnale, quando il clima favorevole consente di poter fare dei soggiorni piacevoli; nel 2012 a Venezia nei mesi invernali di Dicembre, Gennaio, Febbraio e Marzo. Per quanto riguarda la crocieristica passeggeri movimentati sono stati rispettivamente pari allo 0,3%, 0,9%, 0,6% e 1,2%. Solo a Novembre si è registrato un 4,9% (per un totale quindi di 7,9% sul movimento passeggeri totale annuo) quando ancora il freddo e il maltempo non erano eccessivi. Rare sono infatti le toccate in questi mesi dell'anno nonostante i tentativi di allungare la stagione crocieristica da parte degli operatori.

Considerati tutti gli elementi non è realmente vantaggioso, a parere di chi scrive, continuare a puntare su un settore come quello crocieristico (nelle sue attuali dimensioni) visti i rilevanti effetti ambientali non ampiamente giustificati dai ricavi, pertanto questo tipo di turismo va seriamente rivalutato e ridimensionato in un'ottica di sostenibilità per la città prima di quella economica.

35 Dati tratti dall'annuario turismo 2012 pubblicato dal Comune di Venezia e dall'Assessorato al Turismo

CAPITOLO 3

IL FUTURO DELLA CROCIERISTICA A VENEZIA: PROPOSTE E DECRETI

3.1 - LE DECISIONI PRESE PER LA NUOVA STAGIONE CROCIERISTICA DEL 2014

Durante il vertice del 5 novembre scorso tenutosi a Roma è stato preso un altro provvedimento riguardo al passaggio delle grandi navi: una graduale riduzione dei passaggi davanti a San Marco a partire dal 1 gennaio 2014 (e fino a novembre) pari al 20%, per le navi di stazza superiore alle 40 mila tonnellate. Andranno infine assicurate una riduzione dello stazionamento giornaliero massimo (non più di 5 navi di stazza superiore alle 40 mila tonnellate ormeggiate contemporaneamente) e una contrazione dei passaggi residui nelle ore centrali della giornata, con arrivi e partenze concentrati all'alba e al tramonto. Dal 2015 poi, è stato fissato il limite di stazza: solamente le navi inferiori a 96 mila t. avranno il privilegio di passare in bacino di San. Marco. Nell'attesa verranno portati avanti gli studi sullo scavo del

canale Contorta Sant'Angelo la cui scelta è stata resa ufficiale dal decreto 472, approvato il 5 dicembre scorso dal comandante della Capitaneria di Porto.

Da aprile 2014 invece i traghetti non potranno più passare in bacino ma approderanno a Fusina. Qui è infatti prevista la costruzione di un nuovo terminal in cui approderanno i traghetti Ro-Pax (che trasportano passeggeri e automezzi), e Ro-Ro (che trasportano merci su camion). L'opera, la cui realizzazione è prevista in due anni, ha un costo stimato di 20 milioni di euro (attraverso un project-financing in cui partecipano per l'80% società private e per il 20% l'Autorità Portuale) e il suo posizionamento è previsto sulla foce del Naviglio del Brenta. Il progetto prevede la realizzazione di due grandi darsene in cui posizionare quattro banchine che permetteranno l'attracco di 4 navi contemporaneamente. Pertanto i traghetti che attualmente sostano nel vecchio terminal di San Basilio verranno definitivamente dirottati. Assieme al terminal è stato pensata anche la costruzione di un parcheggio per auto multipiano ed uno per gli autobus che non dovranno più arrivare fino al Tronchetto.

Le compagnie crocieristiche hanno accettato di ridurre le loro navi per il 2014, sia come numero (previste 250 in meno, cioè 500 passaggi) che come stazza. (sostituendo navi da 4000 passeggeri con altre da circa 2000). Il prossimo anno ci saranno quindi al massimo 708 toccate di navi superiori alle 40.000 TSL e in più in Marittima non potranno essercene ormeggiate più di cinque contemporaneamente. Secondo il presidente della Vtp, Sandro Trevisanato, questi limiti imposti dal provvedimento causeranno delle perdite rilevanti, stimate al 60% sulla base degli attracchi del 2012 e del 2013.

L'aspetto che più tocca da vicino i sostenitori delle navi a Venezia è quello dell'occupazione, tant'è che il 21 novembre scorso, per la prima volta si sono riunite tutte le forze sindacali assumendo una posizione chiara nel dichiarare di voler evitare a tutti i costi la perdita dell'occupazione causabile dalle misure adottate e chiedendo di eseguire degli approfondimenti in più. Secondo il sindaco della città e il presidente dell'Apv Costa però l'occupazione non sarebbe in pericolo in quanto i provvedimenti presi con l'ultimo vertice, durerebbero al massimo due anni e nel 2016, con lo scavo del Canale Contorta Sant'Angelo la situazione subirà un riequilibrio.

Con la prospettiva di un abbassamento del numero di navi in arrivo a Venezia, la città ha rivisto i suoi piani di sviluppo individuando la possibilità di uno scambio con Trieste: questa è presumibile che sarà la prima a beneficiare del dirottamento delle navi dalla laguna e Venezia vorrebbe in cambio ricevere parte dei traghetti che stazionano a Trieste per compensare la perdita economica.

Il business dei traghetti è infatti in forte crescita grazie a paesi come la Turchia e in generale l'Europa dell'Est. Ad aprile di quest'anno pertanto verrà inaugurato a Venezia un nuovo grande terminal dedicato a questo tipo di traffico. La struttura, presentata all'esposizione Logitrans di Istanbul, ha un valore di 250 milioni di euro (di cui 200 messi dal consorzio imprese private veneziane Venice Ro-port Mos e 50 messi da Autorità portuale, ministero dei Trasporti e altri fondi comunitari. Le previsioni parlano di 400 traghetti l'anno spostati dal centro di Venezia all'area di Marghera; alcune linee di traghetti verso la Turchia potrebbero essere spostate da Trieste su Venezia mentre le navi da crociera che non potranno più entrare in laguna passerebbero al porto friulano che avrebbe l'occasione di rilanciare la propria economia.[36]

Nonostante i provvedimenti presi per la prossima stagione, le compagnie crocieristiche continuano a investire su Venezia, potenziando le loro flotte. Ad esempio Royal Caribbean ha recentemente annunciato che chiuderà la sua presenza italiana nei porti di Napoli, Genova e Messina, per concentrarla tutta su Roma e Venezia, in modo da incentivare importanti mercati come quello americano e inglese, che si imbarcano prevalentemente in questi due porti. Tutti i brand di Royal quindi, (oltre a Rccl, Celebrity e Azamara) saranno riposizionati e nella nuova stagione ci saranno sei navi della compagnia in Italia (di cui due del brand Celebrity, una a Venezia e l'altra a Roma).

3.2 – *LE SOLUZIONI ALTERNATIVE AL PASSAGGIO IN BACINO DI SAN MARCO E LA DECISIONE FINALE*

Durante il dibattito sul futuro delle grandi navi, molte soluzioni sono state avanzate, alcune sono state accolte con favore altre sono state giudicate da subito inapplicabili. Tra le soluzioni quelle di cui si è più discusso sono:

1) Lo scavo del Canale Contorta Sant'Angelo, una proposta del presidente dell'Apv Paolo Costa e sponsorizzata da VTP;
2) Lo spostamento delle navi a Marghera passando per il canale di Malamocco (Canale dei Petroli), promosso dal sindaco di Venezia Giorgio Orsoni;

36 Quarati A. “A Trieste le mega-navi e Venezia vuole i traghetti” tratto da “Il secolo XIX”, novembre 2013

3) La proposta dell'ex ministro Cesare De Piccoli che prevede la creazione di due grandi banchine portuali a fianco della diga foranea di Punta Sabbioni fuori dalla laguna e dall'influenza del Mose;
4) Il progetto di una nuova stazione crociere a ridosso del Vega, sul Canale Nord vicino a Fincantieri, pensata dall'avv. Alessio Vianello;
5) Il passaggio delle navi in un canale dietro alla Giudecca, promossa dal deputato di Scelta Civica Enrico Zanetti;
6) La proposta dell'ex presidente di Confindustria Luigi Brugnaro, di far passare le navi per il canale dei Petroli, la parte sud dell'isola delle Trezze e il canale Vittorio Emanuele che andrebbe allargato da 60 a 120 metri, e ad una profondità di -11.

Oltre a queste, è stato anche proposto di introdurre il numero chiuso in bacino di San Marco, la realizzazione di un terminal a Chioggia e quella di una banchina galleggiante agganciata all'isola artificiale del Mose. Era stata avanzata anche l'ipotesi di realizzare una una nuova Marittima a Santa Maria del Mare, vicino al Mose, realizzando una sublagunare per portare i turisti e le merci da Tessera e Fusina all'Isola di Pellestrina. Ci sono state critiche e approvazioni per ognuna delle soluzioni. Nessuno vuole eliminare completamente il turismo crocieristico a Venezia, ma tutti sono concordi sul vietare il passaggio in bacino. La critica sostiene che, tutte le soluzioni “interne”, compresa quella delle navi a Marghera, implicano il perdurare delle dinamiche distruttive in atto, causando di fatto lo scavo di nuovi canali, la modifica e l'allargamento di quelli esistenti ecc. La soluzione prevista dal già citato decreto 472 è quella del Canale Contorta Sant'Angelo[37], che rispecchia il desiderio di chi vuole salvaguardare la crocieristica, non regalando però il lavoro che crea e il traffico che genera ad altri porti, ma al tempo stesso che elimini le navi dal bacino, mantenendo come punto di arrivo la Marittima (sulla quale sono stati investiti circa 200 milioni, 50 messi dalla VTP e circa 150 dal Porto di Venezia per la ristrutturazione dei fabbricati e lo scavo di canali.)

