

Nachfolgend ein Auszug aus dem Buch “**Sanfter Tourismus** - Von der Tourismuskritik über den Overtourismus zur Nachhaltigkeit - Chancen und Probleme der Realisierung eines ökologieorientierten und sozialverträglichen Tourismus durch deutsche Reiseveranstalter“ von Prof. Dr. Torsten Kirstges, ins Italienische übersetzt durch Chiara Tincani:

#### 4. Caratteristiche della critica del turismo – problemi e rischi per un turismo ecosostenibile

##### 4.1. Visione generale sugli effetti negativi del turismo

###### **Considerazioni essenziali del capitolo:**

Oltre ai molteplici aspetti positivi, al turismo si attribuiscono anche altrettanti aspetti negativi e problematiche; alcuni dei quali emersero già nel XIX secolo. Dei presunti aspetti positivi, sociali ed economici del turismo soltanto alcune persone ne traggono vantaggio, mentre molti soffrono di condizioni lavorative precarie, di sfruttamento e perdita della patria. Una dominante industria turistica compromette le destinazioni. L'incontro tra viaggiatori e locali è puramente superficiale e rafforza i pregiudizi; la cultura diventa un fenomeno commerciale e i diritti dell'uomo vengono violati.

**Parole chiave** che successivamente alla lettura di questo capitolo dovrebbero essere chiarite al lettore: Storia della critica del turismo; Enzensberger; condizioni lavorative precarie; emigrazione dalla Germania nel XIX secolo e l'odierno esodo dalla campagna nei paesi in via di sviluppo maggiormente turistici; commercializzazione della cultura autoctona attraverso il turismo; relativi esempi.

Viaggiare è fantastico, formativo ed una delle migliori forme di promozione economica, ma è bene occuparsi anche degli effetti negativi del turismo. La critica del turismo non è una novità, poiché già nel 1817 lo scrittore francese *Stendhal* (*Marie-Henri Beyle*) si era lamentato del comportamento di molti inglesi e russi a Firenze in occasione del suo Grand-Tour in Italia. Nel 1857 l'inglese *John Ruskin* condannò apertamente il danno recato alle città e al paesaggio da parte di visitatori entusiasti; già Ruskin aveva visto l'imminente declino di Venezia. *Marc Twain* rimase negativamente colpito dalla trasformazione del mondo nei confronti dei luoghi meritevoli di essere visitati già durante un suo viaggio nel 1867. Nel 1871 l'inglese *Robert Kilvert* sosteneva che, di tutti i parassiti, il turista fosse quello più nocivo.

Nel 1958 <sup>101</sup> *Hans-Magnus Enzensberger* riconobbe nella sua opera *Teoria del turismo* i problemi causati da ciò e criticò anche la critica indifferenziata del turismo.

Con il turismo crescevano in lui anche la noia e l'autocritica fino all'odio stesso per i viaggiatori. Anche se non sono da negare le possibilità dell'economia e soprattutto quelle della politica occupazionale già elencate, molti critici del turismo temono però che alla fine prevarranno le conseguenze negative riconoscibili solo nel lungo periodo.

Alcuni di questi problemi verranno di seguito illustrati.

---

<sup>101</sup> “ Of all noxious animals ... the most noxious is a tourist. And of all tourists the most vulgar, illbred, offensive and loathsome is the British tourist. “

#### **4.1.1. Problemi economici e socio culturali**

##### **4.1.1.1. Visione d'insieme sui problemi socio-culturali ed economici del turismo**

Spesso trovano spazio soltanto **posti di lavoro stagionali**, che tra i locali rappresentano solamente **lavori poco qualificati**; altri compiti vengono assegnati invece ai forestieri.<sup>102</sup> Spesso nel settore del turismo ha luogo il **dumping salariale**, i lavoratori vengono sfruttati (salari troppo bassi, troppe ore di lavoro, straordinari non pagati), non esiste ancora una previdenza sociale per, ad esempio, i contratti collettivi. Gli interessati, a causa di una mancata effettiva organizzazione sindacale, raramente possono lamentarsi.

Così le **cameriere delle Canarie** (Kellys) hanno manifestato da giugno a settembre 2018 contro le loro condizioni lavorative inaccettabili e precarie. Il lavoro è troppo faticoso e le richieste troppo severe (troppe camere da pulire in rapporto al tempo a disposizione: per es. 20 camere in sei ore = circa 20 minuti per camera), tanto che molti lavoratori delle Canarie devono svolgere straordinari non pagati per non compromettere il loro lavoro.

Quindi anche in Germania e in Europa, nei settori del turismo e della gastronomia, si avverte un alto tasso di occupati impoveriti; ed anche in questo campo viene retribuito sempre più spesso il salario minimo stabilito dalla legge. Il fascino di un lavoro nel settore del turismo, che consiste nel vedere qualcosa del mondo, va a scemare nella **perdita dalla patria**, poichè il lavoratore non si sentirà mai a casa da nessuna parte. Infatti, l'ambiente elegante di un hotel o di una nave da crociera non rispecchierà mai la sua identità. Si conoscono molte persone, clienti simpatici provenienti da tutto il mondo e colleghi alla mano (che spesso cambiano), ma in realtà non si conosce mai nessuno per davvero. Si sente la mancanza della famiglia e di quelle amicizie vere che durano da anni. Vitto e alloggio gratuiti in quegli hotel di proprietà del datore di lavoro non possono dissimulare la mancanza di garanzie sociali. Ciò che emerge è una **segregazione**, vale a dire una linea di separazione tra vincitori/beneficiari e vinti/svantaggiati. L'effetto del mercato del lavoro del turismo è quindi molto limitato.

È ora di parlare della dominante industria turistica, molto pericolosa dato che conduce a delle dipendenze unilaterali. Un'intera regione può diventare dipendente dalle entrate generate dal turismo. Se questo viene a mancare (ad es. a causa di catastrofi naturali come terremoti, inondazioni ecc., a causa di attentati terroristici, disordini ecc. oppure anche a causa di un'oscillazione della domanda (vedi il ciclo di vita delle destinazioni turistiche nel capitolo 3.2.3.)) l'economia entra in una recessione.

**L'inflazione causata dal turismo** può diventare un problema: il livello dei prezzi nei centri turistici aumenta, così che, per le persone che non partecipano allo sviluppo del reddito generato dal turismo, molti dei beni diventano inaccessibili. **I prezzi immobiliari** crescono rapidamente, **gli affitti degli appartamenti** aumentano oppure semplicemente non sono più disponibili nella quantità richiesta, poichè vengono affittati ai (singoli) turisti per un breve periodo ad un prezzo però molto elevato.

---

<sup>102</sup> Cfr. ad es. Zahn, Einfluß, p. 183-192; Platzmann, Ausbeuter, p. 38.

Tra gli anni 90 e i 2000 sull' **Isola di Rè**, isola francese situata nell'oceano Atlantico, i **prezzi degli immobili e dei terreni** crebbero notevolmente, poichè molti stranieri comprarono degli immobili come seconde case. Questo comportò un aumento di valore dei terreni e degli immobili, proprietà dei locali, così che questi divennero improvvisamente patrimonio tassabile (Impôt de Solidarité sur la Fortune). I locali non potevano però pagare tale imposta poichè non avevano un'entrata e non riuscivano così a trarne ricavo. Discorso analogo va fatto per la regione francese del **Périgord**, soprattutto da quando *Ryanair* ha creato una linea tra il Regno Unito e l'aeroporto di Bergerac, cosa che ha permesso la crescita di un flusso turistico con la conseguente domanda di case vacanza.

La (presunta) attrattività dei centri turistici promuove l'esodo dalla campagna: in particolare i giovani emigrano dall'entroterra agricolo verso i centri turistici.<sup>103</sup>

In **Germania** nel corso dell'**industrializzazione** dal **1871** (costituzione dell' Impero tedesco a seguito della guerra franco-prussiana) al **1914** (inizio della prima guerra mondiale) ha avuto luogo per 40-50 anni un esodo dalle campagne piuttosto forte. In Germania fino a circa il 1895 erano di più le persone impegnate nell'agricoltura, piuttosto che quelle nell'industria (urbana), successivamente però il rapporto quantitativo fra popolazione rurale (in calo) e quella impiegata nell'industria (in aumento) cambiò. Molti degli **ex abitanti delle campagne si impoverirono** a seguito dell'immigrazione verso le grandi città. Le ragazze di campagna non sempre ottennero il lavoro di domestica come speravano, anzi molte dovettero prostituirsi. Altre emigrarono oltremare. *Hapag Lloyd* si ingrandì con *Albert Ballin* grazie ai passaggi transatlantici da Amburgo a New York, i quali durante l'inverno non erano così frequenti, perciò dal 1891 le navi non utilizzate vennero impiegate nelle regioni del sud come **prime navi da crociera**. Tale processo dell'esodo dalle campagne e le sue conseguenti ripercussioni ebbe luogo nei così detti **paesi in via di sviluppo, però 80 e 100 anni più tardi**.

La **superficialità dei rapporti con i turisti** non contribuisce ad una positiva comunicazione tra popolazioni, bensì conduce anche ad un **rafforzamento dei pregiudizi**<sup>104</sup>. La massa di viaggiatori non vuole conoscere realmente gli altri, bensì si accontenta di un'impressione superficiale. Soprattutto nei resort all inclusive i turisti faticano ad uscire dal proprio villaggio, non entrando così in contatto con le persone e i paesaggi del posto.

Spesso si arriva ad una **commercializzazione della cultura**. Cerimonie religiose vengono estrapolate dal loro contesto sacro per essere immortalate dai viaggiatori<sup>105</sup>, non più celebrate per il loro significato tradizionale, ma solo per i "turisti -fotografi".

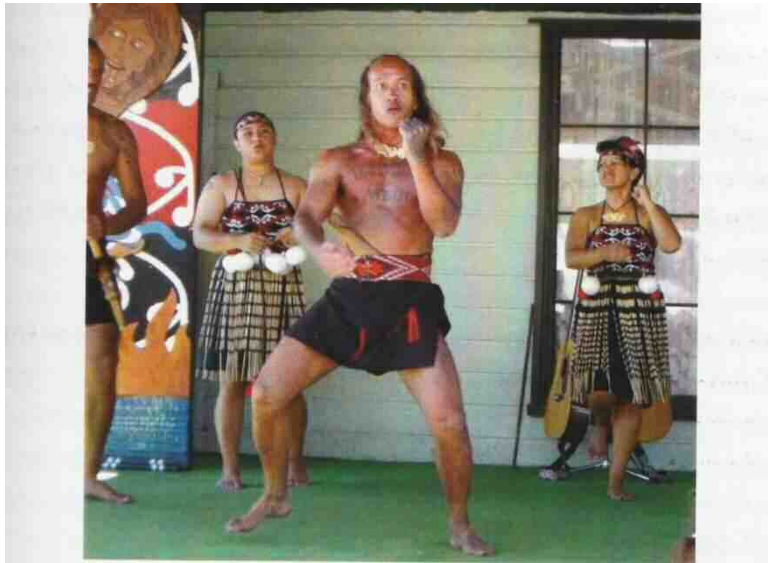
---

<sup>103</sup> Cfr. ad es. Prah/Steinecke, Millionenurlaub, p. 78.

<sup>104</sup> Questo vale principalmente per il turismo nei paesi in via di sviluppo, cfr. ad es. Bugnicourt, Sex-Sonne-Sand, p. 45-56; Prah/Steinecke, Millionenurlaub, p. 97-108; Dress, Tourismus als Faktor, p. 183-192; Noack, Wohin geht die Reise? Cfr. anche Kelly (International Tourism, p. 278), che ha constatato che „having been there is more important than being there“.

<sup>105</sup> Cfr. ad es. Trask, Kolonialherr.

Illustrazione: Danza Maori (Nuova Zelanda) e degli Uroni (Wendake, Québec, Canada): ancora un'autentica tradizione o soltanto spettacolo per i turisti?



