

Turismo a Venezia

La crociata

17.11.2013 Venezia rischia di finire schiacciata dal turismo. Gli abitanti rimasti adesso si difendono – il numero delle grandi navi che solcano la laguna va limitato.

di DIRK SCHÜMER



© LAIF

Canale pieno: le grandi navi da crociera attraversano Venezia passando per il Canale della Giudecca; nel loro ventre recano diverse migliaia di passeggeri e membri dell'equipaggio

Tornando a casa a Venezia in auto, scorgiamo già in lontananza le navi da crociera. Sono ormeggiate ai terminal portuali e sovrastano non solo la piatta silhouette delle case appena al di sopra della linea di galleggiamento, ma anche i campanili e il Campanile di San Marco. Troneggiano sulla città. Se parcheggiamo sull'isola del Tronchetto e prendiamo il vaporetto, capita spesso che il nostro autobus acquatico ci faccia costeggiare un fronte di finestre di centinaia di cabine. Di fronte a questo silos di turisti, in grado di ospitare comodamente tre-quattromila viaggiatori e oltre un migliaio di uomini d'equipaggio, il veneziano si sente minuscolo. "Mi fanno paura", ci ha detto recentemente

la nostra amica Laura, che lavora a Venezia come insegnante e quasi tutte le mattine passa con il vaporetto sotto questi alberghi galleggianti. “E diventano sempre più numerose.”

Di notte le imbarcazioni di servizio riforniscono questi giganti con carburante e merci e li svuotano per mezzo di pompe – prima che al mattino si formino file di autobus in attesa davanti al terminal. Poi sale a bordo clientela nuova, generalmente caricata all’aeroporto Marco Polo, e i vecchi occupanti vengono portati via. Soprattutto nella mattinata del venerdì o del sabato, le grandi navi salpano con cadenza oraria. Si staccano lentamente dal terminal, con una pilotina avanti e una indietro attaccate a una cima, anche se resta da chiarire se i minuscoli rimorchiatori siano effettivamente in grado di reggere meganavi di tali proporzioni. La nave da crociera avanza poi nel Canale della Giudecca – benché non si veda, fu scavato fino a una ventina di metri per accogliere i transatlantici. Chi fa colazione sulla Giudecca, sorseggia un cappuccino in uno dei tanti caffè sulle Zattere, o dall’Altana guarda nel centro storico al di sopra del mare di case, resta senza fiato alla vista dell’enormità delle dimensioni.

Il numero dei passeggeri si è sestuplicato

Persino le facciate rinascimentali di grandi chiese come San Giorgio Maggiore sembrano improvvisamente minuscole al cospetto di questi giganti del mare. Le chiese e i loro campanili svaniscono rapidamente dietro il piroscampo. Le migliaia di viaggiatori raccoltesi sui balconi o sul ponte, se alloggiano sul lato meno interessante, scattano foto a più non posso. La nave scivola vicinissima, a neanche trenta metri di distanza, davanti alla Piazzetta con le due colonne, al Palazzo Ducale e ai suoi colonnati. Si vede tutto molto chiaramente. E viceversa: i veneziani riconoscono nitidamente il campo di calcio recintato sul ponte superiore, la parete da arrampicata, l’acquascivolo. Le comunicazioni trasmesse dal ponte risuonano gracchianti in mezza città. Se è buio, una fastidiosa tempesta di lampi si abbatte sulle case e sui passanti di Riva degli Schiavoni. In questo rapporto tra nave e città è chiaro chi comanda.

L’“inchino” è – come ormai tutti sanno grazie all’infausto Comandante Schettino – il passaggio di un transatlantico rasente a un’attrazione. Ma qui non sono le navi che si inchinano con reverenza davanti a Venezia. Vista l’eclatante differenza di dimensioni, è

chiaro che Venezia viene messa in ginocchio dalle navi. I calcoli relativi a tonnellate di stazza lorda, tasse di ormeggio, posti di lavoro e presenze turistiche dominano da mesi la stampa locale veneziana. Una statistica di cui l'ex sindaco e attuale presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Costa, va addirittura orgoglioso mostra lo sfruttamento complessivo della città. Dal 1997 il numero dei passeggeri che s'imbarcano o sbarcano a Venezia è aumentato da trecentomila a quasi due milioni l'anno.



Manifestazione a Venezia: una minuscola imbarcazione contro tante navi grandissime

In quindici anni le cifre sono sestuplicate – a testimoniare l'incredibile boom delle crociere, che oramai sono un divertimento alla portata di tutti. Per il suo mito, ma anche per la sua ottima accessibilità e, soprattutto, per il terminal vicinissimo al centro storico, Venezia è diventata uno dei porti crocieristici più amati in tutto il Mediterraneo, Barcellona e Atene, Roma e Genova debbono accontentarsi di stare in coda. Un tecnocrate come Costa rinfaccia volentieri ai veneziani quanti milioni di euro in tasse di ormeggio, logistica, servizi e spese collaterali derivanti dai pernottamenti si riversano nell'economia. Solo che ai veneziani spetta ben poco. Le ingenti tasse di ormeggio fluiscono nelle casse statali a Roma e i posti di lavoro dell'Autorità Portuale e delle compagnie armatrici, che comunque navigano con personale a buon mercato e sotto bandiere di comodo, hanno sede a Mestre. Ai veneziani restano gli oneri, tanto che dopo quindici anni di crescita selvaggia e incontrollata i cittadini sono saliti sulle barricate.