Oltre al canale Contorta è inoltre prevista la realizzazione di un porto offshore, o d'altura, in modo tale che le navi commerciali non passino più per il canale dei Petroli (sfiorando la raffineria) e che a trasportare i container a Marghera siano delle chiatte. Questa proposta si è concretizzata nel 2010 con un accordo tra Magistrato delle Acque e Autorità Portuale: il nuovo terminal si configura come una struttura plurimodale, adatto a consentire l'approdo delle grandi navi e capace di sfruttare al massimo le opportunità commerciali connesse alla

37 Secondo quanto riportato dal decreto 472, “Il Canale Contorta Sant'Angelo, sulla base degli atti progettuali al momento predisposti, rappresenta caratteristiche tecnico nautiche tali da garantire il necessario coefficiente di sicurezza e assicurare la compatibilità con le esigenze della navigazione.”

crescita dei traffici marittimi. La realizzazione di quest'opera, è stata inserita tra le infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo nel 2011 e finanziata dallo stato con 100 milioni di euro. Complessivamente verrà a costare 2,5 miliardi di euro, e i restanti verranno raccolti con la realizzazione di un project financing, il più importante a livello europeo.
Questo progetto riguarda la costruzione di una diga foranea di 4 km, da 80 km di pipeline per greggio e diesel collegati con la raffineria ENI e, a terra, da un sistema di raccolta e smistamento di container. Il vantaggio di questo terminal è che Venezia sarà tra i pochi in Italia a poter ospitare navi da 20.000 TEU. La durata stimata del progetto è di sette anni, con la prospettiva di dare occupazione a 1.400 persone, dando nuovo slancio all'economia veneziana.[38]

3.2.1– IL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO

Questa proposta è quella sulla quale si è più discusso, nel bene e nel male; ideato dall'Autorità Portuale e proposto al governo già l'8 marzo 2012, il Canale Contorta Sant'Angelo è stato individuato come la via praticabile alternativa al bacino, prevedendo l'entrata delle navi non più dalla bocca di porto del Lido ma da quella di Malamocco, ed è in attesa di essere inserito nell'imminente Legge Obiettivo. Probabilmente una delle più grandi opere ambientali fatte in laguna, questo progetto prevede lo scavo di un canale di circa 4800 metri, largo 140 metri e con una profondità di 10 metri raggiunta gradualmente in un rapporto 3:1 (un metro di profondità per tre metri di scarpata), con la realizzazione di una cunetta larga 80 metri. In pratica si presenta come una diramazione del canale Malamocco-Marghera (anche chiamato canale dei Petroli); per arrivare in Marittima le navi dovrebbero percorrere i primi otto chilometri del canale dei Petroli insieme alle navi mercantili prima di svoltare verso il porto (Figura 9).
Per ridurre al minimo le interferenze con strutture già presenti come l'isola di Sant'Angelo il canale verrebbe centrato lungo l'attuale alveo.[39]

38 Tratto da “Il Corriere del Veneto” del 6/11/2013
39 Mayerle G. (2012) “Una via alternativa per le grandi navi da crociera” tratto da “A Venezia dal Mare”

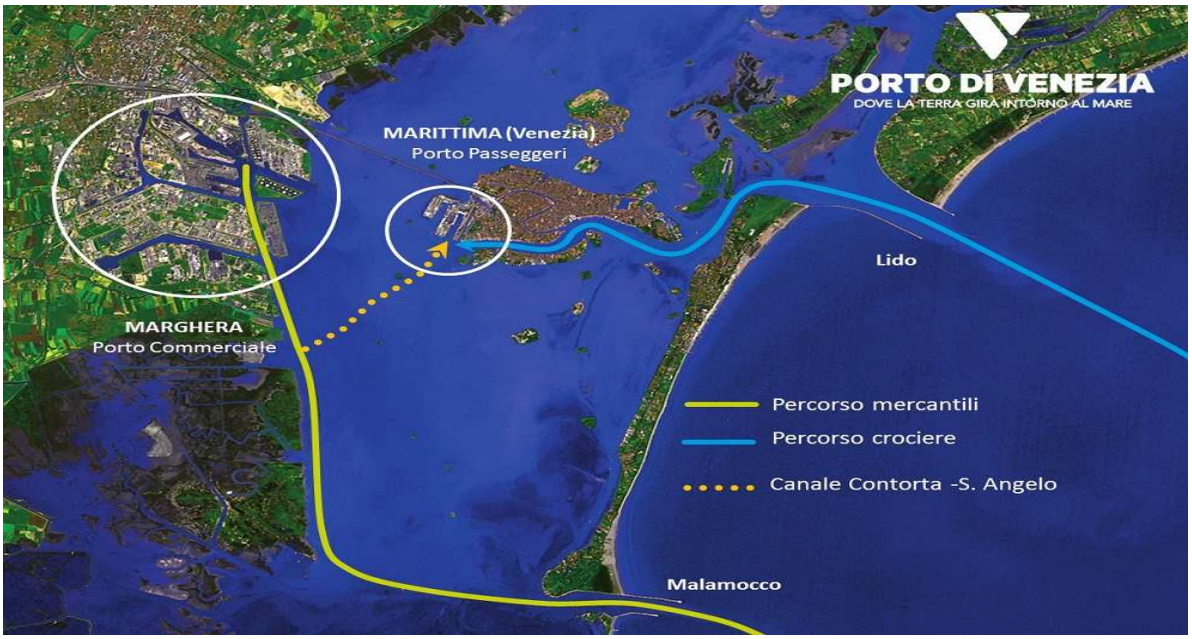

Figura 5: mappa del progetto del Contorta San'Angelo.

La realizzazione del Contorta prevede l'impiego di 5 milioni di metri cubi di fanghi non inquinati con i quali si potranno creare delle velme, (ossia delle porzioni di fondale lagunare poco profondo) lungo il Contorta, per proteggerne i bassi fondali che si trovano a lato. Il moto ondoso risulterebbe essere molto ridotto, generando quindi dei benefici idrodinamici. Sul profilo ambientale il progetto è una soluzione che nasce da valutazioni svolte dal Magistrato delle Acque di Venezia con lo studio di fattibilità pubblicato nel febbraio 2012, nel quale, oltre alla valutazione di altre alternative, si optava proprio per il Contorta e i suoi effetti di conservazione e protezione della laguna centrale dal fenomeno erosivo prodotto dal vento, grazie alla realizzazione delle velme (si andrebbe ad interrompere il cosiddetto *fetch* libero lagunare, ossia lo spazio acqueo su cui, quando soffia il vento, non c'è nessuna interruzione).
Sempre a livello di effetti idrodinamici, i primi studi effettuati dal Magistrato delle Acque avevano mostrato come, con le nuove strutture morfologiche connesse, non fossero da attendersi particolari modifiche all'idrodinamica lagunare[40] (a dispetto invece, delle numerose critiche che spesso hanno definito il Contorta un “disastro ambientale”).
Il progetto si presenta diviso in due settori: i costi (compresi quelli dello scavo del canale); e le

40 Mayerle G. (2012) “ Fra città e ospiti in nave serve un nuovo “patto”” tratto dall'editoriale del Porto di Venezia di agosto 2012

opere per la ricostruzione dell'ambiente lagunare dopo lo scavo. Secondo Autorità Portuale e Magistrato delle Acque, i costi si aggirano intorno ai 150 milioni di euro (finanziabili anche con un ticket imposto alle navi da crociera come un pedaggio) di cui 60-70 per i lavori di scavo effettivo e altri 70-80 per la realizzazione di velme e barene al momento della ricostruzione morfologica della laguna. Il tutto in due o tre anni, di cui uno esclusivamente dedicato alla parte burocratica e gli altri due ai lavori effettivi.

Oltre alla costruzione del canale, il progetto implica anche delle modifiche da apportare al canale dei Petroli: si tratta di operare degli arginamenti ai due lati del canale per poter consentire il passaggio delle grandi navi, fino a 340 metri di lunghezza e 45 di larghezza, viaggianti a una velocità di 8 nodi (circa 15 km/h). Una scogliera di 7 km e 1/2, larga 26 metri, 5 nuove barene costruite con milioni di metri cubi di fanghi portati dal fondo del canale del Lido.[41] Questo secondo lavoro di modifica della struttura lagunare aveva già pronto un progetto la scorsa estate 2013, realizzato dal Consorzio Venezia Nuova e si chiamava "interventi per la protezione del canale Malamocco-Marghera". I lavori avrebbero interessato il tratto del canale che da San Leonardo giunge a Fusina permettendo così di far transitare più navi, ma fin da subito sono stati colti i problemi che ciò avrebbe causato: per realizzare lo scavo è infatti necessario attraversare delle condotte tecnologiche a servizio della città di cui tre dell'Enel, una di Italgas, due dell'Aspiv (Azienda Servizi Pubblici Idraulici Vari) e l'oleodotto dell'Agip. Inoltre, i lavori comprendono lo spostamento di cinque barene di circa 500 metri al di la della scogliera per andare a confinare il canale e a contenerei fanghi di scavo; due di queste barene avrebbero lo scopo di impedire ai fanghi inquinati dell'ex area industriale di venire sommersi. Il progetto è stato alla fine scartato in quanto in evidente contrasto con le norme di tutela ambientale lagunare.

Le figure 10 e 11 mostrano quella che è attualmente la fisionomia dell'area del canale ora e come invece sarà a lavori ultimati.

