

# Navi da crociera a Venezia: quante balle

*Sui dati e i fatti usati per dimostrare che i giganti sono pericolosi, inquinanti e poco redditizi c'è parecchio da ridire*

*Il Post, giovedì 22 agosto*

Sul blog Adriano Celentano ha criticato il disinteresse di giornali e telegiornali per la questione delle grandi navi da crociera che attraccano al porto di Venezia. Le navi secondo Celentano sono «micidiali» e causano a Venezia e alla sua laguna uno «scempio». In realtà la questione negli ultimi mesi è stata spesso sulle prime pagine dei giornali e nelle aperture dei telegiornali. Il tema ha cominciato ad apparire sempre più frequentemente dopo il disastro della Costa Concordia. Recentemente un «incidente» in cui una nave da crociera sarebbe passata a pochi metri dal molo di San Marco ha di nuovo riportato l'attenzione sul tema.

Contro il passaggio delle grandi navi da crociera in laguna esiste da diversi anni un comitato di cittadini veneziani, il comitato No Grandi Navi. Secondo i critici, le navi da crociera produrrebbero con il loro passaggio vari rischi per la salute umana e per la stabilità degli edifici della laguna. Tutto questo al prezzo di un piccolo ritorno economico, poiché i turisti scesi dalle navi da crociera appartengono a una categoria poco incline a spendere.

C'è anche un altro problema di natura estetica. Le più grandi navi da crociera sono alte fino a 60 metri e attraccano in una città dove i palazzi più grandi sono alti pochi piani. Il tragitto che percorrono, lungo i profondi canali scavati per permetterne il passaggio – anche se è solo un passaggio che dura pochi minuti – è proprio davanti ad alcuni dei monumenti storici più importanti della città. Chiedere di rimuovere le grandi navi da Venezia per motivi estetici, quindi, è una richiesta legittima della quale non mi occuperò. Sui dati, i fatti e le statistiche usati per dimostrare che le navi da crociera sono pericolose, inquinanti e poco remunerative per la città di Venezia, c'è invece parecchio da dire.

Il 27 luglio lo scrittore Roberto Ferrucci ha denunciato il passaggio della Carnival Sunshine, una gigantesca nave da crociera, a pochi metri dalla Riva Sette Martiri, alcune centinaia di metri da piazza San Marco. Secondo Ferrucci, che dal bar dove si trovava ha scattato alcune foto, l'imbarcazione sarebbe passata a circa venti metri dalla banchina. Secondo altri sarebbe passata addirittura a due metri. In poco tempo la notizia è stata rilanciata dall'Ansa ed è finita nell'apertura dell'Huffington Post. Il giorno dopo le foto scattate da Ferrucci sono finite su tutti i principali giornali. Alcuni hanno ipotizzato che la Carnival stesse facendo un inchino – un passaggio molto vicino alla costa come quello che aveva fatto la Costa Concordia prima di affondare. L'inchino sarebbe stato destinato al proprietario della Carnival, ormeggiato poco lontano con il suo yacht.

In realtà le cose sono andate diversamente. Secondo la capitaneria di porto, secondo la Carnival e secondo le apparecchiature della nave, la Carnival Sunshine è passata a 72 metri di distanza dalla banchina. Se si fosse avvicinata a meno di 40 metri sarebbe uscita dal profondo canale destinato alle imbarcazioni della sua stazza e si sarebbe insabbiata. La nave, inoltre, non era alla guida del suo capitano, ma da un pilota della capitaneria del porto di Venezia ed era trainata da alcuni rimorchiatori. In altre parole, all'interno della laguna di Venezia, incidenti come quello della Costa Concordia sono piuttosto improbabili. Le navi procedono trainate a una velocità tra i 3 e i 6 nodi (cioè tra i 5 e i 10 chilometri all'ora). Vista la scarsa profondità della laguna, possono procedere soltanto seguendo dei profondi canali che all'interno della laguna funzionano come dei binari.

Il passaggio delle grandi navi – e in realtà di tutti i tipi di nave – genera due principali effetti idrodinamici. Il primo è il moto ondoso e il secondo è lo spostamento, non necessariamente visibile a occhio nudo, di grandi masse d'acqua sotto la superficie. Entrambi questi effetti sono potenzialmente dannosi. Il moto ondoso genera vibrazioni

che possono danneggiare gli edifici. Gli spostamenti di grandi masse d'acqua possono a loro volta causare danni alle fondamenta degli edifici oppure sollevare grandi quantità di sedimenti e quindi scavare sempre di più il tracciato dove passano le navi più grandi.

C'è un sostanziale accordo sul fatto che le grandi navi non producano un moto ondoso particolarmente dannoso – con l'eccezione del blogger Byoblu. Anche i membri del comitato No Grandi Navi sono concordi nel dire che le grandi navi producono pochissime onde, poiché navigano molto lentamente e hanno scafi costruiti appositamente per scivolare sull'acqua. Al contrario, le piccole imbarcazioni private producono moltissime onde che hanno causato danni alla struttura di Venezia accertati da molto tempo. Sul secondo effetto invece c'è ancora una sostanziale incertezza. È possibile trovare su internet diverse citazioni di studi effettuati dall'Università di Padova e dall'Università Ca' Foscari di Venezia, secondo i quali questo effetto non sarebbe particolarmente dannoso. [...]