**Vagabondaggio, criminalità, prostituzione e alcolismo** sono in forte crescita, da un lato perché l'aspettativa di un buon stile di vita nei centri turistici non viene rispettata, dall'altro perché il consumo dei turisti risveglia nella popolazione locale il desiderio di emulazione.

**I bambini** di molti paesi emergenti o in via di sviluppo lavorano nel o per il turismo già prima del conseguimento del diploma. Viene così proibito loro di frequentare la scuola oppure cadono vittime di abusi (sessuali) da parte dei turisti (vedi approfondimento al capitolo 4.3.), infrangendo così il diritto all'istruzione e il diritto all'infanzia, formulati nella così detta *Convenzione internazionale sui diritti dell'infanzia*<sup>106</sup>.

Non tutti i viaggi sono adatti a **persone con mobilità limitata o disabilità**. Ciò può essere visto come una violazione contro l'accordo sui diritti dell'uomo delle persone con disabilità.<sup>107</sup>

Per i motivi prima citati, **“Turismo e diritti umani”** sono in Germania una tematica attuale fin dal 2010.<sup>108</sup>

#### 4.1.1.2. Aspetti particolari del turismo crocieristico

##### **Considerazioni essenziali del capitolo:**

Questa forma particolare di turismo crocieristico viene sempre più criticato; questo potrebbe essere collegato all'inquinamento dell'ambiente naturale e socio culturale che ne deriva. In questo capitolo verranno approfonditi gli aspetti sociali. Visto che le navi da crociera navigano sotto la bandiera di Stati stranieri con regolamenti statali poco rigidi (ad es. per quanto concerne i diritti sulla tutela dei lavoratori o sulle tasse), approfittano di condizioni quadro favorevoli da un punto di vista finanziario, organizzativo e occupazionale. Nessuna nave, alla quale vengono concesse navigazioni in alto mare in Germania, batte bandiera tedesca.

**Parole chiave**, che successivamente alla lettura di questo capitolo dovrebbero essere chiarite al lettore: storia del turismo crocieristico; mercato/offerta mondiale; bandiere; AIDA Cruises; TUI Cruises; filippini come forza lavoro sulle navi; strutture gerarchiche sulle navi da crociera; condizioni quadro sul lavoro delle navi da crociera.

<sup>106</sup> La **Convenzione internazionale sui diritti all'infanzia** delle Nazioni Unite del 1989/1990; ratificata da molti Stati -Stati Uniti esclusi- nel 2010 la Germania ha ritrattato le riserve successivamente chiarite nelle formulazioni/regole.

<sup>107</sup> La **Convenzione dei diritti delle persone con disabilità** delle Nazioni Unite, firmata dall'Assemblea plenaria dell'ONU nel 2006 e entrata in vigore nel 2008. Venne promosso il tema dell' **“inclusione”**, come inizio di un coinvolgimento delle persone disabili nell'Unione. L' **“accessibilità”** è un'iniziativa concreta per le offerte turistiche. Da qui si potrebbe mettere in discussione se tutte le persone con disabilità possono godere delle stesse offerte turistiche delle persone senza disabilità può essere un obiettivo veramente sensato e raggiungibile o se qui non sono necessarie delle offerte differenziate.

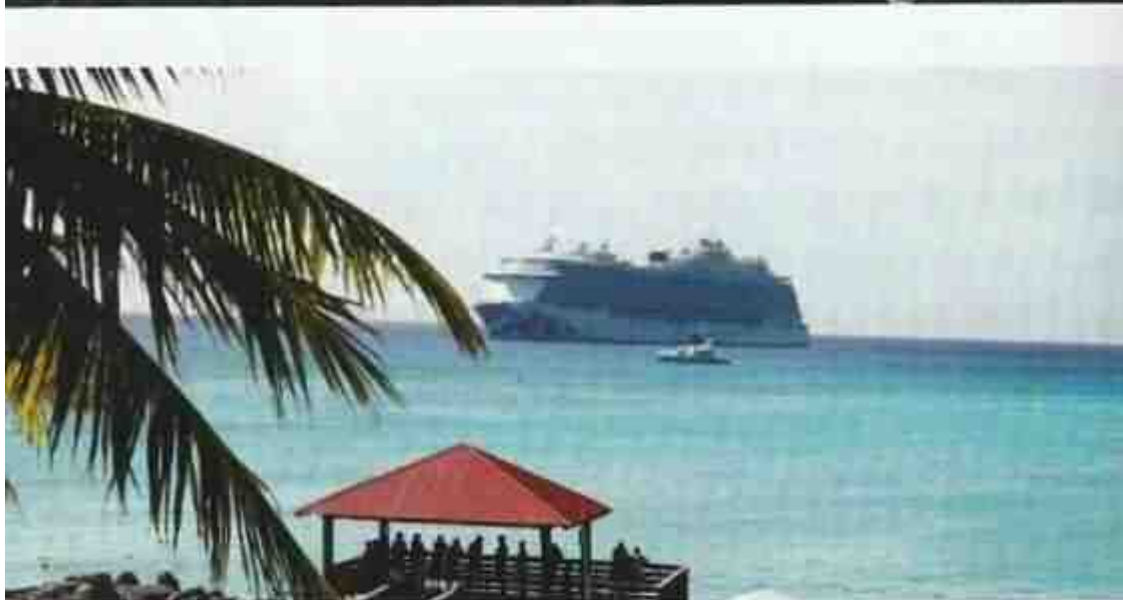
<sup>108</sup> Consultare anche il **manuale “Turismo e diritti umani”**- una guida per operatori turistici dal così detto roundtable del turismo e dei diritti umani, un'unione tra organizzazioni no-profit, singoli e alcuni operatori turistici (visita [www.humanrights-in-tourism.net](http://www.humanrights-in-tourism.net)).

Questa forma di turismo si suddivide in **turismo crocieristico via fiume e via mare**, di quest'ultimo studieremo più a fondo i dettagli a seguito della grande importanza economica e degli influssi negativi che ha sull'ambiente. Il turismo crocieristico fonda le sue radici già nel XIX secolo, quando nel 1867 *Marc Twain* fece alcuni dei suoi viaggi a bordo di un piroscampo a ruote americano.<sup>109</sup> Nel 1891 il transatlantico tedesco *SS Augusta Victoria* venne adibito per la prima volta a crociera di lusso. Nel corso del 1900 le crociere venivano organizzate a bordo di battelli a vapore attraversando l'Oceano Atlantico e dirigendosi verso l'Egitto, la Terra Santa o l'Oriente. Il *Titanic* e il suo naufragio nel 1912 sono tutt'oggi un indicatore di questo boom. Per molto tempo erano solo i ceti più elevati dei paesi occidentali a potersi permettere le crociere. Dagli anni 90 dello scorso secolo questa forma di turismo iniziò in Germania a **democratizzarsi** (mentre negli Stati Uniti aveva preso piede già da tempo): venne resa accessibile anche al ceto popolare. Sono molte le categorie di imbarcazioni: dai velieri, passando per le navi da spedizione che ospitano poche centinaia di passeggeri fino ai transatlantici, tutte offrono differenti esperienze di crociera. La nave da crociera più grande del mondo nel 2018 è stata la *Symphony of the Seas*, con i suoi 362 metri di lunghezza e 18 piani/ponti, può ospitare circa 2.000 membri dell'equipaggio e circa 7.000 passeggeri. Nel 2021 è prevista in Germania la costruzione di una nave ancora più grande con la capacità di ospitare 9.500 persone, i cui costi di produzione si aggirano attorno ai 1,3 miliardi di euro. Le più importanti compagnie di Crociera mondiali per viaggi oltre oceano sono *Carnival* (tra cui *AIDA*, *Costa*, *Princess*, *P&O Cruises*), *Royal Caribbean*, *Norwegian Cruise Line* e *MSC*; in particolare nel mercato tedesco sono molto attive le compagnie *Hapag-Lloyd Kreuzfahrten (TUI)* e dal 2008 *TUI Cruises* (in joint venture con *Royal Caribbean*).

---

<sup>109</sup> Per **Storia delle crociere** vedi ad es. Maier-Albang, Traumschiff, e Steinecke, Kreuzfahrttourismus, capitolo 1.

Illustrazione: navi da crociera attraccate ai porti dell'isola caraibica St. Lucia, nave di fronte l'isola privata Princess Cays, nave al porto di Funchal/Madeira e un veliero in mezzo al mare





Oggi (2019) circa **30 milioni di persone nel mondo vanno in crociera**, di cui circa un terzo provengono dagli Stati Uniti e circa 3 milioni vengono dalla Germania; e maggiore è il volume, più la critica su questa forma di turismo aumenta.<sup>110</sup> Vengono richiesti (e approfonditi appositamente in questo libro) l'abbandono del **combustibile pesante** (che si collega alla riduzione di emissioni ecologiche e pericolose per la salute; vedi capitolo 4.1.2.3.2.), l'utilizzo nei porti di **elettricità proveniente dalla terraferma** (vedi capitolo 4.1.2.3.2. e 4.2.2.), il consumo di **generi alimentari** provenienti da fonti sostenibili e locali<sup>111</sup> attraverso la contemporanea **riduzione dello spreco** di generi alimentari (vedi capitolo 4.1.2.2.1.), la **rinuncia all' overtourism** attraverso troppi e ravvicinati sbarchi dalle navi (vedi capitolo 4.2.2.) e **condizioni di lavoro** e livelli salariali equi.

In Germania compagnie come *TUI Cruises* o *AIDA*, leader nel settore crocieristico, vengono criticate non solo per l'**aspetto ecologico** (vedi capitolo 4.1.2.3.2.), bensì anche per lo sfruttamento dell'**equipaggio di bordo**. Nel giugno del 2017 il settimanale tedesco *Der Spiegel* criticò aspramente *TUI Cruises*, poichè le navi della compagnia viaggiano **sotto bandiera maltese** pagando così nel 2015 solo il 0,05% delle tasse provenienti dal proprio ricavo. Visto che a bordo il diritto del lavoro e la cogestione non valgono, la compagnia di navigazione

---

<sup>110</sup> Cfr. anche Steinecke, turismo crocieristico, capitolo 5.

<sup>111</sup> La piccola nave da spedizione *Ocean Diamond* (ca. 200 passeggeri) acquista dagli operatori turistici della **Iceland Pro Travel** pesce e carne d'agnello dell'isola. La compagnia coopera così con la fabbrica dove si lavora il pesce a Flateyri, che aveva rischiato di chiudere. Attraverso questo rapporto di scambio, Iceland Pro Travel coopera anche con gli organizzatori della Angelreisen. Anche grazie ai tour della Groenlandia, vengono acquistate carni di renna o bue muschiato e pesci locali. Cfr. Brunner, „Nachhaltige Kreuzfahrten“.



paga alcuni lavoratori a bordo **soltanto 2,40 euro all'ora**. Questo ad esempio viola il **Principio dei diritti dell'uomo, di uno standard di vita adeguato e di condizioni lavorative soddisfacenti**. Ciò accade perché molte navi da crociera, che portano il nome di multinazionali tedesche o americane, navigano **sotto bandiera del Panama** (ca. il 17% di tutte le crociere transatlantiche mondiali registrate), delle **Bahamas** (ca. il 35% di tutte le crociere transatlantiche), delle **Bermudas** (14%) o di Malta (11%). Le compagnie di crociera possono personalmente decidere sotto quale bandiera vogliono registrare le proprie navi. Tali navi, secondo il diritto internazionale, sono territorio dello Stato di cui battono bandiera; sono per tanto soggetti alla **legislazione degli Stati di bandiera** (e riguarda anche il diritto del lavoro). Le navi non rappresentano però nessun „territorio flottante” e così la giurisdizione territoriale di uno Stato costiero, il cui mare territoriale<sup>3</sup> viene attraversato dalla nave, non viene violato.<sup>112</sup> Grazie a ciò le imprese di trasporto marittimo possono tranquillamente affermare che si attengono alle direttive stabilite dalla legge e rispettano le condizioni di lavoro dei loro dipendenti – l'Italia, sotto la quale *AIDA* batte bandiera, non prevede un salario minimo garantito per legge. Le navi *AIDA* battono bandiera italiana, sebbene il mercato originario dell'azienda sia la Germania. **Nessuna nave che in Germania promuove crociere è sotto bandiera tedesca!** Un' importante impresa di trasporto marittimo, di cui *AIDA* fa parte, con porto ad Amburgo, è figlia della società statunitense *Carnival Corporation*. E poiché *AIDA* è pubblicizzata da fornitori statunitensi, ne deriva che *AIDA* è esclusa dal pagamento delle tasse delle società tedesche.<sup>113</sup> Attraverso questo metodo del battere bandiera le compagnie di crociera ne traggono profitto sia per godere sia di una riduzione delle **tasse che di leggi sul lavoro meno vincolanti**.