41 Www.opzionezero.org, articolo tratto da "La Nuova Venezia del 29/11/'13

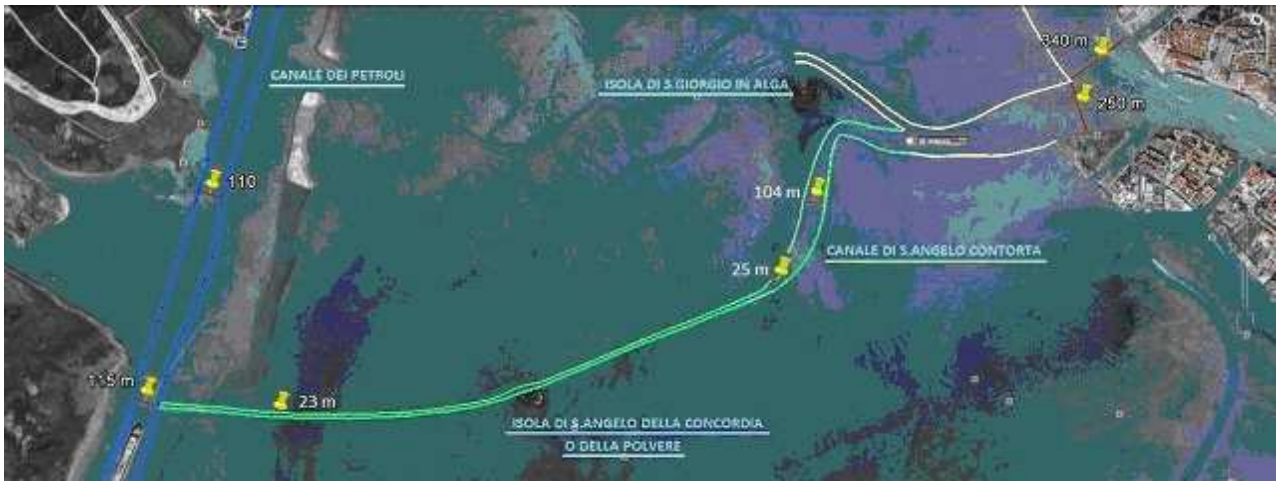

Figura 6: Il Canale Contorta-Sant'Angelo adesso. Fonte: Google

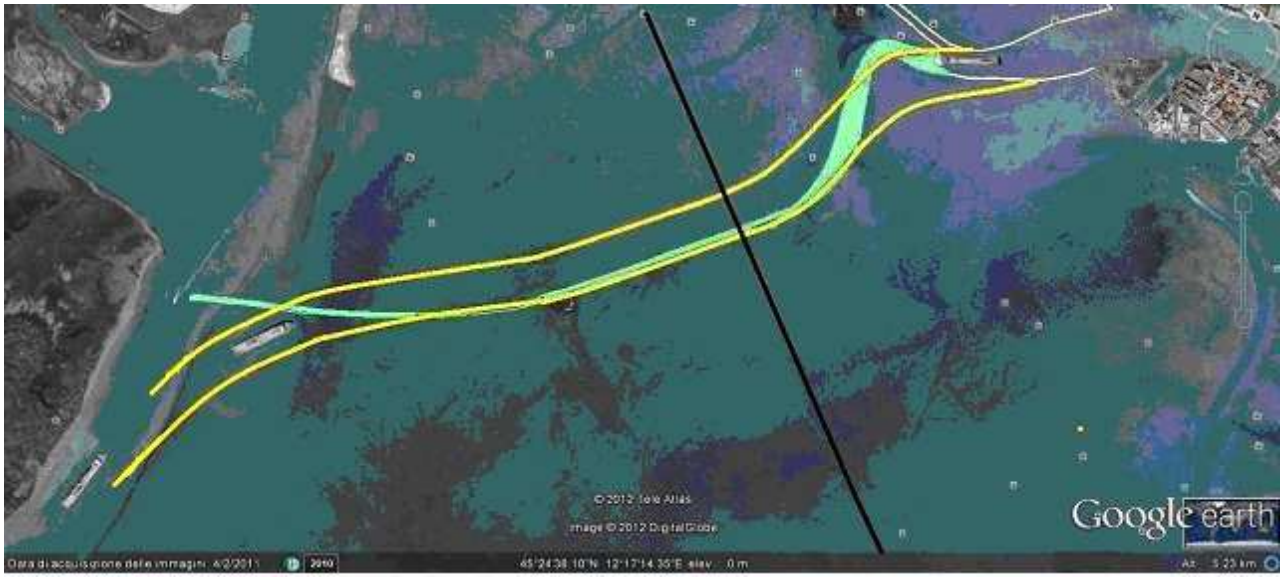

Figura 7: Il Canale Contorta-Sant'Angelo come si trasformerà. Fonte: Google

Molte sono state le polemiche al riguardo e le sollecitazioni a rivalutare ipotesi alternative sottoponendo i progetti alla valutazione di impatto ambientale nazionale.

La realizzazione di questo canale preoccupa infatti, i molti che temono il ripetersi del disastro avvenuto con il Canale dei Petroli, il quale aveva sconvolto l'idrodinamismo lagunare a partire dagli anni '60 causando degli importanti effetti quali l'erosione dei fondali e l'interramento dei canali minori, e l'innalzamento della marea nei centri storici provocato dal volume d'acqua

entrante dalla bocca di porto di Malamocco.

Interventi così importanti sono sempre oggetto di tanti, troppi, interessi contrapposti, economici piuttosto che politici, e il Contorta, (come tutte le altre soluzioni precedentemente menzionate) non è da meno; voluto fortemente dal Porto (per evidenti interessi economici), è invece fortemente contrastato dal sindaco di Venezia, che in alternativa aveva proposto lo spostamento delle navi a Marghera e che ha giudicato il progetto del Contorta "illegittimo" in quanto "non previsto dal Piano regolatore portuale e nemmeno nel Prg comunale in vigore"[42]

Roventi dibattiti sono nati soprattutto nell'ultimo anno fra i vari soggetti coinvolti, tuttavia prima che il Contorta venga effettivamente iniziato, saranno effettuati altri attenti studi ambientali per verificare l'effettiva sicurezza dell'opera.

Da calcolare sono ad esempio gli effetti che il nuovo canale avrebbe sul livello dell'acqua in laguna (e quindi in città): come suggerito dal consigliere comunale di Venezia, Renzo Scarpa (si veda nota 31), collegandosi al sito del Comune di Venezia è possibile accedere all'Ufficio Maree per accedere ai dati delle stazioni di rilevamento presenti e sempre in funzione; da esse si può notare che vi è sempre una differenza tra il livello del mare registrato alle bocche di porto e quello nelle zone più interne: in condizioni normali e con marea crescente, questa differenza varia da 2-3 cm a circa 20, e corrisponde alla resistenza che la laguna oggi riesce ad opporre al mare nella fase di riempimento (che dura circa 6 ore). Pochi centimetri di differenza minima tra i due livelli dell'acqua consentono alle zone a rischio di acqua alta di rimanere asciutte, mentre con lo scavo del Contorta si andrebbe ad alimentare la marea crescente e probabilmente ad annullare la piccola residua resistenza che ancora la laguna riesce ad esercitare sul mare. E questa è solo una delle tante critiche avanzate sul progetto.

Una delle associazioni più "agguerrite" contro il Contorta è Ambiente Venezia, la quale definisce il progetto "devastante" per la laguna come tutti i progetti che, per salvare la crocieristica, prevedono lo scavo di altri canali; la loro proposta è quella di realizzare in alternativa un avamporto a basso impatto ambientale nella bocca di porto di Lido e richiedono inoltre di far realizzare a degli esperti indipendenti un nuovo piano per il riequilibrio idrogeologico e morfologico della laguna.

Secondo un esponente del Movimento 5 Stelle, Giovanni Endrizzi, Venezia e la laguna possono essere salvate solo realizzando degli attracchi extralagunari, oltre i blocchi del Mose, evitando così il problema dell'acqua alta e portando poi i passeggeri in Marittima con l'ausilio

42 "Grandi navi. Il Contorta illegittimo. Il Comune fa ricorso al tar" tratto da "La Nuova Venezia" del 12 dicembre 2013

di lancioni (salvando cosi anche i posti di lavoro)[43]. Tuttavia la soluzione rimanderebbe al problema dell'enorme inquinamento che questi lancioni causerebbero. E' probabile quindi che una soluzione ideale, che accontenti tutte le parti e sia assolutamente rispettosa dell'equilibrio lagunare veneziano non esista, o non sia stata ancora trovata. Bisognerebbe cercare la risposta guardando al problema in maniera oggettiva e non solo in una logica di interesse lobbistico (ma nemmeno facendo del populismo o aggrappandosi alla ragione dell'"antiestetico").

Per il momento l'unica domanda posta è stata quella della Regione, il cui presidente Luca Zaia ha inserito l'escavo del canale tra le opere di priorità della Regione, cosa che permetterebbe il suo inserimento diretto nella Legge n.443/2001, la cosiddetta "Legge Obiettivo".

Optando per il canale Contorta non si verrebbe a creare un intralcio tra il traffico passeggeri e quello commerciale poiché i due condividerebbero solo una prima tratta, divergendo all'altezza di Fusina in modo da raggiungere la Marittima (evitando così il transito delle crociere di fronte al porto industriale).

Di recente l'opposizione si è scagliata contro quest'opera e in particolare, il Partito Democratico ha indirizzato una lettera al governo per impedirne l'avviamento e l'inserimento nella Legge Obiettivo. In risposta l'ideatore e presidente di Apv, Paolo Costa, ha ribadito che l'escavo del Contorta è l'unica soluzione possibile per salvare l'economia portuale in questo periodo di crisi, e che già nel 2004 aveva affidato all'ingegnere Luigi d'Alpaos (uno dei massimi esperti idraulici contrario al canale) delle valutazioni scientifiche riguardo al progetto.

Quest'ultimo si è pronunciato più volte contro allo scavo del canale e ha anche spiegato che il passaggio delle navi è dannoso per la laguna poiché "le correnti generate, che si chiudono a poppa dopo il passaggio della nave, spazzando i bassifondi, si caricano dei sedimenti facendoli rifluire verso il canale che tende ad interrarsi. Erosione dei bassifondi adiacenti a un grande canale navigabile e interramento della via d'acqua sono due facce della stessa medaglia e sono entrambe negative per la morfologia lagunare".[44]

Il Movimento 5 Stelle è da sempre contro al progetto, e ora anche l'assessore all'Urbanistica del comune di Mira, Luciano Claut, sta manifestando la propria contrarietà al progetto che definisce "forzato" e frutto di pressioni fatti da potenti lobby economiche. La soluzione del Contorta non pare risolvere i problemi ma, anzi, spostarli altrove e creandone di nuovi, in più

43 Tratto da un articolo de "Il Gazzettino" del 6 dicembre 2013.

44 "Venezia divisa dal canale pensato per le grandi navi" articolo tratto dal quotidiano "L'Unità" del 29-01-'14

dietro a dei costi esorbitanti. Il suo scavo lascerebbe dei segni indelebili sulla laguna, eppure viene mostrato dall'Autorità Portuale come l'unica soluzione possibile.

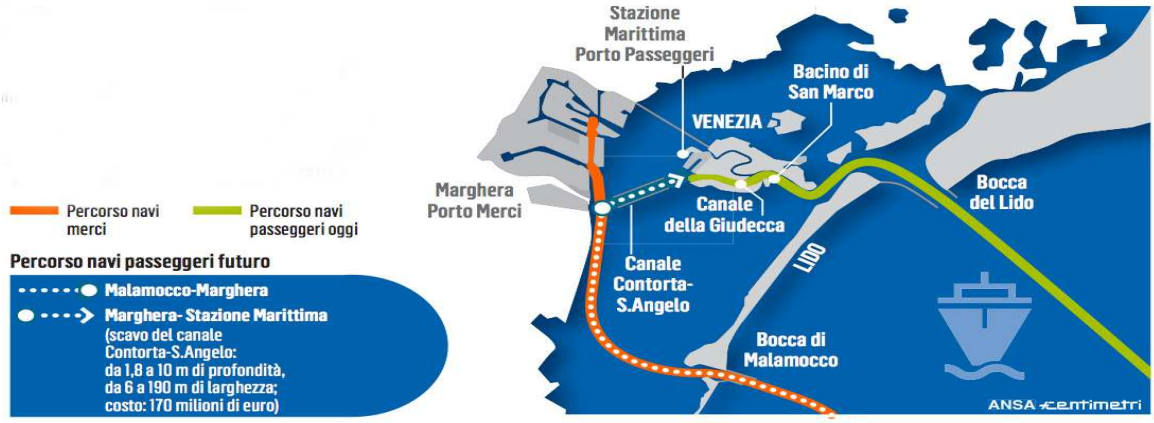

Figura 8: rappresentazione grafica delle tratte percorse dal traffico passeggeri e commerciale

Questa soluzione sembra mirare soprattutto alla salvaguardia della realtà portuale di Venezia, inoltre la crescita del porto avvantaggerebbe tutti gli scali dell'Alto Adriatico.

