

Io la penso così

Testo del Prof. Giuseppe Tattara: 27/09/2015

Le crociere a Venezia attraverso Marghera. Un progetto contro la Città.

Il sindaco Luigi Brugnaro ha rilanciato il progetto di far arrivare le grandi navi da crociera alla Stazione Marittima di Venezia, facendole entrare dal porto di Malamocco, percorrere il canale dei Petroli, il canale Vittorio Emanuele per farle poi attraccare alla Stazione Marittima. A questa proposta ha immediatamente aderito il presidente dell'Autorità Portuale, e la stessa ha trovato appoggi tra i politici e i sindacalisti.

Si tratta di una soluzione tecnicamente complessa, distruttiva per l'ambiente e priva di qualsiasi senso economico. Limitandomi a quest'ultimo aspetto, il progetto porterebbe a un drastico ridimensionamento della crocieristica a Venezia e a una perdita netta di occupazione e di ricchezza. Diverse ragioni mi spingono a questa conclusione, e sono ragioni generali che valgono indipendentemente dai dettagli che rivestirà il progetto.

In primo luogo il percorrere il canale dei Petroli e poi raggiungere la Stazione Marittima quadruplica i costi per le compagnie di navigazione per il rimorchio e per il pilotaggio e non si tratta di piccola cosa.

In secondo luogo il canale dei Petroli non è navigabile per navi che superino i 300 metri di lunghezza e siano larghe più di 40 metri, proprio per la sua conformazione (cunetta, curve). L'accesso per questa via resta quindi limitato alle navi che non superano le 95 mila tonnellate di stazza, ossia verrebbero tagliate fuori, e questo per sempre, le navi moderne di maggiori dimensioni. Poi le navi devono transitare lungo questo canale in convoglio e si ipotizza un convoglio in ingresso il mattino e uno in uscita la sera con il risultato che i calendari delle compagnie crocieristiche dovrebbero essere calibrati sulle esigenze del porto di Venezia. Ci si scontrerebbe inoltre con l'incertezza delle possibili chiusure dovute alla difesa dalle acque alte (MOSE). Le acque alte, fino ad oggi sono fenomeno molto stagionale e possono interessare marginalmente le crociere, ma certamente saranno più frequenti negli anni a venire a causa dell'innalzamento del livello dei mari. D'altra parte le compagnie crocieristiche compilano i calendari con molto anticipo e li fanno in base alle aspettative sulla agibilità degli scali. Solo il paventato rischio di un ritardo che richieda alla nave di dover attendere ore, la obblighi a inserirsi nel successivo convoglio (che per altro è già formato e magari non ha spazi), è tale da indurli a abbandonare lo scalo o comunque a declassarlo da home port a transito. Se infatti un qualche ritardo in un porto di transito è gestibile, non lo è in un home port, dove si imbarcano/sbarcano passeggeri e rifornimenti. L'home port richiede puntualità nell'arrivo e nelle partenze perché si devono garantire le coincidenze ai passeggeri e i rifornimenti devono essere puntuali per non incorrere in costi elevati.

In terzo luogo il passaggio lungo il canale dei petroli interferisce con il traffico merci e questo è vero anche se il traffico merci venisse svolto da navi di piccole dimensioni, come quelle che collegherebbero (nel futuro) la piattaforma off-shore con Porto Marghera. Già con il progetto Contorta le navi da crociera interferivano con le navi merci, a maggior ragione con questo progetto che implica una sovrapposizione dei due traffici più lunga. Il porto commerciale ora, e in divenire, verrebbe quindi sacrificato alle esigenze del crocierismo.

E' chiaro che si rinuncia, con questo progetto, a uno sviluppo del porto crocieristico sia sotto l'aspetto quantitativo che qualitativo. Quantitativo perché la tendenza al gigantismo ci mette inevitabilmente di fronte a navi sempre più grandi e il canale dei petroli non è percorribile da queste navi: è una soluzione che non ha futuro. Qualitativo perché questo progetto rinuncia a gestire la specificità di Venezia. Siamo di fronte ad un mercato crocieristico segmentato in crociere di lusso e navi più economiche. Gestire due scali, fortemente differenziati nell'offerta, uno in città storica aperto alle navi più piccole, compatibili con la città, e uno fuori

della laguna, alla bocca di Lido, ha vari vantaggi rispetto alla soluzione Marghera-Vittorio Emanuele. Da un lato mantiene la scenografica porta d'ingresso in città data dal bacino di San Marco, con shuttle o con navi compatibili, elemento fino a ieri considerato imprescindibile all'attrattiva della città, dall'altro consente di organizzare gli attracchi in modo razionale, con una politica di prezzo capace di condurre a un riequilibrio qualitativo della crocieristica. Si promuove il segmento delle crociere a maggior valore aggiunto (le crociere slow della Costa ad esempio), che è compatibile con l'ambiente perché limita l'accesso al bacino alle navi di dimensioni inferiori che creano minori danni, mentre le grandi navi attraccano fuori della laguna. E' un piccolo segnale nella direzione di una politica attiva del turismo che cerca di incidere sui flussi, invece di esserne governata. Significa avere una visione strategica di lungo respiro ed essere capaci di fare progetti per il futuro, significa fare un primo passo nella direzione della tutela della città e dell'occupazione.

Giuseppe Tattara, docente di Politica economica, Università di Venezia