Il **rapporto tra membri dell'equipaggio e passeggeri** su una nave da crociera (così detto *passenger-crew-ratio*) va normalmente da 1:0,25 a 1: 1 (ossia per ogni passeggero ci sono 0,25 fino a un massimo di un lavoratore). È normale che su una nave da crociera il **personale provenga da differenti paesi**. Circa il 70% dell'equipaggio proviene da paesi relativamente poveri del **Sud est asiatico**, dell'America latina o dei Caraibi. I **filippini** costituiscono con circa il 30% (presso alcune imprese di trasporto marittimo anche di più) la maggior parte dei lavoratori a bordo delle principali navi da crociera, non solo per il **basso valore attribuito alla loro mano d'opera**, ma anche per le loro **buone conoscenze dell'inglese**. Sono considerati molto **cordiali** e fisicamente **attraenti**; ci sono molti **giovani** filippini in cerca di lavoro e difficilmente da parte loro provengono richieste per i loro diritti, poiché data l'eccessiva offerta della forza lavoro nel loro paese, temono che se presentassero lamentele o protestassero contro le pessime condizioni lavorative sulle navi rischierebbero di perdere il loro lavoro (a malapena esiste un diritto sulla tutela contro i licenziamenti ingiustificati per gli Stati di bandiera). È vero che esistono un sindacato internazionale (*ITF = International Transport Workers' Federation*) che si occupa anche dei navigatori e la Convenzione internazionale sul lavoro marittimo, ma forniscono solo le direttive

<sup>112</sup> Vale lo stesso per gli spazi aerei. Vedi la giurisdizione del Parlamento federale tedesco.

<sup>113</sup> “AIDA's earnings are exempt from German corporation tax”. Dati dell'Ente federale statunitense SEC (United States Securities and Exchange Commission), del 2013. *AIDA* invece impone in Italia una aliquota d'imposta di ca. solo il 6%, affinché le navi battano bandiera italiana.

minime indispensabili e per questo hanno poco effetto sulla garanzia delle adeguate condizioni di lavoro (in confronto agli standard occidentali).

Nel 2017 *AIDA* ha assunto ca. 11.400 lavoratori, di cui ca. **10.000 a bordo delle dodici navi** (con ca. 25.000 letti), provenienti da 40 paesi <sup>114</sup>. L'orario di lavoro massimo a bordo delle navi ammonta a 72 ore settimanali "effettive" secondo la Convenzione OIL 180 del 2002, dove però possono essere fatte delle eccezioni per orari lavorativi più lunghi. Sulle navi che battono (o dovrebbero battere) bandiera tedesca il numero di ore lavorative è più basso grazie alla legge sul lavoro marittimo tedesca. **Sette giorni lavorativi** a settimana con un totale che ammonta anche a **80 ore settimanali** suddivise in 10-14 ore al giorno sono in realtà condizioni lavorative normali per il personale di servizio sulle navi – che rispetto agli standard salariali tedeschi sono notevolmente sottopagati. Un **impegno lavorativo** continuo di 6 fino a 10 mesi non sono una rarità. Molti lavori devono essere svolti continuamente in piedi e senza alcuna pausa, tanto che il personale di servizio risente per questo di dolori alla schiena, ernia al disco o insufficienza venosa. Ad aggravare la situazione c'è il **lavoro a turni**, che provoca un ritmo di lavoro e di pausa piuttosto irregolare. Questi lavoratori sono per lo più confinati in **cabine piccole** (spesso più piccole di 10 mq) e arredate in modo molto semplice, spesso **con più letti** (cabine doppie o quaduple) e bagno in comune, **prive di oblò** e situate **sotto al ponte**, zona della nave non raggiungibile dai passeggeri. Inoltre, solitamente devono mangiare in **ristoranti appositi per loro**.

---

<sup>114</sup> Vedi Dati e Fatti della AIDA Cruises (*Zahlen und Fakten*) sul sito tedesco [www.aida.de](http://www.aida.de) (12/2018).

**La forza lavoro** è un punto di forza dell'export filippino e un'importante fonte di guadagno per lo Stato stesso. I filippini vanno a lavorare all'estero come **lavoratori migranti**, quindi il denaro che guadagnano tendono a spedirlo a casa. **Manila** è un enorme mercato per tale forza lavoro. Ogni giorno a Manila migliaia di persone vengono assunte da agenzie presso il così detto *Seefahrermarkt*, ossia un **mercato dei navigatori** sulla **Kalaw Avenue**, per andare a lavorare sulle navi da crociera o mercantili o sulle petroliere. **Magsaysay** rappresenta una delle più note agenzie di collocamento di Manila per personale marittimo (personale avventizio). Vi sono anche altre grandi agenzie come la **Philippine Transmarine Carriers Inc. (PTC)** e centinaia di piccole agenzie intermedie. **Magsaysay** opera anche per *AIDA* o *Costa*, mentre **PTC** per *Royal Caribbean*. **Magsaysay** fornisce circa 50.000 lavoratori sulle navi da crociera di tutto il mondo; dall'altro lato **PTC** ca. 25.000. Agenzie come **Magsaysay** offrono alle compagnie di crociera un "servizio all inclusive": dal **servizio di recruiting** e delle **visite mediche**, per passare ad un **corso di formazione** e all'**assunzione** fino alla remunerazione. Per tale servizio **Magsaysay** trattiene (dal totale del lavoro da mediatore) una percentuale del ricavato. Vengono offerte anche formazioni (ad es. riguardo *Magsaysay Institute for Hospitality and Culinary Art - MIHCA*) che possono far ottenere il libretto di navigazione. È il **personale stesso che deve pagarsi di tasca propria** tali corsi di formazione (ad es. per diventare personale di cucina, cameriere, addetto alle pulizie o steward di bordo). Dopo un **corso** di otto giorni **per principianti** (training base per marinai) durante il quale imparano il comportamento da tenere in caso di emergenza (spregnere un fuoco, mettere in salvo i feriti, evacuare la nave, sganciare le scialuppe di salvataggio ecc.), vengono allenati simulando un'ipotetica situazione di lavoro al bancone o al tavolo di un ristorante. A tale formazione viene incluso anche un **training interculturale** (il rapportarsi con i passeggeri provenienti da diversi paesi ecc.). Anche i candidati per cariche più alte come capitano possono essere formati dalle agenzie grazie a dei **simulatori per la navigazione**.

A seconda del posto ambito i soldi da racimolare per le **spese di formazione** possono ammontare a migliaia di dollari— molto denaro per le tasche dei filippini (per cui essi sono costretti, all'occorrenza, a ricorrere a prestiti). Perciò i primi mesi di lavoro servono per potersi ripagare le spese per la formazione e per estinguere i debiti da esse derivanti. L'ottenimento del **libretto di navigazione** rappresenta, in quanto prerequisito personale per un lavoro nel settore marittimo, un biglietto d'ingresso nel lavoro dei sogni in alto mare. Ciò non garantisce loro di ottenere il posto di lavoro all'interno dell'industria crocieristica, ma le possibilità sono alte.

Lo stipendio di uno steward di bordo ammonta (nel 2018) a ca. **600 US-\$ al mese** (+ vitto e alloggio e mance), quello di un lavapiatti in cucina o addetto alle pulizie è più basso, mentre quello di un cameriere di sala ammonta a 700 US-\$ o più. L'ammontare dello stipendio stabilito viene totalmente pagato, ma tra le agenzie di reclutamento esistono comunque delle "pecore nere", che trattengono una percentuale della paga (in modo illegale). Insieme allo stipendio sono comprese fino a 150 **ore di straordinari** mensili. Di conseguenza molti filippini tra i lavoratori marittimi imbarcati sulle navi ottengono **una paga oraria** pari a due o tre dollari all'ora.<sup>115</sup> Questo stipendio base, al quale va aggiunta la parte di remunerazione che comprende da vitto e alloggio, rispetta il **tradizionale** livello di retribuzione, così che un'occupazione su una nave da crociera rimane per i filippini, nonostante le dure condizioni lavorative, comunque **redditizia**. L'alternativa nelle Filippine, con le sue, altrimenti, cattive condizioni economiche di lavoro, spinge molti filippini a decidere di lavorare sulle navi da crociera. Infatti anche se avessero conseguito un'alta formazione nel paese, guadagnerebbero meno rispetto ad un impiego sulle navi da crociera.

Naturalmente nessuno viene obbligato a lavorare a tali condizioni. Ne deriva che **ognuno è artefice della propria fortuna**, anche un filippino, che sceglie liberamente di lavorare a bordo di una nave. Ma qui non siamo di fronte ad uno sfruttamento di una situazione di miseria economica nei confronti di persone da parte di compagnie di crociera occidentali che non rispettano le norme alla tutela del lavoro in vigore?

Molti filippini iniziano con lavori più facili e sottopagati (ad es. come lavapiatti o addetti alle pulizie) con la **speranza** di poter salire di grado ottenendo lavori meglio retribuiti – una speranza che spesso svanisce. Non sempre all'inizio sono consapevoli dello sforzo fisico e della fatica psicologica che li aspetta a bordo; ma a lungo termine sognano una vita migliore in patria, come può essere l'acquisto di una casa moderna nel così detto *The Seamens's Village* a Manila, un villaggio costruito inizialmente dal sindacato dei naviganti (ma nel corso degli anni viene abitato solamente dalle loro mogli e familiari). Del loro salario, retribuitogli dalle agenzie e banche filippine, il governo ne trattiene una parte. Ogni anno i lavoratori migranti con i loro stipendi, il cui valore ammonta a ca. 10 miliardi US-\$, permettono la crescita del Prodotto interno lordo delle Filippine.

Durante il loro lavoro in mare sono costretti a **rimanere separati dalle loro famiglie per diversi mesi**, così la **nostalgia di casa** si fa sentire. La loro è una vita molto solitaria, intrattengono con i loro colleghi rapporti superficiali e la loro sfera privata è quasi inesistente. A bordo vigono **regole** molto **ferree**: le pause dal lavoro sono prestabilite, alcool e giochi d'azzardo sono vietati, intrattenere rapporti privati con i passeggeri è proibito, le mansioni sono chiaramente assegnate seguendo una gerarchia. Il tutto non viene visto palesemente come uno scandaloso sfruttamento, bensì come una sorta di **mondo parallelo** allo sfarzo, al lusso e alla spensieratezza dei passeggeri.

---

<sup>115</sup> Tre dollari corrispondono (all'inizio del 2019) a ca. 2,70 EUR. Si confronti il salario minimo nel 2018 in Francia ammontava a 9,88 EUR; in Germania a 8,84 EUR (nel 2019: 9,19 EUR).

**Tutto ciò non ha molto a che fare con il romanticismo**, il piacere della vita, l' **equilibrio tra vita privata e lavoro** e l'ampliamento dei propri orizzonti. Sotto coperta si celano i lati oscuri della globalizzazione. Solamente **alte posizioni e cariche manageriali** sono ricoperte da **lavoratori occidentali** (ad es. europei, tedeschi). Sulla *AIDA nova*, la nave nuova di zecca terminata alla fine del 2018, "regna" uno Chef de Cuisine che vanta un nome tedesco quello di *Alexander Massenkeil*, il quale è a capo di una brigata di ca. 400 persone provenienti da ca. 40 paesi.