3.2.2- LA PROPOSTA DEL SINDACO GIORGIO ORSONI: LE GRANDI NAVI A MARGHERA

L'ipotesi di far arrivare le grandi navi a Marghera è quella su cui ha puntato il sindaco di Venezia e quella che più si è fatta valere contro quella dello scavo del Contorta-Sant'Angelo e ancora adesso si preme per rivalutarlo (la figura 15 illustra graficamente le due proposte a confronto).Inizialmente non era ben chiaro dove esattamente dovessero attraccare le navi e molta confusione aleggiava su questo progetto; il Comune inoltre non avendo competenze sulle acque lagunari e sui canali veneziani (benchè facciano parte della città) non può prendere reali provvedimenti in merito. L'idea però che sta dietro a questa soluzione è quella di allontanare le navi da Venezia "risollevando" le aree più abbandonate e senza industrie.

Figura 9: progetto di Costa e progetto di Orsoni a confronto

Il progetto, realizzato da alcuni progettisti specializzati, è stato protocollato a Ca' Farsetti dall'avv. Alessio Vianello (ex assessore alle attività produttive) e prevede l'entrata delle grandi navi dalla bocca di porto di Malamocco e consta di tre fasi: per prima cosa, l'allestimento delle banchine già pronte del Canale Industriale Nord (tra il canale Nord dove è presente la Fincantieri e il Brentella, dove ormeggiano i rimorchiatori Panfido), a fianco del parco scientifico Vega, per realizzarci degli ormeggi per due grandi navi sopra le 140 mila tonnellate. L'unica azione da compiere sarebbe quella di ultimare la bonifica già avviata dell'area di proprietà di alcuni privati.

La seconda fase è quella di realizzare cinque nuove stazioni marittime per ricevere altrettante grandi navi. Quattro sarebbero ormeggiate nel Canale Nord (nelle aree di Fintitan, Italiana Coke, Pilkington e l'ex Complessi) la quinta nel canale Brentella, con il grande vantaggio di essere vicino alla Ferrovia, alle strade e quindi all'aeroporto. La terza e ultima fase consiste nel recuperare le isole oggi occupate dalle raffinerie dell'Eni, destinate alla chiusura.

Per la realizzazione dell'intero progetto ci vorrebbero 6 anni, ma già con la prima fase si potrebbe cominciare trasformare la Marittima di Venezia in un grande hub per le navi sotto le 40 mila tonnellate, per i maxi yacht e per le residenze urbane, collegato con la stazione dell'alta velocità e le autostrade. In questo modo la Marittima diverrebbe una specie di quartiere di lusso di Venezia e verrebbe riqualificato il waterfront di Marghera (recuperando aree oggi praticamente abbandonate e allo stesso tempo bonificandole). Tra le proposte avanzate in merito all'area dell'attuale Marittima, c'è quella di realizzare un nuovo quartiere o anche di creare un grande centro congressi o fieristico o ad ogni modo delle attività che possano riattivare l'economia.

I costi ipotizzati per la prima fase (i due ormeggi) si stimano in 100 milioni di euro e sarebbe realizzabile in tre anni; per arrivare all'assetto completo altri 400 milioni sono previsti e quasi il doppio degli anni. Marghera infatti si presenta come una soluzione non immediata e molto onerosa, motivi per i quali ha raccolto numerose critiche. Sono infatti necessari dei dragaggi, occorrerebbe demolire le banchine esistenti e realizzarne una nuova che ospiti i due nuovi terminal, arretrata però di 80 metri per garantire la navigabilità del canale industriale nord.

I costi sarebbero sostenuti da un project financing che coinvolga in minima parte il pubblico, ad esempio per le bonifiche del canale Brentella, poi i proprietari delle aree di Porto Marghera tra il Vega e Fincantieri, le compagnie crocieristiche e Vtp. Solo valorizzando l'attuale Marittima e i suoi 130 mila metri quadrati che potrebbero essere sgombrati per le nuove residenze urbane, si ricaverebbero circa 400 milioni di euro.[45]

Il grande problema che non ha permesso a questa soluzione di avanzare è stato l'eventuale conflitto che il traffico crocieristico genererebbe con quello commerciale; per i promotori dell'opzione Marghera il problema non sussiste, in quanto la zona in cui si andrebbe a realizzare il terminal è quasi tutta dismessa; inoltre anche se si creasse un conflitto si potrebbe realizzare un canale a senso unico, “bypassando” intorno all'isola delle Tresse, cosa che comunque non interferirebbe con lo scambio idraulico come invece, a detta dei progettisti, farebbe il Contorta.[46] Tra i vantaggi, si è parlato anche di una riduzione dei flussi di traffico, in particolare sul ponte della Libertà, tema importante che ha convinto molti ambientalisti. Sarà possibile inoltre gestire bene gli orari di ingresso dei mercantili, quasi assenti il sabato e la domenica dove invece le crociere sono presenti generalmente in gran numero. Desiderio espresso dal sindaco e dai suoi sostenitori è anche quello di far partecipare le compagnie crocieristiche all'investimento in questo nuovo terminal, in modo da ridurre i costi dei servizi. Ad esempio la compagnia Msc, sarebbe stata disposta a realizzare un proprio terminal a Marghera.

Quel che è certo è che il progetto consentirebbe un'importante riqualificazione urbana delle aree abbandonate e degradate di porto Marghera; milioni di passeggeri generano attività, alberghi e altre strutture di accoglienza.

Questo progetto comporta nello specifico una serie di azioni:

A) L'allargamento dei canali Nord e Brentella per un totale di circa 50 metri, e con una profondità di circa 15 mt da piano banchina;

45 Trevisan Elisio “Grandi navi a Marghera in 4 fasi”. Articolo tratto da “Il Gazzettino” del 15-9-'13

46 Vitucci A. “Grandi navi. Ecco come spostarle a Marghera”. Articolo Tratto da “La Nuova Venezia” del 3-11-'13

B) La demolizione delle banchine della Cokeria e di Pilkington su entrambi i canali (2 km di lunghezza) e degli stabilimenti di quest'ultima, che rappresentano uno dei più importanti d'Europa nella produzione di vetro ad alta tecnologia;
C) Lo scavo di almeno due milioni di metri cubi di sedimenti, parzialmente inquinati;
D) La costruzione di una nuova banchina di quasi 2 km;
E) Il dragaggio di milioni di metri cubi di fanghi inquinati per garantire i fondali su tutta la zona;
F) La deviazione dell'oleodotto sublagunare che da porto San Leonardo raggiunge la raffineria Eni;
G) L'abbassamento di bypass petroliferi che collegano la raffineria ai depositi costieri sotto al canale Vittorio Emanuele.

Le critiche e le opposizioni sono state tante. Ripensare una nuova collocazione dei terminal significa rendere vani i milioni di investimenti realizzati negli ultimi quindici anni per quella attualmente presente al Porto, per andare a “sprecare” altre risorse. Questo è ovviamente l'aspetto che più preoccupa (assieme a quello occupazionale), imprese e sindacati per i quali le attività portuali e quelle industriali verrebbero irrimediabilmente compromesse scegliendo Marghera.

A preoccupare sono anche i possibili dissesti e i traffici sul canale dei Petroli a senso unico; il fatto che tutta la zona è a rischio per la presenza di impianti chimici e petroliferi e che questo sistema passeggeri non è compatibile col traffico delle merci e le altre attività di Porto Marghera.

Gli stessi lavoratori del porto hanno più volte manifestato contro la presenza delle navi passeggeri come è accaduto lo scorso dicembre quando la nave Delphin (piccola nave di 16 mila tonnellate di stazza e lunga 157 metri e recentemente acquistata dalla Vishal Cruise dopo il fallimento del suo proprietario) è arrivata entrando dalla bocca di Malamocco (in quanto quella del Lido è chiusa per i lavori del Mose) e attraverso il canale dei Petroli è giunta in banchina del terminal merci di Tiv dove ha ormeggiato e per tre giorni, imbarcando 300 passeggeri e effettuando i vari rifornimenti. I lavoratori di porto Marghera sostengono che la presenza di queste navi, in banchine che non sono adibite allo sbarco/imbarco di passeggeri, sia di enorme intralcio per il loro lavoro.

Criticità sono state evidenziate anche da uno studio del Dipartimento di Matematica dell'Università Ca' Foscari, che ha dimostrato come al massimo si possano spostare a Marghera una o due navi da crociera senza creare grossi disagi al porto commerciale, mentre

se si spostassero tutte e sette le navi che attualmente possono ormeggiare alla Marittima, si dimezzerebbe il porto commerciale causandone il tracollo. Questo studio è stato fatto raccogliendo tutte le ordinanze della Capitaneria di porto, i dati delle navi in transito e altro ancora, realizzando una simulazione di cosa accadrebbe cambiando una sola variabile e ottenendo la risposta sopracitata.

Tutto il settore dei lavoratori portuali si è schierato contro questa scelta; secondo il rappresentante delle aziende industriali terminalistiche Franco Corradi, se le navi venissero ricollocate a Marghera, le aziende industriali che servono il traffico delle merci e dei container, sarebbero costrette alla chiusura con conseguenti danni in termini di occupazione.