In aumento i casi di cancro a Venezia

Se fosse solo per il minaccioso passaggio attraverso il Canale della Giudecca, vicinissimo al fronte più bello del mondo, si starebbe in apprensione ogni giorno, augurandosi che nessun seguace di Schettino, nessun'avaria ai motori né errore di manovra mandi un tale colosso a conficcarsi nel Palazzo Ducale o nella Chiesa di San Giorgio. Stranamente le gigantesche eliche provocano meno moto ondoso – quell'innaturale movimento delle onde – di una barchetta a motore o un taxi acqueo. Tuttavia, gli esperti ritengono che in profondità le eliche facciano girare vorticosamente l'acqua della laguna, sospingendola contro banchine e fondamenta, nei punti più a rischio di sgretolamento. I danni sott'acqua non si vedono.

Proprio come l'inquinamento atmosferico. In effetti in questa metropoli sul mare, senza auto e con il vento fresco dell'Adriatico, dovrebbe essere particolarmente facile respirare.

Eppure, sempre più spesso le statistiche che denunciano un aumento dell'incidenza del cancro a Venezia occupano titoli a caratteri cubitali. I nemici delle navi da crociera fanno risalire questi casi, spesso riguardanti bambini, non solo al porto chimico certamente assurdo di Marghera, in terraferma, ma anche alle ciminiere fumanti dei giganti del mare.

Se in un solo giorno in laguna si contano fino a cinque, sette, dieci navi da crociera, per gli abitanti la concentrazione di polveri sottili è di diverse volte superiore a quella che si registra nella zona intorno a Milano. Perché i fumi combusti delle navi da crociera, che bruciano l'olio pesante più a buon mercato, pieno di zolfo e residui metallici, non passano attraverso alcun catalizzatore. Quanti dei cinquantamila decessi che ogni anno in Europa vengono imputati ai gas di scarico delle navi riguardano Venezia? Nel suo tour di nove giorni nell'Adriatico un crocierista brucia più anidride carbonica di un automobilista in un anno. I motori delle meganavi, che provvedono anche all'energia elettrica e alla climatizzazione di bordo, rombano incessantemente per tutta la notte mentre nuvole di fumo si posano sulla città.

È tutto congestionato

Ma non basta. Quasi due milioni di croceristi giornalieri vengono sguinzagliati in grandi gruppi nella città già strapiena. Non si tratta di viaggiatori individuali col pallino della cultura che girano con la guida in mano né tantomeno di un irritato gruppo di studenti in gita scolastica che l'insegnante deve mettere continuamente in riga. Appelli di questo genere sono del tutto inutili per i gruppi di centinaia di crocieristi in tour. I visitatori-lampo, generalmente anziani e spesso disabili, si accalcano nel groviglio di calli come frenetici animali di un gregge. Solitamente hanno poche ore a disposizione e finiscono per concentrarsi tutti insieme nel cuore della città. In qualche modo, le stoiche guide munite di altoparlanti pilotano i loro grupponi tra la Basilica di San Marco, il Teatro La Fenice e il Ponte di Rialto. In certi giorni è impossibile passare attraverso le orde umane che ogni minuto svoltano gli angoli senza alcun riguardo per residenti o singoli individui.

Negli ultimi mesi i diversi gruppi di interesse stanno litigando per stabilire se la città trae effettivamente vantaggio da questo viaggiare sfrenato. Visto che i turisti hanno la loro stanza d'albergo sull'acqua, anche la lobby degli albergatori è spaccata. Il titolare del rispettabile Metropole ha pubblicato a proprie spese un annuncio su Il Gazzettino locale per esprimere tutta la sua avversione per le navi da crociera che oscurano il cielo quando passano davanti al suo albergo.

La piccola industria dei venditori di ninnoli, maschere e oggetti in vetro colorato, legalmente o illegalmente onnipresenti nelle calli del centro storico, si avvantaggia più di tutti dai croceristi. La ristorazione meno di tutti, perché le masse vengono nutrite a bordo. In un fine settimana in cui vi sono crociere, nella gremita Piazza San Marco è facile verificare se la delicata struttura cittadina sopporti l'assalto di trenta-quarantamila ospiti addizionali in un colpo solo: assolutamente no. Una conoscente veneziana che deve guidare, in polacco o tedesco, questi gruppi attraverso la giungla di calli, è sempre più stressata settimana dopo settimana. Non si riesce più nemmeno a far vedere le attrazioni più ovvie; tutto è congestionato e il morale dei viaggiatori è a terra. Ciò nonostante, sempre più persone vengono pompate in città.