Secondo i membri del comitato No Grandi Navi ogni nave da crociera inquina come 14 mila automobili. È un dato di sicuro impatto emotivo, e che gira almeno dal 2011, ma è quasi completamente inutile. Inoltre non è chiaro con quali calcoli e metodologie sia stato ottenuto. La cosa sicura è che – in generale – tutte le attività portuali sono particolarmente inquinanti. Il punto è stabilire quanto sono inquinanti in generale e quanto di questo inquinamento è responsabilità delle grandi navi da crociera.

L'Arpa del Veneto (l'agenzia regionale che si occupa della tutela ambientale) ha da poco pubblicato uno studio in cui analizza i vari fattori che concorrono all'inquinamento dell'aria di Venezia. Tutto il traffico di navi passeggeri – bisogna ricordare che oltre alle navi da crociera da Venezia partono numerosi traghetti diretti in varie località dell'Adriatico – è responsabile di circa il 12 per cento di tutte le emissioni dell'agente inquinante Pm 2,5 nell'area comunale. Il traffico commerciale non passeggeri è responsabile per il 19 per cento. Del 15 per cento sono responsabili le automobili e del 12 per cento le industrie. Come succede quasi sempre, la gran parte dell'inquinamento è causato dalla produzione di energia e dal riscaldamento: in tutto il 25 per cento. Il trasporto marittimo locale, vaporette, altre imbarcazioni di servizio e imbarcazioni private, è responsabile da solo del 14 per cento dell'inquinamento da Pm 2,5.

Le grandi navi, quindi, sono responsabili di poco più del 10 per cento dell'inquinamento dell'aria di Venezia. Si tratta di un valore troppo alto, secondo alcuni membri del comitato No Grandi Navi. Per questo motivo le navi andrebbero fatte attraccare in un altro punto. A questo proposito c'è un fatto che vale la pena di notare. Se le navi attraccassero a Mestre, Marghera, al Lido o addirittura a Trieste, questi centri riceverebbero l'inquinamento, ma non riceverebbero in cambio i guadagni che al momento Venezia ottiene dalla presenza delle navi da crociera. In altre parole si tratterebbe di cedere ad altri l'inquinamento e tenere per sé i guadagni. Gran parte di questo inquinamento, è importante sottolinearlo, arriva dal fatto che parte dei



motori delle navi rimane acceso mentre sono all'ancora in porto per mantenere attivi i vari sistemi della nave. Attualmente sono in corso diversi progetti per fornire alle navi energia da terra, consentendogli di spegnere i motori e quindi produrre meno inquinamento. Non è ancora chiaro quanto questi progetti costeranno e quando potrebbero essere ultimati.

Il blogger Byoblu - Claudio Messora, uno dei responsabili della comunicazione del Movimento 5 Stelle al parlamento - ha ipotizzato un altro rischio per la salute dei veneziani: le radiazioni emesse dai radar delle grandi navi da crociera ormeggiate in porto. In realtà, quando le navi sono in porto, i radar di navigazione sono in genere spenti. Ma se anche fossero accesi, non esistono rischi per la salute dimostrati scientificamente. Come scrive sul suo sito l'Organizzazione Mondiale per la Sanità, i campi elettromagnetici generati dai radar possono causare ustioni o bruciateure oltre i 1.000 W/m<sup>2</sup>. Stando a pochi metri da un radar navale acceso si subisce un'esposizione di circa 10 W/m<sup>2</sup>. [...]

Infine, secondo alcuni il turismo crocieristico a Venezia non porterebbe alla città grandi risorse. I turisti che scendono dalle navi sono pochi, la gran parte si trattiene a Venezia per poche ore e sono turisti poco inclini a spendere. In realtà si calcola che circa il 20 per cento di tutti i turisti arrivino a Venezia tramite le navi da crociera. Secondo una ricerca dell'Università di Padova e dell'Università Ca' Foscari - anche questa introvabile su internet - le navi da crociera con stazza superiore alle 40 mila tonnellate generano a Venezia ogni anno ricavi per 365 milioni di euro. Secondo un'altra ricerca dell'Università Ca' Foscari (questa disponibile online e molto critica nei confronti delle grandi navi) il ricavo sarebbe minore, ma comunque di almeno di 290 milioni. Ogni turista sbarcato da una nave da crociera spende a Venezia in media 175 euro. Il 42 per cento si ferma a Venezia per poche ore. Il restante 58 per cento si ferma per almeno un giorno. L'impatto sul Pil cittadino, a seconda di quali cifre prendiamo per buone, oscilla tra un minimo - senza contare l'indotto - del 2 per cento a quasi il 6 per cento. Senza contare l'indotto, il settore impiega a Venezia poco più di 2 mila persone. Contando l'indotto sarebbero più di 5 mila.

**Davide Maria De Luca**