3.2.3 - LA PROPOSTA DI CESARE DE PICCOLI: GRANDI NAVI A PUNTA SABBIONI

Questa proposta, lanciata già qualche anno fa dal suo ideatore, l'ex viceministro ai Trasporti Cesare De Piccoli, ha suscitato sia critiche che reazioni positive; essa offre la possibilità di costruire un nuovo porto crociere in bocca di porto di Lido, dalla parte di Punta Sabbioni; una struttura mobile, quindi smontabile, in grado di ospitare otto navi, e che sarebbe complementare a quella della Marittima (Figura 16) Tecnicamente, questo nuovo scalo si potrebbe realizzare in tempi veloci utilizzando un pontile galleggiante o autoaffondante, collegato a terra con un ponte per l'accesso di auto, pullman e altri mezzi di servizio. Esso prevede una struttura a più piani, con anche un parcheggio per auto, per separare i flussi dei vari mezzi e dei pedoni. Al nuovo porto si arriverebbe in auto attraverso Via Fausta, passando per il Cavallino, Treporti e Jesolo; oppure via acqua da Tessera e da Riva dei Sette Martiri con motonavi e un percorso da 40 minuti.

Figura 10: Un rendering del nuovo terminal passeggeri a Punta Sabbioni.

Con questa soluzione, le navi da crociera al di sopra di una certa stazza potrebbero dunque ormeggiare a Punta Sabbioni, a 100 metri dalla diga nord e circa 500 metri dopo le barriere del Mose. La nuova stazione sarebbe leggera, removibile ed ecologica; fatta di strutture in acciaio, ferro e cemento, ricoperte da pensiline con pannelli solari e con un ponte di collegamento con Cavallino. I passeggeri imbarcherebbero direttamente sulle navi al primo livello, mentre al secondo circolerebbero mezzi e carrelli e il piano interrato ospiterebbe condutture, auto, energia elettrica ed altri servizi. Nel progetto originale si parlava di un ponte di ferro per garantire il collegamento degli autoveicoli con la rete viaria del Cavallino, mentre altri rifornimenti potrebbero giungere via mare. Infine altri collegamenti potrebbero essere fatti con catamarani, in grado di raggiungere l'aeroporto di Tessera in 30 minuti. Una presentazione che ha convinto i molti che auspicano un ritorno della Marittima ad un uso più compatibile con la città, fatto di yacht e piccole navi. I costi previsti per quest'opera all'inizio oscillavano tra i 200 e i 220 milioni di euro (anche in questo caso in project-financing, ma con un contributo statale inferiore), il tutto realizzabile in tre anni di lavoro. L'ex viceministro De Piccoli, aveva a suo tempo bocciato entrambe le soluzioni del Contorta e delle navi a Marghera; il primo in quanto genera un inevitabile peggioramento morfologico; nel secondo caso invece spiega come si limiterebbe l'accessibilità solo alla bocca di porto di Malamocco dove la conca di navigazione non sarà in grado di far transitare le navi che oggi arrivano in Marittima. Spiega poi invece come il suo progetto risolverebbe molti problemi: ha un

bassissimo impatto, le operazioni di ormeggio avverrebbero con maggior sicurezza porterebbe nuova ricchezza all'area est della città e lascerebbe a Malamocco l'ingresso delle navi merci e container. Le navi potrebbero entrare tranquillamente anche durante l'inverno grazie alla presenza del Mose, l'impatto ambientale sarebbe zero così come le emissioni. Inoltre l'alimentazione energetica del terminal avverrebbe con fonti rinnovabili. Il progetto è reversibile, pertanto tutto potrebbe essere smontato nell'eventualità in cui si presentasse una nuova soluzione migliore.

Eppure anche questa soluzione ha presentato delle lacune, che gli oppositori non hanno mancato di enfatizzare. Il problema più grande è evidentemente quello del come far arrivare i passeggeri a Venezia una volta giunti in terminal. Perchè è Venezia che alla fine vorranno visitare, la perla che tutti aspettano di ammirare, e non Punta Sabbioni. E a meno che non venga realizzato un futuristico grande people mover da Cavallino a San Marco, l'unica via è quella di ricorrere ai lancioni granturismo. Bastano dei semplici calcoli e i risultati intimoriscono: in un giorno di media-alta stagione in cui al porto arrivano anche 5 grandi navi con una capacità media diciamo di 3500 passeggeri, ve ne sarebbero 17.500 in totale. Ipotizzando (non troppo irrealisticamente) che tutti vogliano andare a visitare Venezia, e che un lancione ospiti 100 persone, ce ne vorrebbero 175 per il trasporto totale dei passeggeri. Più il ritorno. Anche il meno esperto penserebbe subito all'inquinamento che genererebbe questo massiccio esodo, senza contare il moto ondoso. E senza contare i circa 34 lancioni che giornalmente trasportano i turisti da Jesolo, Caorle, Eraclea e Cavallino.

L'autore del progetto immagina tre collegamenti possibili: quello con l'interscambio di Tessera (che diverrebbe il vero punto di arrivo di tutti i crocieristi, visto che il 60% dei turisti stranieri arriva all'aeroporto Marco Polo); quello con Riva dei Sette Martiri per la visita alla città, e quello con la rete stradale del Cavallino per i servizi di bunkeraggio (tre tir a nave).

Il servizio da Tessera al terminal crociere verrebbe eseguito da motonavi (con capienza di circa mille persone) passando per Murano e Sant'Erasmo, in circa 35 minuti.

Secondo il presidente degli ambientalisti associati a “Verdelitorale”, Gianluigi Bergamo, l'idea di progettare un porto per le navi li è irrealizzabile poiché mancano gli spazi di manovra e l'escavazione dell'isola artificiale del Bacàn prevista comporterebbe una corrente di fiume in piena verso la laguna, sconvolgendo tutto il bacino Nord. La creazione del nuovo porto implicherebbe la creazione di parcheggi, magazzini, aree merci e passeggeri, quindi la cementificazione della zona e la distruzione dell'habitat della pineta Sic-Zps.

Contro il progetto è nato un nuovo comitato, il “No grandi navi a Punta Sabbioni” che, come

l'originale veneziano, raccoglie adesioni e firme contro l'arrivo dei giganti del mare.
Questa soluzione appare la più radicale tra le tante proposte, in quanto prevede la completa estromissione delle navi da Venezia (placando definitivamente le tante polemiche al riguardo) con un progetto meno impattante, forse, del Contorta sebbene con i suoi punti deboli.

3.2.4 – LE ALTRE PROPOSTE

Oltre alle tre proposte viste finora, è bene citare le altre che sono state avanzate nell'ultimo anno ma che forse non hanno avuto la giusta risonanza e il giusto credito.

- La prima riguarda l'idea proposta da Enrico Zanetti (deputato di Scelta Civica) e inizialmente appoggiata anche da Vtp, che aveva sviluppato un progetto iniziale gratuito in vista di un confronto ministeriale tra i progetti alternativi per le grandi navi: un canale definito come la "tangenziale lagunare", scavato dietro all'isola della Giudecca; lungo 2 km largo 150 (100 a secco più 25 e 25 in "svasamento degradante") e profondo 10. La realizzazione prevede l'impiego di 2 milioni di metri cubi di fanghi (non contaminati) da smaltire, con un costo totale di 11 milioni di euro (7,5 da utilizzare per la sola creazione del nuovo tratto e il riposizionamento delle bricole e dell'impianto luminoso). La soluzione che meglio potrebbe combaciare le esigenze di tutela ambientale e paesaggistica con quelle di tutela dell'attività economica generata dalla crocieristica. Questa soluzione, certamente più economica delle altre menzionate, riporta le navi al loro ingresso tradizionale in bocca di porto di Lido, deviandone però il tragitto sul canale dell'Orfano, fino all'isola delle Grazie dove si andrebbe a costruire il nuovo canale; da qui, seguendo il profilo sud della Giudecca le navi si immetterebbero sul canale Fasiol, che sfocia naturalmente nel bacino di evoluzione della Marittima.[47] e consentirebbe ai turisti di godere ancora della vista (seppur limitata) su piazza San Marco ma a una "distanza di sicurezza" maggiore di 300 o 500 metri, e anche il resto della parte centrale della laguna con le sue isole. Inoltre manterrebbe la Marittima come stazione finale di approdo e sarebbe meno impattante delle altre a livello ambientale, in quanto occorrerebbe scavare di meno. Idea sposata anche dal comitato Cruise Venice (a sostegno dei lavoratori del settore portuale). La figura 17 mostra il percorso alternativo messo a confronto con quello del Contorta-Sant'Angelo e quello della Marittima a Marghera.

47 "Grandi navi dietro la Giudecca. La proposta di Zanetti" articolo tratto dal sito www.enricozanetti.eu

Figura 11: Rappresentazione grafica delle proposte Contorta-Sant'Angelo, Marghera e canale dietro alla Giudecca. Fonte: Google

- Un'altra proposta è quella presentata dal Presidente di Confindustria Venezia, Luigi Brugnaro, il quale ha presentato l'idea di modificare gli accessi nel bacino di Venezia puntando sul canale di Malamocco, deviando poi però per il canale sud delle Tresse, all'altezza di quello che viene indicato come il "bacino di evoluzione 3", proseguendo poi lungo il canale dei Petroli, per giungere infine alla marittima a nord. Sfruttando canali già in uso dalle navi mercantili, l'operazione avrebbe un ridotto impatto ambientale.

Tuttavia alcuni pareri contrari furono espressi nel Pot (Piano Operativo Triennale) 2013-2015 (non approvato poi dal Comune) dell'Autorità Portuale, dove si sottolinearono alcuni aspetti negativi come la commistione tra traffico commerciale e passeggeri, nonchè la presenza di spazi ristretti per creare una curva di 90 gradi, per effettuare un'evoluzione che renderebbe necessario l'arresto completo della nave in ingresso e l'utilizzo di rimorchiatori. Ciò causerebbe ritardi a catena e ripercussioni sul traffico nel tragitto Malamocco-Marghera.

Un'altra strada d'acqua alternativa, rapida e conveniente a livello economico ed ambientale è quella del Canale Nord, nell'ex prima zona industriale, dove passano anche le grandi navi costruite da Fincantieri quando escono dal bacino di carenaggio per il varo e poi salpano per la prova in mare. Un esempio è quello della Costa Fascinosa (un vero gigante da 114 mila tonnellate di stazza e 300 metri di lunghezza) che è salpata dai cantieri che si affacciano sul canale Nord, a poche centinaia di metri dal Vega, virando poi a destra nel bacino di evoluzione di Porto Marghera e imboccando quindi il canale dei Petroli e uscendo in mare

dalla bocca di Malamocco. Questa rotta è già stata percorsa dal 1991 da 22 navi costruite in Fincantieri.

In pratica le grandi navi entrerebbero come nel caso del Contorta e delle navi commerciali, da Malamocco, proseguirebbero per il canale dei Petroli per poi virare lungo il canale Vittorio Emanuele III, parallelo al ponte della Libertà (Figura 15).

