

## FUTURO CON DUE PORTI

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 le 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).

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.

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 ad 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*

