volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Grandi navi a Venezia: cambiare politica

Autore: Stefano Micheletti

Incredibilmente il Governo ha dato il via libera dal 15 agosto, pur con un rigido protocollo anti-Covid, alla ripresa delle crociere a Venezia ma MSC e Costa (le corporations multinazionali della croceristica, che tra l'altro detengono un cospicuo pacchetto azionario della Venetia Terminal Passeggeri) vi hanno definitivamente rinunciato per la stagione croceristica 2020, già falcidiata dall'emergenza Covid. Del resto Costa Deliziosa (che avrebbe dovuto essere la prima nave a partire da Venezia, il giorno di Ferragosto) è ancora in quarantena a Civitavecchia per casi Covid tra l'equipaggio.

Alla notizia della decisione governativa il Comitato No Grandi navi aveva immediatamente chiamato alla mobilitazione con presìdi per mare e per terra, alla bocca di Porto del Lido e in bacino di San Marco. Poi, alla rinuncia da parte delle compagnie, il movimento ha trasformato la mobilitazione in festa per venerdì 14 agosto, alle 18.00 in Punta della Dogana, sul Canale della Giudecca, finalmente sgombro dalle grandi navi, almeno per tutta la stagione 2020.

L'estromissione della grandi navi dalla Laguna è una vittoria del movimento, ma già è iniziata la controffensiva per far cadere tutti nel tranello della contrapposizione tra diritto alla salute/salvaguardia dell'ambiente e lavoro. Venezia Terminal Passeggeri (VTP) infatti, all'inizio del *lockdown*, ha messo in cassa integrazione i suoi 59 dipendenti, pur avendo chiuso il bilancio 2019 con lauti utili (come fu per i 4,4 milioni di utili del 2018). Centinaia di lavoratori sono da allora privi di tutele, senza contare i danni economici all'indotto per le forniture, visto che Venezia è *homeport*, cioè un porto di partenza da dove le grandi navi partono e arrivano e si riforniscono. Pensiamo ai portabagagli, ai lavoratori a chiamata, hostess e addetti all'accoglienza con contratti precari o atipici che il crocerismo utilizzava. A loro va tutta la nostra solidarietà e appoggio per una garanzia del reddito.

Con la crisi determinata dalla pandemia Venezia è una città allo stremo, con migliaia di lavoratori del settore del turismo in cassa integrazione, o addirittura senza reddito, soprattutto chi lavorava in nero o con contratti atipici, che nel settore turistico e portuale sono purtroppo nella norma. Ma Venezia non può sopravvivere con la monocoltura turistica (che anzi, nella versione dell'*overtourism*, impoverisce la stessa vivibilità, l'ambiente, la salvaguardia della città e anche il lavoro, sempre più precario e non tutelato) e l'attuale crisi dovrebbe, per converso, essere utilizzata proprio per impostare un nuovo modello di sviluppo della città e del lavoro. Invece c'è chi continua a chiedere che ritorni tutto come prima, dimenticando che il decreto Clini-Passera dal marzo 2012 vieta il passaggio della grandi navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza lorda e che in questi otto anni invece le grandi navi hanno continuato a passare, a dispetto della legge, del buon senso e degli incidenti che il "Fronte del Porto" negava, ma che poi sono avvenuti (https://vll.staging.19.coop/in-primo-piano/2019/06/06/ora-basta-fuori-le-grandi-navi-dalla-

laguna-di-venezia/) .

Sta già girando il balletto delle cifre sugli occupati diretti e indiretti del porto croceristico, gonfiati e sgonfiati a dismisura, anche perché molti sono intermittenti e non stabili. Certo il risvolto economico dell'industria è rilevante ed è un fatto che essa dà lavoro a una parte della città: stime credibili indicano in 1.700 gli occupati del settore, che con l'indotto diventano circa 4.000. Già si è detto, infatti, che Venezia è *homeport*, anche se va considerato che queste grandi compagnie hanno proprie consociate che a livello globale forniscono quasi tutto il necessario e quindi i ricavi rimangono quasi tutti "in casa", così come le tariffe per approdi e servizi, visto che in quasi tutti i porti MSC e Costa sono entrate nel pacchetto azionario delle concessionarie le banchine portuali. Ma già in uno studio del 2013, quando il business delle crociere era all'apic
e
(https://www.academia.edu/31220121/%C3%88_solo_la_punta_delliceberg_Costi_e_ricavi_del_crocierismo_a_venezia), il prof. Tattara, docente di economia a Ca' Foscari, stimava che i ricavi derivanti dal crocierismo, valutati attraverso la somma dei redditi spesi dai turisti a Venezia e dalle compagnie di crociera (per servizi di ormeggio, di agenzia e altro), si aggiravano sui 290 milioni di euro l'anno. I costi sociali e ambientali delle crociere, considerando l'inquinamento dell'aria e del mare, venivano a loro volta stimati in una grandezza analoga. Tra l'inquinamento dell'aria dovuto ai combustibili, il suo effetto sulla salute della popolazione, sull'ambiente e sui cambiamenti climatici a causa dell'emissione dei gas serra e l'inquinamento del mare, dovuto allo scarico da parte delle navi di rifiuti solidi, di acque nere e grigie, di rifiuti pericolosi, infatti, i costi annui venivano stimati in 320 milioni di euro; e ciò senza contare i danni ai monumenti per l'alto tenore di zolfo dei combustibili, i danni alle fondamenta, alla morfologia lagunare dovuti al dislocamento delle immani carene che provocano erosione e i danni dovuti per lo scavo dei grandi canali navigabili che stanno trasformando la Laguna in un braccio di mare.

Ciò e le minacce per il prossimo futuro, determinate dai cambiamenti climatici e dall'innalzamento del livello dei mari (che renderanno insufficienti, le stesse paratoie del Mose, se mai dovessero funzionare), impongono cambiamenti radicali anche nella portualità. In questa situazione voler mantenere il gigantismo navale all'interno della Laguna è improponibile, assurdo e controproducente, anche per la comunità portuale stessa. Con le previsioni dell'IPCC (Gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici) per i prossimi decenni ? e l'abbiamo visto lo scorso 12 novembre con un'alta maree eccezionale di 1,87 cm. sul livello medio del mare, la seconda dopo il 4 novembre 1966, che ha causato danni straordinari in città e in Laguna ? le paratie del Mose (sempre se il sistema funzionerà, di fronte alle innumerevoli criticità e agli improponibili costi per la manutenzione), dovrebbero essere messe in funzione praticamente quasi sempre, decretando la morte biologica della Laguna, sottratta al ricambio con il mare, nonché la fine delle attività portuali.

È evidente che di fronte a tutto questo sarà inevitabile lo spostamento verso il mare del porto, mediante avamporti collegati alla terraferma. Ci si doveva pensare ieri, non oggi, ma c'è chi pensa solo al profitto immediato, allo sfruttamento estrattivista di Venezia e della sua Laguna, senza una visione per un futuro sostenibile.