

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## I difensori dell'ambiente rispondono alla nascita di "Welcome Ashore" per le crociere a Venezia

Nicola Capuzzo · Saturday, December 6th, 2025

Leggiamo dall'intervista ad Alessandro Santi, pubblicata nel quotidiano on line del 27 ottobre u.s., che è nato un nuovo sito web "Welcome Ashore" che ha l'obiettivo di riequilibrare la narrativa sul turismo crocieristico in Italia e nel Mediterraneo.

L'ing. Santi evidenzia la matrice di "movimento civico" del suo sito, "impostato per nascere dal basso", "sostenuto da residenti, piccole imprese e lavoratori" che intendono promuovere un approccio equilibrato che supporti le economie locali, protegga l'ambiente e rispetti le città. Per attuare questo nuovo approccio comunicativo il progetto intende portare dati scientifici e la voce dei cittadini e dei lavoratori della filiera, raccogliendo le esperienze sia positive che negative sui problemi, anche ambientali, che il crocierismo comunque comporta.

Conquistati da tanta cortese e accattivante presentazione siamo entrati nel sito per conoscere più compiutamente il punto di vista apparentemente così equilibrato e aperto allo scambio. Abbiamo così scoperto che per aderire alla "coalizione Welcome" bisogna appartenere a una azienda o organizzazione. Il sito ha, come molti altri esistenti online, la funzione di coordinare operatori economici privati che intendono intraprendere attività di accoglienza turistica nel più vasto mercato del sistema crocieristico.

Nulla da ridire sull'obiettivo del sito e dell'attività dell'ing. Alessandro Santi. Quello che crea perplessità è l'ambiguità comunicativa adottata.

A quanto pare, è convincimento dell'ing. Santi che un'agenzia di operatori economici privati, che guadagnano nel mercato crocieristico, possa modificare il comportamento predatorio delle compagnie che operano in Italia. I cittadini residenti nelle città portuali vengono facilmente bollati come "oppositori del crocierismo" ma, in quanto tali, potremmo forse essere meglio identificati come "difensori della qualità dell'aria, dell'ambiente marino e del paesaggio" per poter avere garanzie di respirare senza ammalarci, di non vedere il panorama delle nostre città deturpato da strutture gigantesche, che sarebbero severamente vietate se fossero a terra, e di non vedere il mare nei nostri porti e nelle nostre coste inquinato dagli scarichi dei sistemi di lavaggio dei fumi, adottati dagli armatori per risparmiare sul costo di carburanti più puliti.

Posta in questo modo la questione cittadini residenti/crocierismo assume una complessità molto particolare e sensibile. La scienza ci dice da anni che di inquinamento si muore e questa verità non

può essere rapportata al valore economico del mercato senza sollevare una questione morale. Questo è il problema reale attualmente irriducibile e irrisolvibile, perché una società umana non può accettare una contraddizione così netta, nemmeno se si introduce, come molto spesso accade, il parametro occupazionale. E le navi da crociera, lo dicono i dati scientifici, emettono il particolato più fine e nocivo.

Non solo: ci domandiamo se il business crocieristico possa mai avere le caratteristiche minime di una reale sostenibilità ambientale e sociale. Come noto, il Guardian ha recentemente pubblicato un report intitolato “Le crociere, un disastro per il pianeta”. Non solo ogni crocierista provoca l’emissione di gas climalteranti per quasi quattro volte quelli emessi dal passeggero di un aereo. C’è ben di più, visto che la flotta delle crociere (1% del totale del naviglio mondiale) produce da sola il 25% dei rifiuti chimici e organici dispersi in mare. A fronte di ricadute economiche tutte da verificare, registriamo impatti insostenibili sul territorio, per la congestione e l’ulteriore inquinamento derivante dai pullman che spostano i crocieristi e per gli effetti sugli ecosistemi costieri legati al gigantismo navale e all’incremento che questa attività richiede in termini di porti sempre più profondi ed estesi.

Le crociere – anche qualora si realizzasse compiutamente la rete del cold ironing – implicano una continua crescita del fabbisogno energetico con conseguenze, ancora una volta, negative per l’ambiente. Da ultimo, l’utilizzo frequente delle c.d. “bandiere di comodo”, favorisce trattamenti fiscali agevolati (le tasse, poche, vengono pagate altrove) e l’adozione di contratti di lavoro scarsamente o per nulla tutelanti per gli equipaggi.

Riteniamo che le riflessioni del dott. Santi debbano essere ricondotte su questo piano complessivo, anziché trasformarsi in una legittima ma irricevibile difesa di un modello turistico semplicemente inaccettabile a livello ambientale e sociale.

I comitati e realtà associative:

Associazione Ambiente Venezia

Associazione Livorno Porto Pulito APS

Circolo Territoriale di Ancona V.A.S. Onlus

Comitato Attac – Livorno

Comitato No Grandi Navi Venezia

Comitato Palermo che Respira

Comitato Porto Città Ancona

Comitato Tutela Ambientale Genova Ovest

Ecoistituto Reggio Emilia e Genova

Rete Facciamo Respirare il Mediterraneo

Rete Ambiente Altro Turismo La Spezia

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, December 6th, 2025 at 8:15 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