L'organizzazione tedesca *Stiftung Warentest* nel dicembre del 2018 ha verificato, prendendo in campione una nave da crociera su tre, fra le quali quelle delle compagnie *AIDA Cruises*, *TUI Cruises*, *Costa Crociere* e *MSC* che rispettassero i requisiti di tutela ambientale, sicurezza e **condizioni di lavoro a bordo**. Dallo studio è emerso che tali compagnie traggono vantaggio da giurisdizioni meno vincolanti degli Stati di bandiera, secondo le quali i propri dipendenti devono **lavorare regolarmente da 10 a 12 ore al giorno** ottenendo una **paga oraria che ammonta tra i 2,65 EUR e 4,40 EUR**. Per diversi mesi non hanno diritto a giorni liberi. Tutte le navi controllate dalla *Stiftung Warentest* sono state valutate solamente "sufficienti".

Il fatto che queste questioni **finora siano gestite in modo inadeguato** è correlato alla loro **internazionalità**. Si argomenta quindi che i singoli paesi facciano poco per le norme nazionali. Tuttavia sarebbero certamente possibili **norme estese a tutta l'Unione europea** e un primo approccio (così come è avvenuto al Mercato delle emissioni; vedi capitolo 6.7.3.), dove fra l'altro come singolo paese si può mettere in discussione (ed evitare) che delle navi possano sbarcare nei porti registrati nei paradisi fiscali e che non garantiscono standard minimi per i diritti dei lavoratori. A tal proposito possono essere applicate le norme della *Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali*.<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> Vedi il Parlamento federale tedesco, giurisdizione, p. 2.

#### 4.1.2. Problemi ecologici

##### **Considerazioni essenziali del capitolo:**

Il turismo può causare seri problemi ecologici, soprattutto nelle mete turistiche. Si pensi al confinamento di intere aree naturali “logorate” per fini puramente turistici, dove alcuni progetti finiscono in rovina. Allo stesso modo il turismo conduce ad un crescente consumo di risorse (come energia ed acqua) e ad un continuo inquinamento ecologico, causato dall’arrivo dei turisti e dal loro soggiorno in tali destinazioni. Ciò perché il viaggiatore impatta sull’ambiente durante tutto il tempo del suo viaggio e continuerà a farlo finché viaggerà (e inquinerebbe anche nel suo paese). Una particolare correlazione con questo problema è rappresentata dalla così nominata microplastica, vale a dire i residui di materiale plastico. Spesso sono gli abitanti stessi, di gran lunga più negligenti dei turisti (provenienti di paesi industrializzati), ad affrontare il problema dei rifiuti. Lo smaltimento dei rifiuti e delle acque reflue è un problema importante anche per le navi da crociera.

**Parole chiave** che successivamente alla lettura di questo capitolo dovrebbero essere chiarite al lettore: uso del territorio attraverso il turismo e relativi esempi; corruzione; emergenza rifiuti e relativi esempi; microplastiche; presunta sostenibilità durante l’incontro annuale del DRV (*Deutscher Reiseverband e.V. und DRV Service GmbH*); spreco dei generi alimentari, smaltimento delle acque reflue e dei rifiuti sulle navi da crociera.

##### 4.1.2.1. Turismo come „divoratore di paesaggi“

Il turismo provoca l’uso del territorio e la sigillatura del paesaggio: il paesaggio subisce un’espansione urbana per motivi di svago; il paesaggio naturale viene trasformato in aree ricreative. Un’infrastruttura utilizzata dai turisti e che tiene lontano i locali limita lo sviluppo economico e socio-culturale degli abitanti di un territorio. Detto questo, hotel di alcune destinazioni turistiche vietano l’ingresso agli abitanti del posto nelle loro spiagge private, impedendo così loro l’accesso al mare per alcune attività importanti alla sopravvivenza (come la pesca). In alcune destinazioni turistiche le strutture ricettive non terminate deturpano il paesaggio in quanto **rovine di edifici in costruzione**.

Nel 1985 in alcuni luoghi di villeggiatura dell’Austria si calcola che ogni secondo venissero costruiti 8 m<sup>2</sup>, che corrisponde ad un totale di 250 m<sup>2</sup> all’anno.<sup>117</sup> Sul Mar Baltico tra il 1968 e 1973 si estendevano tredici borghi turistici.<sup>118</sup> Sul lago Tegernsee in Baviera negli anni successivi al 2013 si trovavano una concentrazione di cliniche e hotel in costruzione.

Tra il 1987 e il 2005 il territorio edificato sulla costa spagnola è aumentato del 40%, sulle coste bagnate dal Mar Mediterraneo fino addirittura al 60%. Nel complesso nel 2005 un terzo della costa spagnola bagnata dal Mar Mediterraneo e in prossimità della spiaggia è stata chiusa (edificata). Di conseguenza varie zone paludose sono così andate perse, mentre dall’altro lato si sono create vaste pianure che devono essere irrigate artificialmente.<sup>119</sup>

<sup>117</sup> Cfr. BAT Freizeit-Forschungsinstitut, ambiente e turismo.

<sup>118</sup> Cfr. Prah/Steinecke, Millionenurlaub, p. 38.

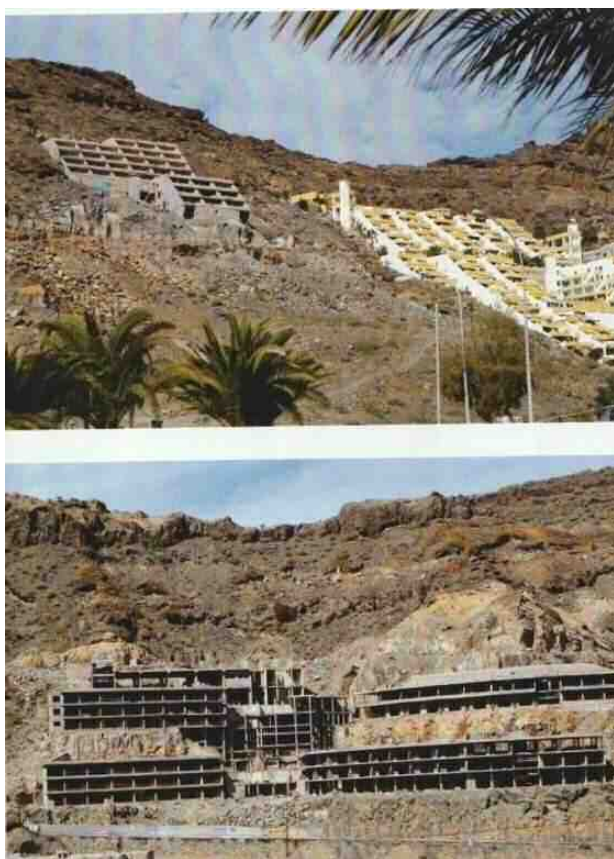
<sup>119</sup> Cfr. Süddeutsche Zeitung del 16/6/2006.

In molti luoghi (come a Marbella) si costruisce senza autorizzazione.<sup>120</sup> Nel luglio del 2018 *Greenpeace* criticò nuovamente la condizione della costa spagnola quasi completamente edificata. L'enorme perdita di vegetazione e la cementificazione di frammenti di costa portano all'**erosione** di molte zone e alla diminuzione della capacità del territorio di assorbire le precipitazioni. Con l'arrivo di un cambiamento climatico e temporali in aumento, secondo *Greenpeace* il rischio di alluvioni è in crescita.

Anche la **Riviera turca** che comprende le province di Kemer, Antalya, Side e Alanya è ampiamente edificata. Dove negli anni '80 si estendevano alberi di mandarini, oggi spiccano resort 5 stelle. A finanziare sono spesso imprese edili di altre regioni provenienti per esempio da Ankara, che non hanno a mente né le conseguenze per l'ambiente né i relativi problemi dovuti alla capienza delle strutture.<sup>121</sup> Dopo che nel 2013 il Presidente turco *Recep Tayyip Erdogan* ha trascorso una vacanza a **Bodrum**, la „St. Tropez della Turchia“ notando che la costa era totalmente edificata e che non era accessibile pubblicamente (cosa che le autorità avrebbero dovuto impedire), ha inviato sul posto degli ispettori a verificare chi fossero le autorità locali responsabili.<sup>122</sup> Ne è emerso che ca. il 60% degli **edifici** sono stati **costruiti illegalmente**. Anche edifici già approvati, vengono successivamente ampliati illegalmente: come l'aggiunta di una terrazza, di un molo o di un intero piano superiore. Tuttavia, alcuni progetti di costruzione di hotel portano non raramente la firma dei ministri turchi e lo Stato stesso ha sempre venduto la terre agli investitori. Dal 2006 a Bodrum tuttavia è stata attivata l'iniziativa *Mavi Yol* („Blue Path Initiative“) denunciando apertamente la costruzione illegale, ma che spesso viene respinto con cause da parte di enti statali. Anche le colline della penisola di Bodrum sono ricoperte di fitte case bianche cubiche (il limite dell'altezza e l'imbiancatura delle case sono regolati dalla legge). Bodrum e la rispettiva penisola contano 150.000 abitanti e accolgono ogni estate ca. 1,5 milioni di turisti.

Alle **Canarie** molte zone sono caratterizzate da **rovine** di hotel e appartamenti **in costruzione** ma non ancora terminati. Dopo lo scheletro in cemento armato, la costruzione viene annullata per diversi motivi, come l'insolvenza da parte delle imprese edili davanti a falsa speculazione o crisi economiche.

Illustrazione: rovine di edifici in costruzione alle Canarie



<sup>120</sup> Nel 2005 un tecnico ambientale sviluppò una ricerca al riguardo con il nome „**Destrucción a toda costa**“, dove con il termine „costa“ si può anche fare riferimento al prezzo. Tra il 2013 e il 2018 questo studio venne applicato con la collaborazione di *Greenpeace*. Cfr. Burghardt, Peter, Zerstörung, e *Greenpeace*, A toda costa.

<sup>121</sup> Cfr. Gürtler, Riviera.

<sup>122</sup> Cfr. Schlötzer, Bausünden.

Anche il **Montenegro** ha alcuni progetti di costruzione falliti.<sup>123</sup> Nel 2014 l'hotel *As* in Perazica Do in provincia di Petrovac doveva essere costruito da un'impresa edile russa, coinvolta in atti di corruzione. Una strada tortuosa ripida e non terminata conduceva ad una caletta, parte della cui costa ripida sarebbe stata demolita dall'impresa edile per costruirvi al suo posto un hotel, il quale però non venne mai portato a compimento: rimane un edificio incompleto con centinaia di camere disposte su 20 piani. Accanto, sulla spiaggia di Queen's Beach un'impresa edile araba voleva costruirvi un hotel e un centro sportivo, ma a seguito di una discussione politica il progetto non venne mai portato a termine. Sin dal 2008 il Montenegro desidera diventare membro dell'Unione europea, ma per fare ciò deve aver preservato entro il 2020 almeno il 10% delle sue coste.

Si potrebbe continuare a elencare molti altri esempi al riguardo. Ciò dimostra che il turismo, una presunta "macchina stampa soldi", si è rivelato essere in molte aree del mondo un "**divoratore di paesaggi**" **senza alcun riguardo per le conseguenze ecologiche e socio-culturali.**

*I don't believe what I saw:  
Hundred billion bottles  
washed up on the shore.  
I'll send an SOS to the world.  
I hope that someone gets my  
message ...*

*The Police, message in a bottle, 1979  
(libera interpretazione del brano)*

#### **4.1.2.2. Consumo delle risorse e inquinamento indotti dal turismo**

##### **4.1.2.2.1. Emergenza rifiuti**

La **continua crescita dell'impatto ambientale** è proporzionale al comportamento dei turisti (che producono rifiuti, acque reflue, gas di scarico; calpestano piante e investono animali; provocano inquinamento acustico ecc.)<sup>124</sup>. Diverse isole combattono già contro la produzione di **rifiuti** da parte delle masse.

