

A molti il nome di David Dingle non dirà nulla. Né molti sapranno in che modo è legato a

Venezia. Non ci dilunghiamo troppo e sveliamo l'arcano: è il presidente della filiale britannica di Carnival il più grande operatore mondiale della crocieristica.

Il settore, **come si sa**, è alle prese con le sempre maggiori proteste dei cittadini contro la "saturazione" dei centri storici per la massiccia presenza di turisti. Barcellona, Dubrovnik, Venezia e molte altre accusano le compagnie di crociera di rendere le città invivibili per i loro stessi abitanti.

E le risposte che le città hanno dato al problema sono le più varie.

Da ultima Dubrovnik. Per far fronte alle ondate di turisti scaricati della navi, la città croata ha deciso di ridurre drasticamente il numero dei visitatori che possono accedere al centro storico, circondato dalle mura medievali: oggi sono quattromila gli accessi giornalieri consentiti (l'Unesco consigliava un limite di ottomila ingressi).

Venezia, lo sappiamo, è alle prese con la delicata vicenda del percorso che le navi da crociera dovranno seguire per arrivare in città, per evitare il passaggio attraverso il bacino di San Marco. È evidente che il settore della crocieristica si preoccupi e corra ai ripari, per evitare soluzioni più radicali che potrebbero danneggiarne le finanze e l'immagine.

E probabilmente si devono leggere le dichiarazioni recenti di David Dingle in tal senso.

Però qualcosa di interessante c'è.

Durante una recente conferenza a Londra, Dingle ha affrontato infatti il tema del rapporto tra crocieristica e sovraffollamento delle città d'arte, ribadendo che le crociere sono "solo una piccola parte del problema", però quella più visibile. Dice, infatti, che a Venezia e a Barcellona il turismo crocieristico ha un impatto minore del cinque per cento sul carico generale dei turisti.

Per la prima volta però una compagnia di crociera, la più importante, riconosce che il problema del sovraffollamento turistico esige anche la loro responsabilità. Dingle infatti ha affermato che "tutti noi del settore riconosciamo che il sovraffollamento è un fenomeno da affrontare". Se l'obiettivo è quello di non impedire alle persone di viaggiare e di visitare magnifici luoghi, le compagnie devono farlo in maniera responsabile.

Certamente, dice ancora Dingle, qualsiasi sia la scelta che la loro industria farà, non sarà

comunque la soluzione al problema del sovraffollamento, che è un tema che deve essere affrontato da tutto il settore del turismo e dalle autorità locali.

Ma dietro quest'improvvisa relativa ragionevolezza, questo sentirsi parte della criticità - è la prima volta in termini così espliciti per un grande operatore del settore - c'è chi vede l'arrivo di un problema, letteralmente, più grande: la nuova generazione di navi da crociera, capaci di trasportare 5.600 passeggeri, come le Seaside EVO della Msc, costruite da Fincantieri a Monfalcone. Navi di 339 metri che difficilmente potrebbero manovrare lungo il canale della Giudecca e nel bacino di San Marco, ma che richiedono canali più profondi per arrivare a Marghera. Il nuovo contenzioso con gli abitanti delle città meta di queste nuove meganavi hanno qualche ragione in più per essere preoccupati.

