

Venezia scompare mentre le navi tornano in crociera

Venezia. Dopo il tonfo dovuto alla pandemia, e nonostante la guerra in Europa, il mercato crocieristico italiano e internazionale ha rosee previsioni di ripresa per quest'anno e di crescita a partire dal 2026. «Ma per la prima volta negli ultimi decenni lo fa con un convitato di pietra, il porto di Venezia», afferma il presidente di Federagenti, Alessandro Santi.

Santi si riferisce ai positivi dati provenienti dal Seatrade Cruise in corso a Miami, che però forniscono indirettamente «la conferma di un'esclusione ormai in atto di Venezia dagli itinerari delle principali compagnie crocieristiche, che avrà sicuramente conseguenze sul sistema di tutto l'Adriatico nei prossimi anni». Santi si riferisce alla stretta normativa sull'ingresso delle grandi navi da crociera nel centro della città attraverso il bacino di San Marco, con conseguente spostamento degli approdi fuori la Laguna. È una questione annosa, iniziata con il naufragio della Costa Concordia nel 2012, che portò al decreto "anti-inchini" firmato dal governo Monti, mai applicato e prorogato di anno in anno. Poi il decreto legge 103 di settembre scorso, del governo Draghi, che dovrebbe mettere la parola fine alla questione. Il problema è che, in assenza di approdi alternativi - Venezia fino al 2019 era il secondo porto italiano per crocieristi dopo Civitavecchia - la città, continua Santi, «scompare come home port iconico e più importante del Mediterraneo. Com'era annunciato, la fase transitoria indicata dal DL103 che prevedeva azioni a favore della salvaguardia di Venezia e del lavoro non ha prodotto nulla di concreto. La città è assalita dal turismo mordi e fuggi e la qualità e il valore aggiunto dei crocieristi organizzati e alto-spendenti è stato rapidamente sostituito, con fattori moltiplicativi enormi, da visitatori giornalieri, 'addio al nubilato e celibato' e raid alcolici. Con la conseguenza evidente di centinaia di lavoratori che attendono da mesi sostegni e le compagnie legittimamente in fuga». «Se ad agosto del 2021 si fa una legge con tale nome e dopo otto mesi nulla si è mosso, qualcosa evidentemente non va. La programmazione su Venezia oggi la si riesce a fare di mese in mese e le navi con i loro passeggeri non possono aspettare la burocrazia italiana. Analogo destino, ovvero un nulla di fatto, per il disegno di legge che attraverso un concorso di idee, avrebbe dovuto fornire delle certezze sul futuro del porto crocieristico e container di Venezia. L'iter si è bruscamente bloccato, con perdita di tempo e denaro, e conferma i tanti dubbi che erano stati sollevati sulla modalità del procedimento, che aveva trascurato colpevolmente anni di studi e di confronti tecnici avanzati, e purtroppo sancisce un'ulteriore perdita di credibilità del sistema paese».