Alcune isole della **Thailandia** riescono a malapena a superare l'**emergenza rifiuti**. Gli accumuli di rifiuti sull'isola di **Ko Samui** stanno aumentando così come su quella di **Ko Tao**, meta degli amanti delle immersioni, ma non vi è in cantiere nessun inceneritore di rifiuti.<sup>125</sup>

---

<sup>123</sup> Cfr. Kramer, Strandräuber.

<sup>124</sup> Cfr. per es. Ussler, Umdenken; Wölm, Tourismus, p. 234. Nella rinomata località balneare **Lloret de Mar** durante l'alta stagione vi sono 15.000 abitanti contro i 200.000 turisti. Cfr. o. V., Wettrennen, p. 118. Nel seguente rapporto Niederer parla di **un circolo vizioso del sovrappollamento** secondo il quale il flusso della massa si ricongiunge paradossalmente nuovamente alla massa, il tutto legato a molti problemi ecologici. Cfr. Niederer, Erlernbare Kunst, p. 133.

<sup>125</sup> Cfr. Gruber, Müll.



**Aruba**, isola autonoma delle Antille olandesi, è un'apripista dei Caraibi sulla questione della tutela ambientale. Infatti, già nel 2017 il governo **ha vietato i sacchetti di plastica monouso**. Nel 2019 questo divieto verrà ampliato e entro il 2020 sull'isola verranno vietate tutte le plastiche monouso. Inoltre, per tutelare maggiormente la barriera corallina, si dovrebbe anche **vietare l'utilizzo delle creme solari** contenenti oxibenzone. Entro il 2020 Aruba non utilizzerà più **combustibili fossili** ed esistono già i primi hotel "Carbon Neutral" come il *Bucuti & Tara Beach Resort*.<sup>126</sup>

Illustrazione: articolo sull'inquinamento ambientale del Mar Mediterraneo

#### **Acque non depurate nel Mar Mediterraneo**

Secondo quanto definito dall'European Environment Agency (EEA), solamente poche linee di costa del **Mar Mediterraneo** sono ancora intatte. La rapida crescita della popolazione in Turchia e in Egitto, così come **l'alto tasso di arrivi turistici in Spagna, Italia e Grecia sono i problemi più grandi**. Là tutt'ora, secondo l'Agenzia europea dell'Ambiente con sede a Copenaghen, **il 60 per cento delle acque reflue urbane non depurate finiscono in mare**, sebbene le tecniche di depurazione siano disponibili e poco costose. Il crescente numero di viaggiatori renderebbe ancora maggiore il problema: la EEA prevede per l'anno 2025 l'arrivo di circa 350 milioni di turisti nell'area del Mar Mediterraneo, più del doppio rispetto al 1990, quando ne arrivarono 135 milioni.

Fonte: Süddeutsche Zeitung, aprile 2000.

#### **500 tonnellate di rifiuti plastici nel Mar Mediterraneo**

**Monaco** – è una zuppa immangiabile, quella che sciaorda dalle coste del Mar Mediterraneo di Francia, Italia del Nord e Spagna: rasoi usa e getta, bobine per cavi, spazzolini da denti e accendini che a causa delle onde si frantumano in miliardi di piccoli pezzi. Circa 500 tonnellate di plastica sbriciolata nuotano nel Mar Mediterraneo, stimano scienziati dell'Istituto francese di ricerca marina Ifremer. E per quanto disgustoso si presenti i ricercatori avvertono che questa brodaglia possa finire nei nostri piatti. Poiché i pesci o altri animali marini scambiano i pezzetti con un peso medio di 1,8 milligrammi per plankton e li ingeriscono. Anche le alghe si insediano su queste particelle. Questi sono i risultati di una spedizione, che è stata intrapresa la scorsa estate dai membri dell' "Associazione mediterranea in pericolo" e che ora sono stati presentati al pubblico.

Le particelle derivano da residui di plastica, che le persone lasciano sulle spiagge o che gettano in mare dalle navi. Una grande percentuale dei rifiuti viene depositata dai fiumi o soffiati in mare dal vento. L'attuale inquinamento del Mar Mediterraneo attraverso pezzetti di plastica è irreversibile, spiega il capo spedizione, Bruno Dumontet. Egli ha definito il risultato dello studio "inquietante". Per evitare che il mare diventi un'unica "zuppa di plastica" bisogna arginare il problema dell'inquinamento alla radice. A questo proposito i promotori della spedizione hanno elaborato una petizione internet con il motto "un million de clicks pour la Méditerranée" ("un milione di click per il Mediterraneo"). L'obiettivo è l'applicazione nell'Unione europea di nuove norme per prodotti ecologici, soprattutto per gli imballaggi. Inoltre il consumo di confezioni monouso deve essere notevolmente ridotto.

Già negli anni '90 i rifiuti di plastica nei mari e negli oceani erano un problema conosciuto. Le particelle millimetriche si accumulano in grandi vortici di corrente. La più grande minestra di plastica è quella del vortice subtropicale del Nord Pacifico, conosciuto anche come "Great Pacific Garbage Patch" ("Grande chiazza di immondizia del Pacifico").

Fonte: Süddeutsche Zeitung, 11/01/2011

<sup>126</sup> "We're proud to be the first Carbon Neutral® resort hotel in North America, to have initiated the first Green Globe 21 certification of hotels in Aruba in 2000, and we are the first resort in the Americas to be certified ISO 14001." (www.bucuti.com/eco-friendly, aggiornato il 1/2019).

Ancora oggi molte **acque reflue** non depurate vengono rilasciate in mare. Un particolare problema che fin dal 2010 è in forte crescita e che dal 2018 è sempre più allarmante è l'inquinamento dei mari e di conseguenza la catena alimentare degli animali e dell'uomo attraverso la così detta **microplastica**.

Con **microplastica** ci si riferisce a piccole particelle di materiale plastico, che da un lato vengono provocate dalle decomposizioni di rifiuti di plastica (non appositamente raccolti e smaltiti, specialmente nei mari) e dall'altro lato sono utilizzati per beni di consumo (come ad es. per prodotti di cosmesi) che entrano così nel ciclo dei rifiuti. Con microplastiche si intendono anche i residui di lavaggio di tessuti sintetici e quelli provenienti dall'abrasione dei pneumatici, che attraverso le reti fognarie o il vento raggiungono il mare. Quindi la maggior parte delle microplastiche presenti nell'oceano provengono da materiale plastico utilizzato sulla terra. Come riportato da uno studio dell'ottobre del 2018, le microplastiche raggiungono, attraverso la **catena alimentare** (pesci, animali da allevamento ecc.), anche nell'apparato digerente umano. Se e in qual misura ci saranno delle ripercussioni sulla salute dell'uomo non è ancora documentato al momento della stampa di questo libro. **L'Unione europea** ha deciso nel dicembre del 2018 che dal 2021 sarà vietato l'utilizzo di determinati **prodotti di plastica monouso** (come cannucce di plastica, cotton fioc, posate usa e getta, bacchette per palloncini, bastoncini per cocktail ecc.). Dovranno invece incrementare la percentuale riciclabile di altri prodotti come le bottiglie di plastica o i bicchieri monouso.

Illustrazione: lancio dei palloncini - divertente passatempo per bambini o irresponsabile inquinamento ambientale?



**Materie sintetiche** (polimero, polietilene, e caucciù) sono utilizzate in vari oggetti della nostra quotidianità: sacchetti di plastica per fare la spesa <sup>127</sup>, sacchetti della spazzatura, sacchetti freezer o per la merenda, pellicola trasparente, contenitori multiuso, contenitori usa e getta, sacchetti per frutta e verdura<sup>128</sup>, gli amati giochi sorpresa per bambini, i “palloncini per bombe d’acqua“ e i palloncini ad elio ai compleanni che dalla costa del Mare del Nord volano verso il mare aperto, minacciando così la vita di molti pesci. **L’ambiente viene in questo modo danneggiato a causa di uno smaltimento non adeguato.**

Certamente anche i **turisti** contribuiscono ad aumentare la **produzione di plastica** e di conseguenza quella della microplastica. Le **confezioni monodose** tipiche delle colazioni in hotel, quelle monouso di shampoo e bagnoschiuma nelle camere, i sacchetti di plastica dei souvenir, l’involucro di plastica delle ciabatte, le bottiglie di plastica per le escursioni ecc. sono senz’ombra di dubbio una delle l’origine del problema. La stessa associazione di viaggi tedesca **DRV**, durante il suo **incontro annuale** del 2018 (il cui tratto distintivo è il suo carattere ecosostenibile) in Calabria, ha distribuito ai partecipanti delle bottiglie d’acqua di plastica, sebbene questi avessero precedentemente ricevuto una borraccia, (oltre al fatto anche più bella), che però non hanno potuto riempire a causa della mancanza di un dispenser d’acqua.

L’associazione di viaggi tedesca **DRV** (*Deutscher Reiseverband e.V.* und *DRV Service GmbH*) su tale tema nel suo opuscolo “alla scoperta dell’Italia pura“ a proposito **dell’incontro annuale del 2018** a p. 26 scrive: “Ogni giorno vengono utilizzati in tutto il mondo, anche qui in Germania e in Italia, centinaia di milioni di bottiglie di plastica, che utilizziamo solamente una volta, prima di buttarle nella spazzatura. Contribuite a lanciare un messaggio contro i rifiuti di plastica, che inquinano i nostri mari e le nostre spiagge e danneggiano il nostro pianeta! Portate con voi una borraccia – molti hotel, ristoranti e negozi si sono muniti di dispenser d’acqua. Anche durante il nostro congresso quest’anno abbiamo messo a fuoco l’urgenza della sostenibilità“. **Ma ancora si cercano invano dispenser d’acqua promessi durante l’incontro della DRV...**

Più che i turisti stessi, sono i **locali** di paesi dove non danno particolare valore alla tutela ambientale e alla raccolta differenziata, che dovrebbero avere nel proprio paese una considerevole percentuale di **rifiuti di plastica che vagabondano in giro per il mondo**, di cui la maggior parte dei turisti tedeschi (o europei?) sono abituati e con la quale (vogliono convivere) convivono anche in vacanza.

---

<sup>127</sup> Già nel 1978 la fair trade-Organisation GEPA promuoveva maggiore sostenibilità durante la spesa con lo slogan “**juta al posto della plastica**“. Le borse di juta al naturale avevano una fibra grossolana e pungente al tatto, oggi invece si trovano principalmente **borse di cotone più chic**. Studi dimostrano invece che le borse di cotone (con rispettiva etichetta) devono essere utilizzate molte volte, prima che esse possano superare il bilancio ecologico dei sacchetti di plastica (alcuni calcolano 25 volte, altri 40 e il ministero dell’ambiente britannico calcola addirittura 131). L’emergenza rifiuti e il problema della microplastica non sono però tenuti in considerazione. Da qui deriva che molte famiglie sono inutilmente in possesso di borse di stoffa, che ricevono come articoli promozionali...

<sup>128</sup> È interessante notare che molto spesso nei supermercati frutta e verdura bio vengano incellofanate in pellicola di plastica (dove i prodotti bio consumano più rifiuti di plastica rispetto ai prodotti non bio) – questo serve probabilmente per impedire ai clienti di ingannare la cassiera portandovi prodotti bio che farebbero passare invece per “merce normale“. Inoltre, stando alla versione ufficiale, questo involucro di plastica eviterebbe la contaminazione del prodotto.

