

**Intervento del Presidente di CruiseVenice Massimo Bernardo all'audizione della IV Commissione (Congiunta alla V, VI, IX e X Commissione) venerdì 5 luglio ore 14.30 Ca' Loredan con il seguente ordine del giorno: Illustrazione e comparazione delle ipotesi progettuali alternative all'attuale rotta di transito delle navi da crociera.**

E' con grande umiltà ma con altrettanta determinazione che il Comitato CruiseVenice vuole qui riaffermare quei punti fermi che consentano alla Città e al suo porto di mantenere quella leadership che nel comparto crocieristico pone Venezia al primo posto come home port nel Mediterraneo e quarto porto al mondo alla luce di quanto recentemente dichiarato dal presidente del Clia Europe (l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche in Europa) Manfredi Lefebvre d'Ovidio ." noi spostiamo le navi dove c'è un regime accogliente, dove non ci fanno manifestazioni contro".

Basterebbero queste parole per farci riflettere su quanto rischiosa sia la partita quando a pagare il conto sarà, nel suo complesso, tutta l'economia della Città, tutti noi e i nostri figli e non solo in termini di posti di lavoro, di indotto, di maggiori costi per i servizi tecnico nautici, di nuove opportunità di crescita ma, soprattutto, perché mai riusciremo a spiegare al mondo perché a Venezia si voglia a tutti i costi cambiare ciò che funziona a meraviglia e in tutta sicurezza dando lustro e prestigio a livello mondiale alla nostra Città.

CruiseVenice, non rappresenta solamente un Comitato che associa quanti sostengono la crocieristica a Venezia ma un vero e proprio team di imprenditori, di esperti, di lavoratori, di gente comune di tutte le età, impegnati come tutti a contrastare la pesante crisi economica in atto facendo dello sviluppo del porto e delle positive ricadute economiche e sociali sulla Città una grande opportunità anche per quei tanti cassaintegrati delle tante aziende di PortoMarghera che oggi non hanno credibili alternative per il proprio futuro.

Il nostro impegno, portato avanti senza clamore ma con concretezza propositiva e con grande determinazione, non è stato certo supportato da quel terrorismo mediatico, al solo scopo di far notizia, spesso ispirato da colorati fatti di cronaca mirati ad alimentare lo scontro piuttosto che il dialogo. Un flusso continuo che è dilagato, oltre il perimetro lagunare a livello globale, tra l'altro creando grandi aspettative tra i porti nostri diretti concorrenti che vedono nel traffico crocieristico l'affare del secolo proprio per l'indotto che esso può generare. Non solo Trieste e Ravenna ma anche Capodistria, Fiume, Dubrovnik, Spalato e addirittura il Pireo o perfino Istanbul come home port per le compagnie che oggi scalano Venezia.

A fronte di questa masochistica campagna mediatica il Comitato CruiseVenice non è caduto nella trappola di quanti hanno fomentato e ancora perseguono lo scontro tra istituzioni e cittadini ma, forte della bontà e della correttezza delle proprie proposte, alla luce di incontestabili dati scientifici, pur rispettando la sempre legittima libertà di opinione, risponde coi numeri e con le tante iniziative adottate perché il traffico crocieristico non abbandoni Venezia.

Fermo restando che l'attuale terminal crocieristico della Marittima con i grandi investimenti già fatti ed in atto non si sposta con la bacchetta magica, senza contare che ciò comporterebbe, in spregio ad ogni logica economica, un intollerabile sperpero di denaro

pubblico, vorrei ricordare che lo spostamento a Porto Marghera per il rischio chimico e per la commistione tra il traffico crocieristico e quello commerciale ed industriale, anche a detta dell'Autorità Marittima, non appare concepibile sia sotto il profilo della sicurezza della navigazione che sotto quello economico in quanto si penalizzerebbe l'attività dei tanti terminali oggi impegnati nel traffico commerciale; sempre in termini di sicurezza va ricordato come le recenti normative impongano alla nave 2 piloti e 2 rimorchiatori oltre, grazie all'accordo Blu Flag, l'uso di carburante allo 0,1% di zolfo, protocollo questo adottato per primo e unico in Europa per il porto e la Città di Venezia.

Nessun problema anche per quanto riguarda la navigazione vera e propria nei canali lagunari tenuto conto che, proprio per la loro configurazione delle sponde a "V", costringono la nave a navigare al centro del canale rendendo impossibile ogni "deragliamento" da quel virtuale "binario" obbligato da percorrere fino ad un massimo di 6 nodi di velocità, per raggiungere l'ormeggio.

Dal punto di vista della ricaduta economica voglio solo ricordare che secondo i dati del 2012 elaborati dalle università di Padova e Ca' Foscari di Venezia il traffico crocieristico vale circa 465 milioni di euro di spesa diretta di cui 365 milioni (cioè oltre il 90% del totale) proviene da navi superiori alle 40.000 tonnellate, queste ultime rappresentano il 6% cioè 164 toccate (escluse le navi fluviali) con 110.000 crocieristi contro le 406 toccate di navi oltre le 40.000 tonnellate corrispondenti a 1 milione e 700 mila crocieristi.

Da qui si può intuire come l'applicazione del decreto Clini-Passera, se applicato nei termini previsti, anche a fronte dello sviluppo dell'industria navale significherebbe la morte della Venezia crocieristica con una perdita per il comune del 3,6% del P.I.L. locale e di circa 4.225 posti di lavoro (su un totale di 7.600 unità complessive del comparto (secondo i dati dell'Autorità Portuale). Senza contare il danno all'altro grande motore del traffico, l'aeroporto, che movimentata circa 500.000 crocieristi, il 30% all'imbarco/sbarco, mentre il contributo diretto dei crocieristi al Comune di Venezia/Aziende partecipate si aggira sui 3,2 milioni di euro per acquisto biglietti ACTV, pass ZTL per aeroporto People Mover, Alilaguna ecc. ecc., per non parlare di alberghi e ristoranti, agenzie di viaggi e negozi di ogni genere.

Quanto vi ho illustrato non può prescindere da quanto affermato dal presidente del CLIA al quale la Città di Venezia ed in primis l'Amministrazione Comunale dovrà assicurare non solo la potenzialità e la disponibilità della Città ad accogliere benevolmente navi e crocieristi ma puntando soprattutto al suo grande, vero patrimonio e cioè quello che ha contraddistinto la Serenissima nei secoli come "città aperta" all'interscambio delle culture del mondo nella "cultura delle regole" dentro e fuori della sua laguna.

E' questo il messaggio che CruiseVenice ha rilanciato alla grande stampa internazionale perché ogni ospite di questa nostra Città non si senta un viandante ma un prezioso ambasciatore di quelle eccellenze che solo Venezia sa a tutti donare.

Ritengo che questo debba essere l'impegno di noi tutti al di fuori di ogni appartenenza politica o partitica quando abbiamo tutti lo stesso traguardo da raggiungere: innanzi tutto la salvaguardia della Città, il benessere e la sicurezza del lavoro come antidoto ad una crisi economica e di valori che sempre più spesso lascia spazio a scelte, a volte insensate, di cui è difficile prevederne le drammatiche ricadute su chi, ogni giorno, deve fare i conti sul mercato quotidiano del nostro vivere.

CruiseVenice non può, dunque, accettare provvedimenti a “scatola chiusa” quando con la politica delle esternalizzazioni si mette in gioco il futuro di migliaia di posti di lavoro.