I transiti vengono ridotti del venti per cento

Quando nel giorno record del 12 settembre dodici navi si sono ritrovate a Venezia per un appuntamento senza precedenti, la misura era ormai colma – e anche la laguna. Inoltre, il problema dell'enorme spostamento d'acqua nella piatta laguna è trascurato dalle autorità. Gli attivisti del comitato popolare "No grandi navi" hanno sfruttato questa parata di navi da crociera per bloccare con barche a vela e a remi il delicato Canale della Giudecca.

"Dobbiamo difendere la nostra città", ci ha esortato quel giorno la nostra battagliera amica Paola mentre batteva le pentole sulla riva. Verso mezzogiorno, in concomitanza con l'orario di partenza delle navi, decine di coraggiosi attivisti si sono buttati nelle torbide acque della laguna – indossando mute di neoprene. Per quattro ore nessuna nave da crociera è entrata o uscita da Venezia. I poliziotti andavano avanti e indietro tra i dimostranti, rilevavano dati personali e comminavano multe per migliaia di euro.



© AFP

Uno spettacolo indesiderato: non è questo che si sogna guardando fuori dalla finestra della camera da letto

Persino il sindaco Giorgio Orsoni, altrimenti non propriamente contrario all'industria turistica, si è reso conto dell'emergenza. Nelle trattative condotte a Roma con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è deciso che dall'aprile 2014 i transiti saranno ridotti del venti per cento. Dal prossimo autunno, a Venezia non potranno ormeggiare più di cinque navi contemporaneamente. E dal novembre 2014 i giganti del mare oltre le

96.000 tonnellate di stazza lorda saranno banditi dalla città lagunare. A causa dei lavori della diga Mose, da adesso, al termine della stagione crocieristica, fino all'aprile 2014 le grandi navi non potranno più entrare in laguna attraverso la Bocca del Lido. Ancora non si sa se tutto questo basterà a placare la situazione.

Basterebbe scavare un nuovo canale dietro l'Isola della Giudecca che conduca al canale navigabile utilizzato dalle navi merci dirette al porto di Mestre, e verso il 2015 anche le navi da crociera di maggiori dimensioni avrebbero modo di tornare al terminal in laguna, seppur senza transitare davanti a Piazza San Marco. Questo sarebbe ancora peggio. Ma è esattamente questa variante che ha in mente il presidente dell'Autorità Portuale Costa, il quale si è perfino offerto a far scavare il canale dai propri esperti.

“Giorni con centinaia di migliaia di turisti”

È questo che gli attivisti anti-crociere vogliono impedire a ogni costo. Un altro canale profondo significa un maggiore ricambio della laguna, più sedimenti, più acqua alta – una catastrofe ecologica in più. D'altro canto, le compagnie crocieristiche vogliono assolutamente evitare un approdo nell'orrendo porto industriale di Marghera e continuare a ormeggiare direttamente in città. Altre città portuali quali Trieste spererebbero nello spostamento degli itinerari. Ma se questo avvenisse veramente? La settimana scorsa Paolo Costa, che ha liquidato la protesta come “puramente emotiva ed estetica”, ha sbattuto in faccia ai veneziani il suo bilancio – certamente non imparziale. La riduzione del venti per cento e la rinuncia alle grandi navi significherebbero, da sole, una perdita di almeno otto milioni di euro di entrate.

Gli ottocento posti di lavoro perduti – beninteso, quasi tutti sulla terraferma – negli anni arriverebbero a 2500, e anche questa sarebbe una catastrofe vista la crisi del lavoro in Italia.

Sul malato centro storico di Venezia, che molti visitatori già considerano un cadavere urbano, viene quindi ancora una volta condotta una lotta di interesse. Ancora più commercio, più turisti, più inquinamento per i sempre meno abitanti? Anche il Ministro dell'Ambiente Orlando ha recentemente ammonito contro un capitalismo di rapina turistico che consuma la bellezza dell'Italia – Venezia in primis – senza creare strutture

sostenibili per un paese vivibile.

“Spesso mi chiedo quante persone e quante navi Venezia riesca a tollerare. In autunno abbiamo avuto giornate in cui si sono contati oltre centomila turisti; non si poteva salire sul vaporetto e non si passava neanche a piedi.” Così riflette la nostra amica Laura una sera, davanti a quel bicchiere di vino che da anni prendiamo regolarmente insieme in Via Garibaldi. Anche per la Biennale Arte 2013 i visitatori sono stati numerosi come non mai; vanno poi aggiunti gli innumerevoli autobus che arrivano da tutta Europa, le sempre nuove linee aeree che fanno rotta su Venezia, i battelli che giungono dalle spiagge circostanti, fin dalla Dalmazia.

"Diventa di più, sempre di più, sempre di più", si lamenta Laura mentre una gigantesca nave da crociera sfila in direzione della Chiesa della Salute – riducendo in un colpo solo la vecchia e bella Venezia a una fragile Lilliput.

“A volte”, dice Laura, “la notte sogno che uno scoppio improvviso manda in frantumi Venezia per l’uso eccessivo. O che viene spinta sott’acqua dal peso. Non sarebbe possibile?” Non lontano, tra le calli, appena iniziato il viaggio in Adriatico, la nave ha allegramente suonato la sua sirena. Non suonava per niente bene.