*Joachim Caspary*, direttore amministrativo di *Maya-Travels*, racconta la sua esperienza al riguardo: „Ho da poco partecipato ad un viaggio informativo per turisti in Vietnam e nel Laos. Durante l’escursione in barca sul fiume Mekong ho con orrore notato l’**innumerevole quantità di rifiuti di plastica accumulatasi dalla Cina**, parte della quale è incastrata fra gli alberi e sulla riva del fiume.“<sup>129</sup>

Illustrazione: rifiuti di plastica a Hurghada, Egitto, a pochi metri dai centri turistici e dal mare



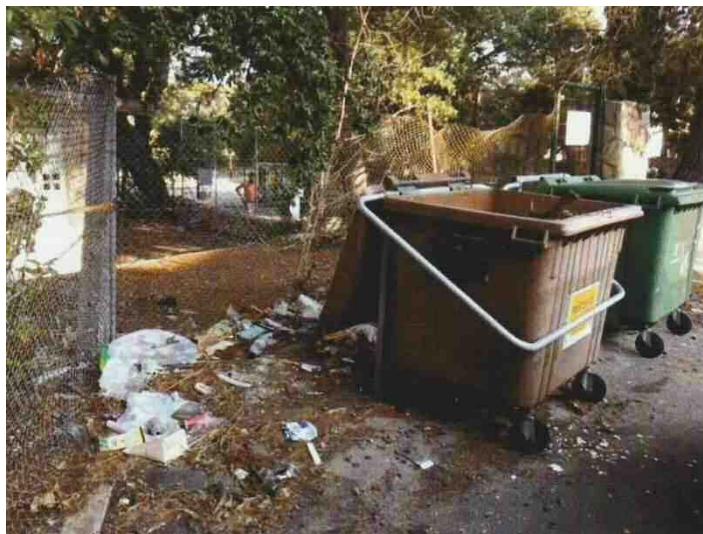
---

<sup>129</sup> Informazioni del 15/11/2018 da parte dell’amministratore delegato della *Maya-Travels*, *Joachim Caspary*, il quale teniamo a ringraziare.

Illustrazione: tonnellate di rifiuti per i turisti e immediatamente a lato rifiuti di plastica in mezzo alla natura (Pentedattilo, Calabria, Italia, 2018)



Illustrazione: rifiuti e inquinamento ambientale a Maiorca



Fonte: Hans-Jürgen Kotzurek, 2018

Sulle moderne **navi da crociera** si accumulano **molte rifiuti** causati anche dagli avanzi e dalle pietanze non consumate. Su una nave come per esempio quella di *AIDA*, al giorno risultano circa 4 chilogrammi di rifiuti per persona. Lo **spreco alimentare** è in particolare molto alto, poiché anche l'ultimo passeggero deve poter trovare un buffet ricco.<sup>130</sup> A bordo viene fatta la raccolta differenziata: vetro, carta, plastica e lattine vengono separati e essiccati. Materiale riciclabile, rifiuti tossici e depositi di filtraggio vengono poi successivamente depositati sulla terraferma. I liquidi provenienti dagli avanti vengono filtrati e **rilasciati in mare**. Questo però è permesso solamente oltre le 12 miglia marine dalla costa.<sup>131</sup> Il resto viene riscaldato e centrifugato nei così detti pulper e la maggioranza degli avanzi viene bruciato. Lo smaltimento dei rifiuti dovrebbe proteggere l'ambiente risparmiando denaro, così che tutto quello che viene smaltito a bordo non debba essere consegnato alle aziende terze per essere smaltito nei porti. Responsabile per questa "gestione dei rifiuti" (e del sistema dei gas di scarico) sulle navi è il così detto **Ufficiale ambientale**.

---

<sup>130</sup> Questo problema può essere ridotto attraverso un'apertura da parte dei ristoranti. Lo spreco alimentare c'è anche nelle mense dell'equipaggio. Cfr. anche *Hoben, Kreuzfahrt*.

<sup>131</sup> Regolamentazioni secondo la Convenzione **MARPOL**, disposizioni IV e V.

**I tedeschi hanno l'abitudine di fare la raccolta differenziata a casa per vari materiali.**<sup>132</sup> Tutto fa pensare che essi non cambino, certo, il loro comportamento in vacanza senza necessità e all'improvviso si trasformano in "turisti non curanti dell'ambiente". Orde di turisti sfrenate e negligenti che lanciano lattine di birra vuote per le strade in luoghi di festa, costituiscono ovviamente un'eccezione. Probabilmente turisti di altri mercati emergenti sono meno sensibili alle tematiche ambientali e in particolare meno "affini allo smaltimento dei rifiuti". Tuttavia, anche il **turista tedesco inquina finché viaggia** e ciò è umano. Ma inquinerebbe anche se rimanesse a casa. L'essere umano inquina finché vive, ma anche quando sarà morto dovrà essere "smaltito" in suoli delicati.

#### 4.1.2.2.2. Consumo d'acqua e acque reflue

##### **Considerazioni essenziali del capitolo:**

Il turismo può condurre a un elevato consumo d'acqua e flusso di acque reflue. Proprio in quei territori, che soffrono di un'alta siccità, l'industria turistica e i turisti da un lato, e altri settori economici (in particolare l'agricoltura) e i locali dall'altro, concorrono per l'approvvigionamento idrico. Lo smaltimento delle acque reflue rappresenta la principale sfida delle navi da crociera, che possono comportare inoltre il problema della bioinvasione. Anche il turismo sciistico viene criticato per l'alto tasso di consumo idrico ed energetico per i così detti impianti a neve artificiale.

**Parole chiave** che successivamente alla lettura di questo capitolo dovrebbero essere chiarite al lettore: consumo d'acqua e inquinamento da acque reflue causate dal turismo e rispettivi esempi; tipi di acque reflue e navi da crociera; MARPOL; bioinvasione; inquinamento ambientale causato dal turismo sciistico; consumo idrico ed energetico della produzione di neve artificiale causati dai cannoni a neve.

**I turisti consumano molta più energia ed acqua rispetto ai locali.** Nelle regioni più aride la conseguenza risulta spesso essere la **scarsità d'acqua**. Ciò non è dato dal fatto che i turisti facciano più docce o si lavino più volte i denti rispetto ai locali, bensì dal mantenimento delle infrastrutture turistiche ricreative che necessitano di ingenti quantità d'acqua, come nel caso delle **piscine** che devono essere ben riempite e i **campi da golf** ben irrigati per mantenere il colore verde. Ogni campo da golf situato in regioni aride necessita ogni giorno della stessa quantità d'acqua di un luogo abitato da migliaia di persone.

---

<sup>132</sup> Contenitori per la raccolta differenziata di materiali riciclabili/"sacco giallo", carta, vetro, organico, pile e batterie, indifferenziata, rifiuti ingombranti, altro materiale speciale come quello elettronico, olio usato, agenti inquinanti e farmaci sono oggi in ogni regione della Germania molto comuni. Fino al 2008 l'impresa **Duales System Deutschland** (DSD) implementata nel 1991, fondatrice del così detto **punto verde** era responsabile dell'organizzazione dello smaltimento dei rifiuti di plastica. Per motivi concorrenziali perse il monopolio nel 2008; da quell'anno in poi iniziarono ad esserci aziende concorrenti. Tuttavia ancora oggi molti produttori di imballaggi utilizzano il **punto verde** (muniti di licenza). Nel 2019 è entrata in vigore una **legge sugli imballaggi** che prevede una quota più alta soprattutto di materiale riciclabile.

Quindi, secondo un consumo medio per persona, ogni turista a Maiorca consuma circa 280 litri al giorno, ossia il doppio di un abitante del luogo. Spesso ai locali vengono imposte delle misure di risparmio idrico (fino ad una chiusura dell'approvvigionamento idrico), così che i turisti nelle località di vacanza possano sciacquarsi dalla sabbia sotto le docce delle spiagge, sguazzare in piscina o giocare a golf nei verdi campi.

Così Maiorca, le isole Canarie e Bali soffrono sempre più di scarsità d'acqua. I bacini di sbarramento idrici a **Tenerife** si riempiono nel 2011 e 2012 solo di un quarto a causa delle poche precipitazioni e dell'alto tasso di consumo d'acqua d'estate, quando invece in condizioni normali, durante il periodo invernale, dovrebbero contenere almeno tre quarti d'acqua o più. I 21 bacini idrici presenti a Tenerife hanno una capacità di ca. 5 milioni m<sup>3</sup>, ma fino a febbraio 2012 si sono riempiti soltanto di ca. 1,2 milioni m<sup>3</sup> d'acqua. Al contempo Tenerife raccoglie ogni giorno fino a 60 milioni di litri di acqua reflue che vengono in parte rilasciate in mare non depurate.<sup>133</sup> Il turismo, che presenta un'alta percentuale di rifiuti, di consumo d'acqua e di acque di scarico, è il motore dell'economia di Tenerife fornendo ca. il 35% del PIL e provvedendo a ca. il 40% di tutti i posti di lavoro, grazie solamente ad una piccola parte della superficie dell'isola. Al contrario, le isole minori delle Canarie di **El Hierro** e **La Gomera**, che non hanno un volo diretto con la Germania, registrano meno problemi. In particolare El Hierro punta alla sostenibilità dove, per esempio, una grande percentuale della corrente viene prodotta attraverso l'energia eolica e idraulica.

Già negli anni '90 **Maiorca** soffriva di grande penuria d'acqua. All'epoca entrambi i **laghi artificiali Cúber** e **Gorg Blau** non avevano sufficiente quantità d'acqua **per provvedere al sostentamento dell'isola**. Nel **1995** vennero importate dalla penisola iberica **molte quantità** d'acqua potabile a carico di navi cisterna. La costruzione di **impianti di dissalazione** avrebbe dovuto alleggerire i problemi. Tuttavia, nel luglio del 2016 a **Maiorca** è stata dichiarata una situazione d'emergenza idrica a causa dei lunghi mesi di siccità e vennero così introdotte le prime misure di risparmio idrico. Nel 2018, al contrario, Maiorca non soffrì di mancanza d'acqua a causa delle forti precipitazioni, tanto che entrambi i laghi artificiali dovettero venire in parte svuotati.

**Bali**, isola indonesiana, vive per il 50% di turismo: più di 480.000 persone lavorano in questo settore. Tuttavia, l'approvvigionamento idrico rappresenta qui una delle problematiche più critiche, tanto più che per molti decenni è stato sfruttato maggiormente l'approvvigionamento di risorse idriche naturali. Il **turismo assorbe fino al 65% del fabbisogno idrico giornaliero** dell'isola, condizione che va a scapito dell'agricoltura. Dall'altra parte, però, se il turismo a Bali venisse ridotto notevolmente decine di migliaia di persone perderebbero il loro posto di lavoro e dovrebbero ripiegare sull'agricoltura, dove causerebbero un netto maggiore incremento attraverso la **deforestazione e la coltivazione di palma da olio**.

Anche la meta vacanziera **Koh Phi Phi Don**, isola thailandese in provincia di **Krabi**, soffre di mancanza di acqua potabile. Nel dicembre 2018 l'amministrazione dell'isola ha chiesto aiuto statale per l'approvvigionamento di acqua potabile. Tra le cause della scarsità d'acqua vi sono l'aumento della popolazione, un'invasione di turisti, l'insufficienza del serbatoio idrico a causa dell'inquinamento dell'isola e così anche dell'acqua freatica.

Il settore turistico replica al rimprovero di un grande **consumo** di acqua sostenendo che quello da parte **dell'agricoltura è maggiore** (a Maiorca è del 70%) e che al contrario contribuisce poco alla creazione di plus valore e alla certezza di un'occupazione di un posto di lavoro. (A Maiorca costituisce ca. il 2% del PIL, mentre il turismo consuma ca. il 20% delle risorse idriche, ma determina l'80% della creazione di plus valore).

Su una **nave da crociera** ogni passeggero produce fino a 200 litri di **acque reflue** al giorno, quantità analoga al consumo e fabbisogno giornaliero di acqua di una persona.

---

<sup>133</sup> Cfr. Arnold, Kanaren.