Figura 12: Le frecce in rosso indicano il tratto del canale Contorta-Sant'Angelo da scavare. Quelle nere il tragitto lungo il canale Vittorio Emanuele.

Questo canale, utilizzato fino agli anni '60 da tutte le navi merci, si è progressivamente interrato una volta entrato in disuso e ora andrebbe riscavato ma, essendo già profondo 8 metri (a differenza del Contorta che è profondo poco più di 2 metri ed è stretto) e largo 40, si potrebbe realizzare rapidamente e a costi ridotti.

- Oltre agli scavi e ai lavori c'è chi invece propone soluzioni da applicare subito nell'attesa della definitiva estromissione delle grandi navi dal bacino di S. Marco: il nuovo ministro dell'Ambiente Andrea Orlando ha proposto l'introduzione del numero chiuso per le grandi navi in laguna. Dato il numero di anni che inevitabilmente servirà per la creazione del percorso alternativo per le crociere, questa proposta mira a fare qualcosa di immediato per abbattere il margine di rischio connesso al transito delle navi in canale della Giudecca. Soluzione pienamente approvata da tutte le parti e messa in pratica con la riduzione del 20% in meno di navi per il 2014. Non si è invece espresso il ministro Orlando sulle soluzioni da adottare in quanto afferma che "Le

scelte sullo sviluppo della città spettano alla città".[48]

- Non una soluzione definitiva, ma parte di essa è anche quella ipotizzata dal porto stesso di spostare alcune navi a Chioggia, considerato uno scalo di interesse europeo di secondo livello (poiché i suoi canali sono profondi 7,5 metri) e che a maggior ragione può essere rivalutato. Finora solo due navi si sono fermate sulle banchine dello scalo di Chioggia, e solo una in due anni, la Berlin della compagnia Fti Cruises, una piccola nave da 450 posti. Ed è proprio per le navi di piccole dimensioni che è stata proposta la piccola cittadina di Chioggia.

Riassumendo quindi abbiamo visto come dei provvedimenti immediati siano stati presi per ridurre il numero delle crociere a Venezia, accogliendo le richieste di molti cittadini e nell'attesa di trovare un modo alternativo per rendere più sostenibile per questo tipo di turismo. Da gennaio di quest'anno infatti transiteranno a Venezia 250 navi in meno per un totale di circa 500 passaggi, mentre dal 2015 le crociere di stazza superiore a 96 mila tonnellate non potranno più arrivare dal bacino di San Marco.

Nel corso del 2013 abbiamo assistito a una serie proposte e contro-proposte in merito alla nuova via alternativa per far arrivare le grandi navi, dallo scavo di un nuovo canale (il Contorta-Sant'Angelo e quello dietro alla Giudecca), alla creazione di un terminal nuovo fuori dalla laguna. Quello a cui si sta assistendo negli ultimi mesi è un continuo "battibecco" tra le varie posizioni, politiche e non, che si accusano reciprocamente di diffondere false verità sulla questione delle grandi navi, sugli effetti dello scavo del Contorta ecc., generando confusione tra i cittadini che non sanno più a chi credere. Molto spesso poi, a intervenire sono soggetti che poco o nulla sanno della realtà veneziana e che non hanno le competenze tecniche e scientifiche per poter decidere in merito, mentre decisioni di questo tipo andrebbero fatte coinvolgendo in primis gli esperti locali e coinvolgendo i cittadini residenti.

La mancanza di studi specifici fatti da esperti esterni non appare sufficiente per determinare quale sia effettivamente l'opzione migliore per la città, ed in ogni caso ognuna delle proposte illustrate presenta dei forti punti critici, a livello di ricavi economici piuttosto che di danni ambientali per la laguna. La contrapposizione di più interessi rende la questione incandescente ma quel che appare certo è che l'unica soluzione possibile deve tenere conto prima di tutto del bene della città e dei suoi abitanti.

48 "Orlando: Fermare le grandi navi a Venezia" tratto da "Il Messaggero" del 1/9/2013

CONCLUSIONI: NUOVE PROSPETTIVE DI TURISMO PER VENEZIA

La città di Venezia continua a configurarsi come la meta perfetta per il turismo di massa moderno. La costante presenza di milioni di turisti all'anno conferma l'immagine di unicità di questa destinazione, e la cosa ha delle ripercussioni su più livelli, in positivo e in negativo. Ovviamente il lato positivo deriva dal benessere economico che il fenomeno turistico genera, a livello di occupazione, reddito e quindi sviluppo. Di contro la città è ormai "vittima" di una sorta di "monocultura turistica" che sta progressivamente allontanando i residenti altrove, e che l'ha trasformata in un grande luna park in cui sono in gioco molti interessi economici.

Venezia è ormai uno dei centri culturali più importanti del mondo, un polo dell'arte, grazie alla quale vive ogni giorno. Venezia è solo arte e negli anni ha imparato ad adattarsi al massiccio flusso turistico che la invade, modificando la propria struttura e la propria immagine, da pregiata Repubblica a città spettacolarizzata; i residenti ormai sono poco più di 40.000 (dal 2004 al 2011 Venezia ha perso circa 4.200 abitanti) tutto il sistema degli operatori economici è concentrato sul sistema turistico, molte unità abitative sono state ricollocate ad uso turistico, così come molti palazzi storici sono stati riconvertiti in strutture ricettive per poter accogliere ancora più turisti. Basti pensare alla Fenice, da sempre un punto di riferimento per i veneziani residenti ma che prima del fatidico incendio del 1996 che la distrusse, non era molto famosa fra i turisti.[49] In seguito alla sua ricostruzione e al suo arricchimento interno tra sfarzi e ori lussuosi, è divenuta un simbolo e meta irrinunciabile per i visitatori di tutto il mondo.

La frenesia con cui questa città assimila il fenomeno turistico ha fatto si che la qualità della vita per chi ci è nato e/o ci vive, sia peggiorata col tempo. Come tutti i centri turistici, il costo della vita a Venezia è molto alto, sebbene più della media delle altre città d'arte italiane ed europee, specialmente nella zona del centro storico, sia per quanto riguarda i prezzi degli affitti e delle case che dell'acquisto di beni generali. L'eccessivo aumento dei prezzi dei beni e servizi, può portare al superamento della soglia di capacità di carico economica[50]: esso ha portato alla chiusura di molti esercizi storici, soprattutto gli esercizi commerciali artigianali, mentre ha favorito gli esercizi commerciali per i turisti, molto spesso di bassa qualità, cosa

49 Tantucci E. (2011) "Venezia merita di essere Venezia?" tratto dal sito www.ilgiornaledellarte.com

50 Con il termine capacità di carico economica si intende il "numero massimo di visitatori oltre il quale la qualità della visita si riduce drasticamente, al punto da determinare una contrazione della domanda, e di conseguenza dell'attività e del reddito per le produzioni nate per soddisfarla." Definizione tratta da Ferri V., Guarnaroli E. (2012) "Politiche per il turismo e sostenibilità: il caso Venezia" RTBicocca

che ha portato i negozi rimasti ad aumentare i loro prezzi. Tutto questo aggiunto alla crisi economica degli ultimi anni spiega come mai tanti giovani scelgano di abbandonare la laguna e spostarsi in terraferma, abbassando sempre più il numero della popolazione locale e andando a superare anche la soglia di capacità di carico sociale, con la quale si intende il limite oltre il quale tutte le funzioni non turistiche sono sormontate e ostacolate da quelle turistiche, causando il degrado della qualità di vita della popolazione locale. Per far fronte a questi effetti, la città dovrebbe puntare di più sulla valorizzazione delle attività caratteristiche locali, incentivandole a livello economico e fiscale.

Il turismo va ormai gestito in ottica di sostenibilità, se si vuole continuare ad assicurare un futuro alla città; la forte pressione sull'ambiente urbano genera effetti “scomodi” quali l'aumento della produzione dei rifiuti, delle acque reflue da depurare, l'aumento del traffico e molto altro.

Uno degli aspetti più importanti su cui puntare per mirare alla sostenibilità è il prolungamento della stagione turistica:

Distribuendo in maniera più equa le presenze nell'arco dell'anno (ad esempio riqualificando zone come il Lido, un tempo importante centro turistico oggi diventato un quartiere residenziale) si contribuirebbe ad un miglior utilizzo delle risorse, delle strutture ed infrastrutture turistiche oltre a ridurre l'eccessivo congestionamento della città, soprattutto del centro storico, che sempre di più si sta avvicinando a diventare un grande museo a cielo aperto, pieno di soli turisti.

Il motivo della marcata stagionalità che caratterizza il turismo a Venezia può essere fatto risalire a due motivi principali: anzitutto il fatto che Venezia è situata sul mare ed è vicina a molte località balneari molto frequentate come Caorle, Jesolo e Chioggia (il più delle volte chi va in vacanza in queste città abbina anche una visita a Venezia).

Il secondo motivo, non meno importante, si ricollega al ruolo di homeport detenuto da Venezia: oltre a traghetti e aliscafi sono soprattutto le crociere a far impennare il numero di visitatori: da aprile ad ottobre (i mesi della stagione crocieristica) infatti i numeri di arrivi e partenze dalle crociere è elevatissimo.

Il porto di Venezia è da sempre un porto “universale”; opera con ogni tipo di nave e passeggeri (dai croceristi ai viaggiatori di navi che collegano i vari porti del Mediterraneo) e con le più svariate merci. Il suo inarrestabile sviluppo, l'unicità della destinazione, hanno portato naturalmente anche ad uno sviluppo dei servizi e della qualità di questi sia per le merci che per i passeggeri. La natura del rapporto tra il porto con la città è cambiata rispetto

al passato, la vocazione commerciale della marittima lo ha portato a dotarsi delle più avanzate tecnologie disponibile, per cui non è più possibile vederlo con gli occhi e la logica dei grandi veneziani del passato.[51] Venezia è porto da sempre e oggi è uno dei riferimenti più grandi e nobili per l'Europa e il mondo, sia per il suo passato che per il futuro.

La riduzione del traffico prevista da quest'anno avrà conseguenze in termini di occupazione ed economia: si prospetta infatti una perdita di 82,5 milioni di euro di spesa diretta locale e di indotto e 808 occupati in meno.

