

# Le doglie di Venezia tra navi da crociera bloccate e nuove insidie francesi

Roma. Per oltre un secolo i veneziani non sono stati capaci di risolvere il conflitto intestino tra "modernisti" e "conservazionisti", nato dopo la fine del dominio francese e austriaco nel 1866. Ovvero la disputa tra chi vorrebbe incoraggiare lo sfruttamento del turismo come principale fonte di ricchezza per i cittadini e chi invece preferirebbe conservare il patrimonio architettonico che 20 milioni di visitatori consumano ogni anno con il loro andirivieni. Il conflitto, descritto bene da R. J. B. Bosworth in "Italian Venice: A History" (Yale University Press), oggi si consuma attorno al divieto di transito delle grandi navi da crociera nel Canale della Giudecca, divieto poi bocciato dal Tar che ha prodotto una situazione di incertezza per gli operatori del settore (qual è la rotta?). Da una parte ci sono i comitati ambientalisti, sostenuti da esponenti dell'*happy few* italiana (Ilaria Borletti Buitoni che vuole fermare "l'invasione turistica"), e dall'altra chi vive di turismo e vorrebbe preservare il suo reddito, cioè i crocieristi e i lavoratori dell'indotto. Il divieto di transito in Giudecca venne imposto nel 2012 dal governo Monti con decreto firmato dai ministri Clini (Ambiente) e Passera (Sviluppo economico) sull'onda emotiva dell'incidente della Costa Concordia all'Isola del giglio. Nel 2013 la bocciatura del Tar e il vuoto regolatorio:

non è stata presa una decisione definitiva per individuare un percorso alternativo alla Giudecca che consenta di portare a Venezia i clienti delle grandi navi. Le compagnie hanno deciso in autonomia che solo le navi sotto le 96 mila tonnellate possono passare dal maestoso canale sul quale si affaccia Piazza San Marco. (In questi giorni sui media s'avanza l'idea di un attracco fuori dalla Laguna, non distante dai frangiflutti del "Mose", per poi portare i turisti in città con navette elettriche). La situazione è in stallo da così a lungo che inizia a produrre perdite economiche per Venezia e mette a rischio le medesime attività in altri porti dell'Adriatico (Bari, Ancona, Dubrovnik, Corfù). La Cruise Lines International Association (Clia), la più grande associazione mondiale del commercio crocieristico, sostiene che lo stato d'incertezza ha comportato per Venezia 40 milioni di euro in meno di spesa diretta (somma delle spese dei crocieristi, dell'equipaggio e delle navi) nel biennio 2014-'15 con ricacchi negativi su oltre 200 aziende (2.150 addetti) legate al business crocieristico. I minori benefici per l'Adriatico, calcola Clia, arrivano a 113,5 milioni di euro in minori spese dirette nel 2014-'15. Il governo italiano non ha offerto una soluzione definitiva col rischio di avvantaggiare i rivali. Le comunità adriatiche hanno inviato una lettera al presi-

dente del Consiglio, Matteo Renzi, per denunciare l'inerzia dell'amministrazione. Renzi incontrerà oggi a Venezia il presidente francese François Hollande, il quale si è già attrezzato per irrobustire l'industria portuale-crocieristica francese insidiando la primazia italiana. L'Italia beneficia di 4,5 miliardi di euro di introiti della crocieristica, quasi un quarto del complessivo impatto economico del settore in Europa (16,5 miliardi). La Francia supera di poco il miliardo di euro ma nell'arco di un decennio ha aumentato il numero di crocieristi del 154 per cento, mentre l'Italia del 63 per cento, il che fa pensare a un prossimo sorpasso. Il 3 marzo 2015 il ministro Laurent Fabius ha nominato il finanziere Jacques Maillot, fondatore del tour operator Nouvelles Frontières, "responsabile del progetto per le crociere marittime e fluviali", per valorizzare la crocieristica nazionale con un programma firmato dalle principali compagnie navali e associazioni portuali che ha l'obiettivo elevare il settore crocieristico al rango di soggetto strategico. E' un'unità governativa che Maillot, con amicizie politiche trasversali e contatti nell'alta finanza (Crédit agricole, Generali-France), intende potenziare. Le doglie esistenziali della Serenissima iniziarono con l'invasione di Napoleone, e ora rischiano di acuirsi con la volontà di potenza dei "napoleoncini" della *gauche*.

**Alberto Brambilla**