Ciò non deriva naturalmente soltanto dai lavandini, dalle docce e dai WC delle cabine, bensì anche dalle sale comuni, dalle piscine e dalle attività correlate alla pulizia (ad es. impianti di filtrazione). È consentito alle navi da crociera rilasciare **determinate acque reflue non depurate nel mare territoriale**.<sup>134</sup> Nel 2021 entrerà in vigore una forma più severa della *Convenzione di HELCOM* per le regioni del Mar Baltico, approvata congiuntamente dai Paesi del Mar Baltico. A partire da quella data le navi da crociera saranno tenute a depurare le proprie acque reflue a bordo oppure smaltirle a terra. Le nuove navi dispongono solitamente di **depuratori propri** a circuito chiuso alla cui estremità fuoriesce tra l'altro acqua depurata da **un deposito di filtrazione compresso**. L'acqua di scarico depurata delle navi viene rilasciata in mare. A Warnemünde e Kiel esistono, per esempio, dei **depuratori di acque reflue** per navi da crociera. Nell'estate del 2017 è stato inaugurato nel porto di Kiel un impianto di trattamento previo delle acque reflue da 1,8 milioni.<sup>135</sup> Per avviare un processo chimico vengono immessi aria e ozono. Al termine di questo processo l'acqua di scarico può fluire nelle fognature di Kiel. Nel porto stesso l'impianto non è visibile a occhio nudo: nessun odore, nessuna fossa biologica e tanto meno alcun tombino. Le tubature con un diametro di 1,20 metri serpeggiano sotto terra. Ogni ora possono confluirci 300 metri cubi di liquidi e secondo l'autorità del porto questo impianto è il più moderno nel suo genere in tutta Europa. Compagnie di crociera come *TUI Cruises* o *AIDA* utilizzano tale sistema. Altri porti (nel Mar Baltico) hanno ancora bisogno di mettersi in pari con ciò che ne deriva dallo smaltimento delle acque reflue delle navi. Quello che accade con tali acque e con i rifiuti di altri porti stranieri (e a volte meno controllati) non è sempre facilmente verificabile. Non è raro che i rifiuti e le acque reflue finiscano in discariche a cielo aperto o nelle vallate dei fiumi o direttamente in mare.<sup>136</sup>

Un ulteriore problema può essere rappresentato dalla così detta **acqua di zavorra**, utilizzata per fornire stabilità alle navi. Questa acqua viene utilizzata in particolari luoghi, e soprattutto particolari situazioni sulla nave, e in altri invece nuovamente rilasciata. Ciò può condurre ad una **bioinvasione** dato che alcuni microrganismi contenuti nelle acque di zavorra vengono trasportati dalla loro regione nativa ad un'altra molto distante dove vi possono minacciare gli organismi locali. La così detta *Convenzione dell'acqua di zavorra* dell' *IMO*<sup>137</sup> prevede dei regolamenti per la diminuzione di tale rischio.

---

<sup>134</sup> Secondo la Convenzione **MARPOL** le così dette **acque grigie** non trattate (provenienti dalla cucina, dalla doccia e dalla lavanderia) e le **acque nere** trattate (provenienti dai WC) dovrebbero essere rilasciate in mare con una distanza di almeno 12 miglia dalla terra ferma e con una determinata velocità minima. Visto che le acque grigie e nere rilasciano sostanze organiche, potrebbero avere una ripercussione sulla crescita delle alghe e portate ad una eutrofizzazione. La terza categoria di acque reflue, **le acque oleose** (acque sporche derivate dalle pulizie aventi residui oleosi e agenti chimici) può essere rilasciata soltanto dopo un trattamento speciale (attraverso sistemi di filtraggio dell'olio).

<sup>135</sup> Cfr. Przybilla, *Abwasserentsorgung*.

<sup>136</sup> Cfr. Brunner, *Umweltschutz Kreuzfahrt*.

<sup>137</sup> **IMO** (International Maritime Organization) è un'Organizzazione specializzata fondata nel 1948 dalle Nazioni Unite per la tutela (tra cui anche quella ambientale) e la sicurezza durante la navigazione. È curioso che l'Organizzazione si finanzia attraverso un corrispettivo dato dai paesi partecipanti proporzionato alla registrazione delle loro navi. In questo modo **paesi come Panama, le Bahamas o la Liberia riescono ad evitare leggi più severe riguardanti la tutela ambientale e dei lavoratori a bordo delle navi marittime**.

#### 4.1.2.2.3. Consumo d'acqua nel turismo sciistico

Come ultimo esempio riguardante la problematica del consumo di risorse attraverso il turismo è la questione sulle conseguenze della così detta **neve artificiale**. In tutta la zona alpina la neve viene sparata dagli appositi cannoni.<sup>138</sup> Gli operatori turistici che organizzano viaggi in località sciistiche dovrebbero evitare di proporre quelle in cui si utilizzano i **cannoni spara neve**? E le località dovrebbero rinunciare ai cannoni spara neve? Si discute sul grande **consumo di acqua ed energia** di tali impianti, che utilizzano l'energia nei periodi di picco, come durante le fredde sere invernali.<sup>139</sup> I sostenitori replicano che l'acqua viene ad esempio condotta nuovamente nel ciclo attraverso la neve sciolta. Gli oppositori affermano che tali impianti lavorino con fertilizzanti azotati o batteri a freddo; i sostenitori ritengono che, invece, almeno in Germania la legge sulla tutela idrica vieta l'aggiunta di sostanze esogene all'interno della produzione di neve artificiale, nella misura in cui la neve artificiale è costituita naturalmente **soltanto da acqua e aria fredda**.<sup>140</sup> A tale riguardo, gli oppositori ribattono che l'acqua proveniente dalle acque di superficie e dall'approvvigionamento di acqua potabile ha comunque una composizione chimica differente da quella dell'acqua piovana. La neve artificiale è più compatta di quella naturale e danneggia (soffocandola) la vegetazione sottostante. Chi ha perciò ragione? In Europa si contano circa 40 milioni di sciatori attivi, in Germania circa 7 milioni. Migliaia di posti di lavoro dipendono da tale industria sportiva invernale; addirittura anche persone senza un'istruzione superiore possono lavorare presso gli impianti sciistici. Vogliamo rinunciare a tutto ciò?

---

<sup>138</sup> Cfr. Wandl, *Schneekanonen*. Riguardo il turismo sciistico guardare anche Bieger / Beritelli / Laesser, turismo alpino.

<sup>139</sup> Stando ai dati il **consumo di energia** oscilla tra i 2.000 e i 27.000 kilowatt all'ora in una stagione. Un nucleo familiare, al contrario, consuma in un anno intero tra i 2.000 e i 6.000 kilowattora. Il consumo d'acqua ammonta tra i 2.000 e i 6.000 metri cubi d'acqua per ettaro durante l'inverno, mentre una famiglia ne consuma tra i 100 e i 500 metri cubi all'anno. Cfr. Wandl, *Schneekanonen*.

<sup>140</sup> Cfr. Hirt, *Wintermärchen*.

Illustrazione: cannoni spara neve - “l’arsenale di armi“ dell’industria sportiva invernale aspetta di essere impiegato – che non hanno bisogno di essere attivati con tanta neve come qua



Sicuramente non è un atteggiamento giustificabile quello di ricoprire intere piste o alcune aree sciistiche con neve artificiale, soprattutto quando la stagione sciistica dovrebbe essere iniziata già ad ottobre con temperature esterne ancora alte<sup>141</sup> oppure quando si tenta continuamente di contrastare il cambiamento climatico, il quale comporta **neve in quote sempre più alte**. Ma oggi quasi tutti gli impianti sciistici europei producono anche/temporaneamente neve artificiale, creata con l’acqua proveniente da grandi laghi. E non sembra sensato laddove su piste di sciatori principianti in cui la neve inizia a scarseggiare, garantire sempre un manto di neve? La neve creata artificialmente può **proteggere, dove necessario, la vegetazione da danni meccanici**. Oppure si dovrebbe esaudire la richiesta di chiudere completamente una pista lunga 5 chilometri quando in mezzo ad essa mancano 10 metri di neve? E anche se così fosse: quale sciatore rispetterebbe questa chiusura? Quali sarebbero le conseguenze nel caso in cui vi rinunciaste un solo operatore turistico o un solo impianto sciistico (v. capitolo 7.1.: dilemma del prigioniero)?

---

<sup>141</sup> Alcune zone sciistiche, quando le temperature per attivare i cannoni a neve sono ancora troppo calde, utilizzano la “neve” passata, utilizzando e ridistribuendo la **neve immagazzinata in depositi** durante la primavera precedente (“**snowfarming**”) – come per es. a Kitzbühel nell’ottobre del 2018 quando le temperature esterne erano superiori ai 20 gradi.

A tal proposito, una grande percentuale dell'**inquinamento ambientale** è causato dalle emissioni di CO<sub>2</sub> dei viaggiatori durante le loro vacanze invernali, i quali, a prescindere da alcuni viaggi organizzati in bus e pochissimi col treno, utilizzano per la maggior parte un'automobile. Il bilancio ecologico di ogni singolo viaggiatore è influenzato sia dal mezzo utilizzato, dalla **durata del viaggio** (la quale distribuisce la quantità di inquinamento e la relativizza in rapporto al consumo della vacanza), sia dalla **frequenza dei viaggi in mete sciistiche** e dalla **scelta di tali mete**.

Alcuni gestori di impianti sciistici, come ad es. nella piccola località turistica in cui è vietata la circolazione delle automobili come **Plan in Alto Adige**, utilizzano energia proveniente da fonti rinnovabili. Il luogo di cura **Bad Hindelang nella regione Allgäuer** si è posizionato negli anni 90 come meta di ecoturismo, nel frattempo sono state ampliate le funicolari e il turismo sanitario si è rafforzato, per rivolgersi ad un pubblico sempre più ampio.

#### 4.1.2.3. Consumi di energia ed emissioni causati dal turismo

##### **Considerazioni essenziali del capitolo:**

Il turismo inquina l'ambiente naturale e in particolare il clima mondiale attraverso il consumo di materie prime fossili energetiche e delle emissioni da esse derivanti. Ciò avviene prevalentemente a seguito dei viaggi verso e di ritorno dalle mete turistiche. Oggetto di critica sono in particolare le autovetture, gli aerei e le navi da crociera. Queste ultime inquinano l'ambiente attraverso la combustione del petrolio. Il quantitativo di inquinamento ambientale prodotto dalle navi cisterne è nettamente superiore rispetto a quello delle navi da crociera (che sono relativamente meno).

Questi esempi ci dimostrano che il turismo non è in alcun modo, come viene invece spesso nominato, "l'industria bianca". L'inquinamento ambientale viene esportato dagli operatori turistici tedeschi in zone di mare o di montagna.

**Parole chiave** che successivamente alla lettura di questo capitolo dovrebbero essere chiarite al lettore: consumo energetico ed emissioni causati dal turismo; conseguenze del traffico aereo; cherosene; fattore RFI; effetto serra; modalità di risparmio (in particolare varianti di atterraggi e winglets); petrolio combustibile; GTL; impianti ibridi; scrubber; polveri sottili; Ground Power Unit.

Attraverso il **consumo** di materie prime (in particolare di fonti energetiche fossili) e attraverso le **emissioni** l'ambiente viene danneggiato dal turismo. Ciò avviene durante il viaggio verso mete per le vacanze ed in particolare, ma soprattutto, a causa dello spostamento dei viaggiatori durante **l'andata e il ritorno** dalla loro vacanza. I viaggi in macchina, i voli e anche le tratte delle navi da crociera consumano carburante fossile emettendo così emissioni. Qui di seguito verranno ampliati entrambi gli aspetti dei trasporti aerei e marittimi.