La cosa pare inevitabile a meno a che le compagnie crocieristiche non decidano di posizionare a Venezia navi più piccole, compatibili con i limiti imposti dalla legge. Qualora la città dovesse perdere il proprio ruolo di homeport è tuttavia probabile che queste si orientino verso altri scali, lontano dall'Adriatico, cosa che farebbe crollare il sistema su cui ruota il Mediterraneo, con una perdita stimata del 35-40% dell'intero traffico crocieristico nazionale.[52]

Inoltre rimane il problema di quale sarà il futuro della Marittima: da una parte c'è la forte pressione dei “No Nav” che vorrebbero la totale estromissione delle navi dalla laguna (la cosiddetta “opzione zero”) e pensano che l'unica soluzione alternativa possibile sia di creare un progetto misto, che riprende l'ipotesi vista dell'onorevole Cesare De Piccoli la quale prevede di sistemare degli ormeggi vicino all'isola artificiale del Mose, andando quindi a delocalizzare le crociere fuori dalla laguna.

Dall'altro lato ci sono le varie ipotesi alternative al passaggio in bacino di San Marco qualora le navi rimanessero a Venezia. Il Contorta-Sant’Angelo è in prima linea ma nonostante le pressioni per farlo inserire nella Legge Obiettivo, non sembra essere la scelta migliore. Il comitato No Navi, nei giorni scorsi è ricorso alla Commissione europea di Bruxelles insieme al Gruppo ecologista di intervento giuridico definendo la procedura in atto scorretta e illegittima inviando un ricorso per imporre al governo di rispettare le normative ambientali[53], sottoponendo quindi tutte le alternative a Valutazione strategica (Vas[54]) e non solo il Contorta.

Tra gli scienziati interpellati di recente al riguardo spicca la direttrice dell'Ogs di Trieste, Paola Del Negro, la quale spiega come sia assolutamente necessario che, prima di approvare lo

51 Camerino U. (2002) “Approdi e partenze: la stazione crociere del porto di Venezia” Marsilio

52 “Venezia Terminal Passeggeri: le decisioni del Governo porteranno al declino del Terminal Crociere” articolo tratto dal sito www.ferpress.it del 7/11/'13

53 “Crociere: ricorso all'Europa contro il nuovo canale” articolo tratto dal “Corriere del Veneto” del 15-1-'14

54 La VAS “rappresenta lo strumento di integrazione tra le esigenze di promozione dello sviluppo sostenibile e di garanzia di un elevato livello di protezione dell'ambiente. L'obiettivo principale è valutare gli effetti ambientali dei piani o dei programmi, prima della loro approvazione, durante e al termine del loro periodo di validità, promuovendo inoltre la partecipazione pubblica nei processi di pianificazione-programmazione” definizione tratta da “Grandi navi, canale Contorta e le opache procedure”, articolo tratto dal quotidiano “La Nuova Venezia” del 17-1-'14

scavo, vengano effettuate accurate indagini sulle varie possibili conseguenze ambientali, e il prof. Stefano Guerzoni, esperto di geochimica e sedimentologica che, analogamente propone l'affidamento da parte del Ministero dell'Ambiente della valutazione strategica completa di impatto ambientale del progetto sulla base di dati aggiornati, per poi mettere a disposizione dei cittadini i risultati.

Quello su cui tutti gli esperti concordano è che bisogna evitare di ripetere gli errori commessi negli anni '70, quando fu scavato il canale dei Petroli, causa dell'erosione della laguna centrale.

Il porto di Venezia ha degli evidenti limiti fisici che non gli consentono di svilupparsi come il grande porto di Rotterdam (a cui un po' assomiglia) o quello di Anversa, tuttavia può, nel suo piccolo configurarsi come un “grande medio porto” europeo. E ciò è possibile se si riescono a conciliare sviluppo economico e difesa dell'ambiente.

Purtroppo l'immagine che si è creata attorno alle crociere oggi, sia per gli spiacevoli incidenti avvenuti negli ultimi due anni, dalla Costa Concordia all'incidente avvenuto a Genova dove una nave cargo (la Jolly Nero) si è schiantata sulla torre piloti sopra al molo Giano abbattendola, è quella del turismo di massa peggiore, quello invadente e menefreghista, di cui Venezia purtroppo è già satura. Se le crociere una volta venivano viste semplicemente come dei simboli di relax ed evasione, piacevoli dunque, oggi si guarda ad esse con occhio più critico, grazie anche ai bombardamenti mediatici, da sempre strumento di controllo dell'opinione pubblica. Nonostante il grande patrimonio delle infrastrutture e delle attività portuali, questo non viene considerato come un punto d'orgoglio per la comunità, che avverte più che altro gli effetti negativi che esso genera. Occorre ripristinare la percezione che la gente locale ha nei confronti del turismo e di quello crocieristico in particolare e le decisioni che a breve verranno prese hanno certamente questa responsabilità.

Chi scrive non è un'esperta di idromorfologia lagunare o di scienze ambientali, e pertanto valutazioni tecniche in merito allo scavo di un canale piuttosto che l'altro non sono lo scopo di questo elaborato. E' tuttavia cosa nota che l'ecosistema lagunare presenta caratteri più delicati e fragili rispetto al resto d'Italia e che la struttura fisica della laguna è profondamente cambiata negli ultimi decenni; se i danni provocati dalla creazione del canale dei Petroli hanno avuto effetti così devastanti quarant'anni fa, la decisione di scavare un nuovo canale, per il quale verranno pagati altri milioni di euro non è auspicabile. Questa proposta appare, a parere di chi scrive, una forma di accanimento verso un tipo di turismo, quello crocieristico, che non è compatibile con la città, per le dimensioni che ha ora, e che va quindi rivalutato e

adattato per evitare effetti ambientali irreversibili in futuro.
Venezia ha bisogno di una politica del territorio il cui obiettivo strategico deve essere quello della difesa della laguna e non dei meri interessi politico-economici (ad esempio salvaguardare le rendite legate agli investimenti fatti per la marittima attuale).
Salvare la laguna salvando però anche l'occupazione e l'economia è dunque possibile?
Una possibile soluzione è quella dello “sdoppiamento” del porto: trasformare l'attuale marittima e destinarla alle navi di stazza più piccola e agli yacht e creare un porto esterno alla laguna per le grandi navi, collegato con l'aeroporto, contribuirebbe a mantenere l'occupazione e, possibilmente a crearne di nuova. Se Venezia è davvero irrinunciabile per le compagnie crocieristiche, queste non faranno fatica a posizionare altre navi, compatibili con il solo tipo di turismo che la città è in grado di sopportare; la città è un piccolo gioiello e “piccolo” è l'aggettivo che deve caratterizzare ogni fenomeno e ogni intervento a livello di infrastrutture.
Il problema principale che comportano le grandi navi a Venezia non è certamente di natura meramente estetica; più che la loro stazza stridente col paesaggio circostante, sono i possibili rischi di incidente derivanti dal loro passaggio in bacino a dover preoccupare davvero. Pertanto la decisione di negarne il transito in quel tratto è ampiamente condivisa da chi scrive. Ma non di estrometterne per sempre e ovunque il passaggio. Se è possibile trovare una soluzione compatibile con la protezione dell'ambiente allora è su di essa che bisogna puntare.
Ma Venezia non convive solo con le crociere. I turisti non sono solo i croceristi bensì, come specificato nella nota definizione dell'UNWTO “turista è chiunque viaggi in paesi diversi da quello in cui ha la sua residenza abituale, al di fuori del proprio ambiente quotidiano per un periodo di almeno una notte ma non superiore ad un anno e il cui scopo abituale sia diverso dall'esercizio di ogni attività remunerata”.
Difficili da monitorare ed economicamente non rilevanti per la ricchezza della città (ma solo generatori di costi ambientali e sociali per essa, pertanto non in linea con il progetto di sostenibilità) sono i turisti che non pernottano a Venezia, i cosiddetti escursionisti, che costituiscono una fetta importante del turismo in laguna e su questo fenomeno da anni si studia e si tenta di porre un limite.
L'intera città è invasa dal turismo di massa che la opprime e pertanto gli interventi devono essere fatti in maniera globale, considerando il turismo in tutte le sue sfaccettature e forme. Su questo punto è chiamata ad intervenire seriamente l'Amministrazione comunale attraverso politiche di gestione del turismo in linea con i principi di sostenibilità che oggi più che mai

risultano urgenti (a Venezia come in molte altre città del mondo). Un turismo sostenibile, capace di valorizzare e sfruttare le proprie risorse riconoscendone i limiti, garantisce anche la propria competitività a lungo termine.

Chi ci ha preceduto non ha avuto un atteggiamento sostenibile[55] negli anni '70 quando le parole chiave caratteristiche dell'epoca erano “sfruttamento”, “espansione” e “boom economico”. Da allora si sono sempre trovati nuovi espedienti per adattarsi ai flussi turistici sempre maggiori, creando nuovi parcheggi, nuove strutture ricettive, o allungando gli orari di apertura dei musei. Purtroppo da anni si è raggiunto il limite massimo sopportabile per la città ed è diventato primario ora difenderne il patrimonio culturale, e garantire la sopravvivenza di un nucleo urbano reale. Il modello di turismo che si auspica per il futuro è quello che permette il confronto con la diversità, l'aumento del livello di conoscenza, la creazione di nuove esperienze e di nuovi incontri.

Con questo elaborato si è cercato di capire come e se il turismo crocieristico sia adatto alla città di Venezia, andando ad analizzare i dati più recenti in merito ai ricavi generati dalla crocieristica e i danni ambientali paralleli e ne è emerso che, sebbene apparentemente i ricavi superino i costi (di pochi milioni di euro e tuttavia lo studio sui ricavi più recente si basa su delle indagini incerte e datate), questi ultimi in realtà siano ben più alti di quelli stimabili attualmente; considerato inoltre il forte carico turistico che Venezia riceve ogni anno e che da tempo ormai ha superato la soglia di sostenibilità massima, la soluzione migliore è quella di un cambio di priorità da parte della città: ridimensionare il turismo crocieristico, impedendo così lo scavo di nuovi canali ritenuti, dalla maggioranza degli esperti e studiosi, dannosi, e cercare di bilanciare la conseguente perdita puntando su un turismo più di qualità.

A livello più specifico si propongono varie azioni e strategie:

- Politiche di contenimento dei flussi turistici nel periodo di alta stagione, attraverso il numero chiuso o il pagamento raddoppiato della tassa di soggiorno;
- Azioni di disincentivazione del turismo “mordi e fuggi”: incentivare i viaggiatori a pernottare a Venezia rispetto a chi della città ne fa un uso sbagliato, frettoloso e dannoso per questa. Ad esempio creare delle scale di prezzi inversamente proporzionali al numero di giorni di soggiorno, aumentando i prezzi dei servizi usufruiti per un giorno solo (dai prezzi per le strutture ricettive ai biglietti dei musei); o ancora, attraverso la collaborazione con le strutture ricettive della città offrire dei servizi in più

55 Per sostenibilità si intende coerenza con la qualità ambientale. Avere un atteggiamento sostenibile vuol dire garantire le stesse risorse che noi utilizziamo, anche alle generazioni future.

per ogni giorno di pernottamento, dalle entrate gratis a mostre e musei a biglietti omaggio per il giro della città in vaporetto.

