

Industria delle vacanze. Per i big delle crociere bene il Canale Vittorio Emanuele, Stazione marittima irrinunciabile

Venezia, il piano delle compagnie

Martinoli: si decida presto, persi quasi 500mila passeggeri, a rischio 600 milioni

Barbara Ganz

VENEZIA

Tra il 29 agosto e il 1° settembre, in Olanda (Centro Csmasrt di Almere) e in Danimarca (Force Technology institute Copenhagen) si sono svolte le simulazioni congiunte di tre compagnie e di Vtp, il terminal passeggeri di Venezia. Royal Caribbean, Carnival-Costa e Msc hanno messo virtualmente alla prova sei navi diverse - la più grande di 183mila tonnellate di stazza, ben oltre il limite auto imposto di 96mila - in differenti condizioni meteo e di contesto avversivo: uno sforzo di collaborazione «senza precedenti» sulle possibilità di accesso tramite il canale Vittorio Emanuele III alla Marittima, terminal passeggeri che viene definito «irrinunciabile».

I risultati sono stati messi a disposizione delle autorità, come contributo alla soluzione di una vicenda che si trascina ormai da anni. «Le simulazioni hanno avuto esito positivo - afferma Roberto Martinoli, presidente Clia Italia, associazione gli operatori delle crociere -. Le compagnie sono pronte a iniziare al più presto le attività necessarie all'utilizzo della rotta alternativa». Analoghi esiti positivi risultano avere avuto le simulazioni condotte dall'Autorità portuale: «Sulla scorta di questi elementi confortanti confidiamo che Autorità portuale e Capitaneria diano quanto prima corso alle ulteriori verifiche previste per legge». L'importante - è il messag-

gio - è fare presto, uscendo dallo stallo che si è creato: «Da cinque anni si cerca una soluzione per il passaggio delle grandi navi. C'è una effettiva volontà di uscire dal canale della Giudecca e da San Marco, e il metodo che abbiamo seguito, quello delle simulazioni, è una prassi consolidata che si adotta ogni volta che si valuta un nuovo porto o un attracco. Non chiudiamo la porta ad altre soluzioni e daremo il nostro contributo nel lungo periodo per le necessarie valutazioni, ma non vorremo che troppe idee sul tavolo rallentassero una scelta».

Il canale figura già nel Piano regolatore portuale; proprio nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino ha annunciato di aver depositato al ministero Infrastrutture la documentazione che certifica come l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele - e anche la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri a Marghera - siano entrambi fattibili.

Nel caso del Vittorio Emanuele, servirebbe una manutenzione più che uno scavo vero e proprio, «una operazione che divrebbe richiedere dai sei a 12 mesi, più la parte burocratica», spiega Martinoli. Intanto, il settore fa i conti con l'«effetto Venezia», che si è tradotto nella perdita di quasi mezzo milione di passeggeri: da 1,8 milioni del 2013 a 1,4 previsti per il 2017, con un calo - solo nei primi sei mesi dell'anno - del 13% dei pas-

saggeri (-72mila) e del 15% delle toccate nave (27 navi da crociera in meno). Una situazione che, dato lo status di *homeport* di Venezia (capolinea, non di transito) si riflette sull'intero Adriatico, con un calo di passeggeri del 6,51%. Le stime di Risposte Turismo per Venezia calcolano per il 2017 -11,4% di turisti movimentati e -10,6% di toccate. Nell'ipotesi che la laguna diventasse vietata alle navi superiori a 40mila tonnellate, poi, il numero dei crocieristi ridurrebbe del 90% rispetto al 2012, e la spesa per beni e servizi locali dell'85% (40 milioni contro 283,6), con un calo dell'occupazione dell'83%.

«L'industria delle crociere chiede una soluzione definitiva», ribadisce Kyriakos Anastassiadis, presidente Clia Europa, mentre Venezia resta, per il fascino che esercita, un fattore chiave nella programmazione degli itinerari. «Venezia è insostituibile - chiarisce ancora Martinoli - anche per la posizione e i collegamenti aeroportuale e ferroviario. Declassandola a destinazione di transito si perderebbe in termini di spesa diretta di crocieristi, compagnie ed equipaggi, oggi pari a 436,6 milioni e fino a 170 milioni di indotto». E alla luce delle ripetute contestazioni - la prossima è annunciata per sabato - il presidente di Clia attacca: «Quello legato alle crociere è un turismo di qualità, di età media abbastanza elevata: si tratta di flussi programmati e controllati, impossibile tro-

vare fra questi viaggiatori uno dei responsabili dei tuffi in Canal Grande o degli altri episodi di degrado denunciati anche nell'estate appena conclusa».

Dalle compagnie anche l'annuncio di una «operazione verità» sui dati dell'inquinamento legato alle crociere, «per una industria che ha tutto l'interesse a tutelare e valorizzare le proprie destinazioni», spiega a Venezia Neil Palomba, membro del Comitato esecutivo Clia Europa. Un impegno che viaggia lungo più direttrici: dagli investimenti (nell'ordine di un miliardo all'anno) in nuove tecnologie per limitare l'impatto ambientale delle navi agli accordi volontari per andare oltre gli stessi limiti di legge.

1,4 milioni

I crocieristi

Stima sui passeggeri 2017, in netto calo da 1,8 milioni del 2013



Peso: 26%

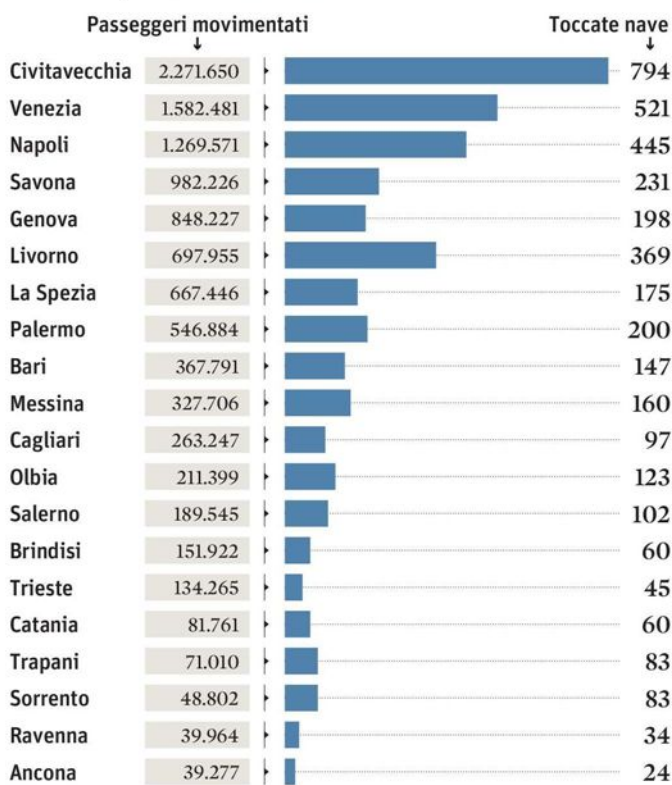


ANSA

Le crociere in Italia



Traffico complessivo. Italian Cruise Watch 2016



Fonte: Clia



Peso: 26%