- Incentivare e sostenere economicamente e fiscalmente le piccole imprese locali e tradizionali che ogni giorno vediamo chiudere i battenti; a Venezia negli ultimi anni si sta assistendo ad esempio alla chiusura di molte librerie storiche che rappresentano un pezzo di memoria importantissimo per i residenti. Uno dei grandi nemici della qualità dei paesaggi oggi è proprio l'abbandono delle attività tradizionali, volontario o inevitabile per le forti pressioni fiscali. Il turismo potrebbe garantire un reddito supplementare stimolando i giovani a restare nelle loro terre garantendo la manutenzione di quei paesaggi;
- Imporre un limite di apertura delle strutture extralberghiere nel centro storico della città, e degli esercizi commerciali turistici (soprattutto gestiti da stranieri) di bassa qualità;
- Far pagare un ticket ai croceristi in arrivo a Venezia: in questo caso l'ipotesi più ragionevole sarebbe quella di emetterne uno che sia inversamente proporzionale alla stazza delle navi: come abbiamo visto le navi di stazza più piccola appartengono quasi sempre al segmento Premium o Luxury la cui domanda proviene per lo più da individui con una capacità di acquisto più elevata. Certo non si tratterebbe di una tassa elevata ma per lo più simbolica (1 euro per i segmenti Budget e Contemporary, 2 euro per gli altri due segmenti) e potrebbe essere applicata anche agli yacht; soldi che potrebbero essere destinati al mantenimento del centro storico e della pulizia della città, andando così a sensibilizzare chi viaggia su questi temi. In ogni caso, per la casse comunali il totale di questa tassa simbolica potrebbe essere di grande aiuto di questi tempi. L'idea, già avanzata in passato dallo stesso Comune, era stata però fermata da Vtp che riteneva che ciò avrebbe causato la “fuga” delle compagnie armatrici, in quanto le tasse portuali della città sono già alte. A parere di chi scrive però il provvedimento potrebbe essere molto efficace e una somma così irrisoria per passeggero non dovrebbe causare troppi problemi.
- Puntare su altre forme di turismo: far scoprire ai turisti che non esiste solo Venezia ma che la laguna è composta da una miriade di piccoli gioielli a portata di mano, come le piccole isole come la Certosa: quest'isola dispone di un grande patrimonio ambientale a partire dalla vegetazione, con i suoi boschetti di pioppi bianchi e neri alternati ad altre specie arboree non originarie. Un po' tutte le piccole isole della laguna ormai hanno

assunto un ruolo marginale mentre andrebbero riqualificate e rivalutate ma purtroppo non essendo presenti nell'immaginario collettivo turistico non vengono visitate; numerosi tour possono essere fatti invece in queste località, giri in barca caratterizzati soprattutto dalla tranquillità che consente di godere degli aspetti del luogo in maniera completa, senza lo stress causato dalla massiccia presenza di turisti. La Certosa è solo una tra le tante piccole bellezze da visitare; si può citare anche San Servolo, l'isola di San Lazzaro degli Armeni o San Clemente. Ma non solo; attraverso una gestione sinergica del turismo tra tutti gli attori economici coinvolti nell'intero territorio del Veneto, si può puntare a una riscoperta anche della terraferma, promuovere e valorizzare itinerari nuovi, intelligenti nella loro sostenibilità. Questo per favorire anche le piccole economie locali della regione; esempi di itinerari da valorizzare sono quelli del gusto, (enogastronomici), ma anche dell'arte e della storia: puntare sul turismo in città come Portogruaro (Figura 16) ad esempio, la cui bellezza e potenziale non è ancora pienamente conosciuto. La città, si presenta come una piccola Venezia, con le case che presentano il doppio accesso sulla strada e sull'acqua, essendo sviluppata principalmente sulle sponde opposte del fiume Lemene. In città è possibile effettuare degli itinerari ciclo-turistici e godere di un'atmosfera romantica e tranquilla come a Venezia. Perchè l'arte non si trova solo in Piazza San Marco. Sebbene ormai è possibile affermare che non esiste angolo a Venezia in cui non si trovino dei turisti alla ricerca dell'essenza di città d'arte in ogni calle. Educare il turista ad essere più curioso e selettivo nelle sue scelte per non uniformarsi alla massa è importante per combattere quella monocultura turistica caratteristica della società occidentale e capitalista odierna.

Figura 13 : la città di Portogruaro.

- Promuovere e sostenere iniziative come il “Progetto Slow Tourism”, che si occupa di promozione degli itinerari turistici lenti (slow appunto) nell'area italo-slovena, in particolare nelle zone caratterizzate da peculiarità naturalistiche e ambientali come le aree protette, i parchi ecc. attraverso la creazione di itinerari nuovi, slow.

L'obiettivo è quello di creare un turismo diverso, in cui il viaggio non è “ben riuscito” se si riescono a visitare in un pomeriggio il Palazzo Ducale, il museo Correr, il Guggenheim e tutte le attrazioni principali (le cui visite frettolose in genere vengono di fatto dimenticate nel giro di poco tempo), tipiche del turista “psicocentrico” che quando viaggia ricerca comodità domestiche, familiarità con l'ambiente e che generalmente acquista i classici pacchetti turistici; ma un viaggio di qualità che non deve correre, ma assaporare e godere di piccole esperienze complete e uniche nel loro genere e che danno sicuramente più soddisfazione personale rispetto alle normali vacanze. Questo tipo di turismo si caratterizza per essere di nicchia, incompatibile con i numeri del moderno turismo di massa ed è tipico del turista “allocentrico”, colui che preferisce aree non turistiche, esperienze insolite, che prova cose nuove, praticando una forma di turismo itinerante.

Decisioni mirate al bene della città per prima, studiate e attentamente analizzate con appositi studi e ricerche, non una frettolosa e isolata opera a effetto; non si può prendere una decisione sull'onda emotiva di eventi traumatici ipoteticamente possibili e nemmeno per

motivi “astratti”, di natura estetica: le grandi navi non sono belle da vedere perchè troppo grandi? Il loro passaggio davanti a San Marco dura un paio di minuti. Oggettivamente sopportabili.

Sono altri i problemi su cui bisogna ragionare e solo terzi esperti possono dirci se effettivamente la crocieristica a Venezia può continuare ad esistere, grazie ad un nuovo canale, un porto esterno, o qualunque sia la soluzione migliore. Fermo restando che la soluzione perfetta non esiste. Ma si può scegliere il male minore.

BIBLIOGRAFIA

Libri di testo:

- Camerino U. (2002) *Approdi e partenze*: *la stazione crociere del porto di Venezia:* Marsilio.
- Casarin F. (a cura di) (2007) *Il marketing dei prodotti turistici. Vol. II*: Giappichelli.
- Chiellino G., di Cesare F., Frisone C. (a cura di) (2012) *A Venezia dal mare – Le crociere*: Marsilio.
- Grasso M. (2005) *Le imprese di viaggio. Analisi strategica e politiche di marketing per il vantaggio competitivo*: Franco Angeli.
- Ortalli G. (a cura di) (2007) *Turismo e città d'arte*: Istituto Veneto di Scienze Lettere ed arti.
- Penco L. (2013) *Il business crocieristico. Imprese, strategie e territorio*: Franco Angeli.
- Rispoli M., Tamma M. (1996) *Le imprese alberghiere*: Cedam, Padova.
- Soriani S. (2003) *L'articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'alto Adriatico*: Libreria editrice Ca Foscarina.

Paper:

- Camarsa G. (2003) *Turismo sostenibile: impatto ambientale provocato dalle navi da crociera e dai turisti. Azioni e metodologie*: Fondazione Eni Enrico Mattei.
- Di Giorgio L. (2007) *Dal mercato al prodotto. Alcune linee evolutive della nave da crociera*: Università degli studi di Trieste.
- Dosi C., Musu I., Rizzi D., Zanette M. (a cura di) (2013) *L'impatto economico della crocieristica a Venezia*: Autorità Portuale di Venezia.
- Ferri V., Guarnaroli E. (2012) *Politiche per il turismo e sostenibilità. Il caso Venezia*: Università di Milano Bicocca.
- Frau F. (2011) *Un settore che non conosce crisi: l'industria crocieristica e il suo sviluppo nella città di Cagliari. (cap. 1)*: Libera Università Internazionale degli Studi Sociali LUISS.
- Gozzi A., Tosi Morena (2009) *Il turismo crocieristico, un settore strategico per l'Italia*: Dossier Ghnet.
- Risposte Turismo (a cura di) *Il traffico crocieristico in Italia nel 2012*: Osservatorio

Nazionale del Turismo.

- SL&A (a cura di) (2012) *L'impatto delle crociere in Italia: lavoro e reddito prodotto nel 2011*: Ente Bilaterale Nazionale del Turismo.
- Tattara G. (2013) *E' solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia*: Università Ca' Foscari di Venezia.

SITOGRAFIA

- www.arpa.veneto.it
- www.costacrociere.it
- www.formazioneturismo.com
- www.informare.it
- www.italianostra.org
- www.librerianazionaleilmare.blogspot.it
- www.mareeonline.com
- www.margheraonline.wordpress.com
- www.meetingcruises.it
- www.mosevenezia.eu
- www.opzionezero.org
- www.royalcaribbean.it
- www.salve.it
- www.salviamovenezia.wordpress.com
- www.storiacrociere.blogspot.it
- www.turismo.provincia.venezia.it
- www.venezia.travel/it
- www.vtp.it
- http://www.cruisevenice.org/sites/default/files/nodes/article/352/download/dicesarelasalandra2.pdf
- http://www.odcecvenezia.it/images/stories/CESDOC/34-ricerca_cesdoc_indicatori_turistici_nel_veneto.pdf
- https://www.port.venice.it/it/autorita-portuale-di-venezia.html
- https://www.port.venice.it/files/page/improntaoccupazionaledelportodivenezia.pdf
- https://www.port.venice.it/files/magazine-newsletter/newsletter/2012/nl-2012-26.pdf