#### 4.1.2.3.1. Impronta ecologica generata da emissioni del traffico aereo

Si stima che il traffico aereo mondiale contribuisca circa al 5% del riscaldamento globale. Poiché gli **aerei** emettono in particolare diossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), ossido d'azoto (NO<sub>x</sub>) e vapore acqueo in grandi quantità, l'impatto climatico è notevolmente forte. L'atmosfera sul nostro pianeta è divisa in differenti strati, i quali potrebbero essere inquinati in maniera differente l'uno dall'altro a causa di agenti inquinanti di origine diversa. Mentre lo strato più vicino alla superficie terrestre (troposfera) viene inquinato da gas di scarico nocivi di navi da crociera a motore a combustione interna, la così detta **stratosfera** (il secondo strato, che comincia ad un'altezza di 8 km e termina a quella di 50 km, a seconda della regione terrestre) viene danneggiata dagli **aerei** che rilasciano nell'atmosfera a questa altezza agenti inquinanti. Tali danni contribuiscono soprattutto al riscaldamento. Quanto il rapporto sia complesso e quanto la valutazione difficile verrà spiegato successivamente anche attraverso considerazioni tecniche.

Di seguito alcuni fatti sull'importanza della **tecnologia del motore a propulsione** per l'impatto ambientale del traffico aereo.<sup>142</sup> Come carburante per aerei, viene utilizzato fin dagli anni '50 del XX secolo, per la sua alta infiammabilità, il **cherosene**.<sup>143</sup> Attraverso la combustione del cherosene viene liberato ossido di carbonio (CO<sub>2</sub>). Un "normale" jet di linea (ad es. Boeing 747) consuma tra i **2.000 e 15.000 litri di cherosene all'ora**, consentendo un'autonomia di volo per circa 900 km. Un Airbus A380, durante un volo di circa 6.000 km Francoforte - New York consuma quasi 115.000 litri di cherosene – per circa 500 passeggeri. Questo è *veramente* troppo. Per 100 km a passeggero si è passati dal consumo di 7 litri negli anni '60 ai **due - quattro litri** di oggi, grazie agli attuali modelli aerei (a seconda della tipologia, tratta complessiva, grandezza e capacità). Questo è reso possibile grazie a tecnologie più avanzate come **motori a propulsione più efficienti, materiali più leggeri**, o all'utilizzo dei così detti **winglets**.<sup>144</sup> I moderni aerei a fusoliera larga e con tutti i posti occupati consumano oggi su lunghe tratte, grazie alla compensazione dell'alto consumo al decollo, solamente **quattro litri di cherosene per passeggero** e per 100 km di volo. Ciò è *in proporzione poco*.

Anche le **tipologie di voli**, ad es. un percorso senza deviazioni (nello spazio aereo), in alta quota (la temperatura degli strati atmosferici condiziona la creazione di scie di condensazione), l'attesa

---

<sup>142</sup> Cfr. i seguenti articoli: Bührke, *Triebwerke*.

<sup>143</sup> Il **cherosene** ha un punto di ebollizione compreso tra i 150 e i 180 °, più alto rispetto alla benzina, ma più basso rispetto al gasolio. Viene distillato in raffineria dal petrolio grezzo durante la catena produttiva del gasolio ed è meno costoso rispetto alla benzina o al gasolio attraverso l'aggiunta dei così detti additivi, il cherosene rimane fluido anche a temperature molto basse (ad alta quota) e brucia senza lasciare residui. Contrariamente ad altri carburanti, sia in Germania che in altri paesi, non vi è una particolare tassazione per il cherosene. Il "**bio-combustibile**" di materie prime rinnovabili sarebbe un'alternativa sostenibile, ma un'alta produzione provocherebbe comunque altri problemi (ad es. prodotto concorrenziale al come genere alimentare) che non verranno però qui approfonditi.

<sup>144</sup> Con **winglets** o **sharklets** (alette situate sugli airbus che alludono alla pinna dello squalo) si indicano le alette posizionate in modo rialzato alle estremità di un aereo. Grazie ad esse si possono risparmiare **tra il 3% e il 7% di carburante**, poiché fanno diminuire l'attrito con l'aria, che si crea dal vortice d'aria all'estremità delle ali. Allo stesso tempo fanno aumentare la spinta aerostatica. Questo tipo di ali esiste da tempo: già negli anni '90 sui grandi aerei di linea, la cui costruzione è aumentata fino al 2010; ma anche gli aerei più vecchi possono essere MODIFICATI/risolpverati (senza superare però il limite concesso per l'apertura alare di un aereo).

prima dell'atterraggio, la tipologia di **atterraggio** o una via di rullaggio più breve hanno tutti un impatto sul consumo energetico e sulle emissioni.<sup>145</sup> Le **operazioni discendenti continue - CDO** (*Continuous Descent Operations*; dal 2011 denominate *CDA = Continuous Descent Approach*) - sono una speciale operazione d'atterraggio con una possibilità di **continua discesa**. Così il pilota può scendere ipoteticamente in folle con una potenza del motore minima evitando continue fasi di volo in posizione orizzontale. Durante questa discesa si risparmia carburante, che fa diminuire l'emissione di anidride carbonica e riduce l'inquinamento acustico sulla zona abitata sorvolata. Grazie a queste operazioni il pilota perde 90 metri di quota nel raggio di 1,85 chilometri.

Per i controllori del traffico aereo è molto più difficile da controllare rispetto ad un normale atterraggio; ciò perché le velocità dipendono dalla discesa continua e che valgono per i diversi tipi di aerei durante la "traiettoria in discesa" (ciò significa che i motori a propulsione lavorano in folle), facendo sì che per ogni tipo di aereo si produca una specifica discesa continua. Anche delle sfavorevoli condizioni meteorologiche, come un forte vento, possono ostacolare le *CDO*.

Illustrazione: atterraggio con *CDA/CDO* con diminuzione di cherosene ed emissioni



Fonte: Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS); Travel One N. 3 del 7/2/14, p. 14-15

Come il **traffico aereo si ripercuota sul clima**, ad oggi non è ancora ben chiaro. Molteplici sono gli effetti da tenere in considerazione nell'atmosfera: le reazioni chimiche, la dispersione nello spazio delle sostanze o in aggiunta la formazione di nuvole causata dai gas di scarico ecc. In corrispondenza a quello precedentemente detto, i risultati derivati dai pochi studi sono disomogenei; tuttavia si delinea che, tra tutti i gas di scarico, **l'ossido d'azoto (NO<sub>x</sub>)** ricopre il ruolo più importante, sebbene sia l'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) ad essere rilasciata con più frequenza. Già negli anni '80 la quantità di carburante utilizzato per kilometro a passeggero sarebbe potuta dimezzare attraverso la costruzione di nuovi motori a propulsione (il carburante costituisce un terzo dei costi totali di mantenimento di un aereo). Con i nuovi motori a propulsione dotati di maggiore efficacia le emissioni di ossido d'azoto si potrebbero ridurre dal 30 fino all' 85%. Infatti gli aerei contribuiscono (secondo stime e calcoli) soltanto ad una percentuale stimata tra il 3 e il 5% delle emissioni totali di azoto causate ed emesse nell'atmosfera dagli uomini. Questi gas vengono depositati in uno strato che in condizioni normali è privo di ossido d'azoto, e si trova al di sopra della troposfera e al di sotto della **stratosfera**, ossia a circa **10 kilometri d'altezza sopra la**

<sup>145</sup> Vedi nel dettaglio le informazioni a tal riguardo per es. la società Deutsche Flugsicherung GmbH ([www.dfs.de](http://www.dfs.de)).

**superficie terrestre a seconda della quota in cui si trova l'aereo.** Essi inquinano di gran lunga di più rispetto ad esempio ai gas di scarico (sulla superficie vicino al suolo terrestre) prodotti dalle automobili. Tale ossido d'azoto fa sì che si venga a creare l'ozono nella troposfera superiore, che contribuisce alla formazione del così detto **effetto serra**. Un lato negativo che può derivarne è la possibile formazione di nuvole attraverso il **vapore acqueo**, che i motori a propulsione rilasciano anche come prodotti della combustione, insieme alle emissioni di micro particelle e **fuliggine**. Visto che questi effetti sono difficilmente misurabili, in confronto a quelli del CO<sub>2</sub>, l'effetto climatico globale del traffico aereo viene affidato ad un fattore di calcolo massimo delle emissioni di CO<sub>2</sub> (**RFI-Faktor** = *radiative forcing index*), indicandone costi/prezzi. Diversi fornitori di soluzioni di compensazione (ad es. *myclimate*, *atmosfair*; vedi capitolo 6.7.3.) lavorano infatti con differenti *fattori RFI*, cosa che rende più cari i pacchetti di compensazione per inquinamenti di CO<sub>2</sub> identici (voli identici). Secondo i calcoli, se si includono gli effetti successivi e i processi durante il volo, un *fattore RFI* aumenterà realisticamente da 1,9 a 4,7. Il Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico suggerisce un valore corrispondente a 3 del *RFI*, con il quale viene anche calcolato *atmosfair*.

Un ulteriore fattore inquinante dell'ambiente può essere rappresentato dalla manovra di atterraggio degli aerei che consiste nello **scaricare nell'aria** al di sopra di un aeroporto **del cherosene in eccesso** ("fuel dumping"). Le compagnie aeree lo fanno per diminuire il carico durante l'atterraggio (per motivi di sicurezza e per diminuire i costi di ispezione), quando, a causa di problemi tecnici subito dopo il decollo, deve essere effettuato un atterraggio anticipato. In Germania le zone più colpite sono quelle limitrofe all'aeroporto di Francoforte e all'aeroporto di Monaco di Baviera, dove tra il 2015 e 2016 sono state rilasciate nell'aria circa 400 tonnellate di cherosene contro le 34 del 2017. Certamente, anche se una grande parte del cherosene rilasciato evapora nell'atmosfera, così come la restante parte che "cade" sulla terra e sui suoi abitanti, dovrebbe essere poco nociva per l'ambiente.

#### **4.1.2.3.2. Impronta ecologica generata da emissioni del traffico marittimo (in particolare dalle navi da crociera)**

Anche il **consumo energetico causato dalle navi da crociera** è proporzionalmente elevato. Questo dipende dalla grandezza della nave: più è grande più è efficiente.<sup>146</sup> L'imponente *perla* (ca. 126.000 TSL) consuma a pieno carico e capacità di passeggeri 13,3 kilowatt a passeggero. La più piccola *cara* (ca. 39.000 TSL) consuma già 16,3 kilowatt di potenza motrice a passeggero. Da una nave da spedizione come la *Bremen* vi derivano 4.854 kilowatt per 155 passeggeri, in media quindi, un passeggero ha un carico di 31,3 kilowatt.<sup>147</sup> L'energia necessaria viene prodotta via motore, che viene spesso alimentato con olio combustibile, cosa che causa un forte inquinamento atmosferico.

---

<sup>146</sup> Cfr. i seguenti articoli: Bührke, *Triebwerke*.

<sup>147</sup> Cfr. Behling, *Schiffe*.

Altrettanto nocive come le emissioni del traffico aereo sono i gas di scarico delle navi cisterna e delle navi da crociera, le quali utilizzano **olio combustibile**<sup>148</sup> in grandi quantità. Stando alle stime si contano 220 milioni di tonnellate di olio combustibile che arrivano sul mercato.<sup>149</sup> Insieme all'**ossido d'azoto** e altri agenti inquinanti, zolfo e fuliggine vengono prodotte in grandi quantità come **polveri sottili**<sup>150</sup> dall'utilizzo dei residui di olio combustibile.

Con polveri sottili si intendono micro particelle che fluttuano nell'aria. Queste vengono suddivise in classi a seconda della loro grandezza. Le polveri sottili con una grandezza maggiore sono circa dieci volte più piccole di un capello (classe **PM10** = Particulate Matter o Materia Particolata inferiore a 10 micrometri). Possono raggiungere il naso attraverso il sistema immunitario o essere respirate tossendo. Il **PM2,5** con un diametro inferiore ai 2,5 micrometri può raggiungere anche i polmoni. Le così dette **polveri ultrafini** (la classe più piccola di polveri sottili, con un diametro di 0,1 micrometri) possono arrivare al **sistema sanguigno attraverso i polmoni** causando così all'essere umano malattie, aderendo soprattutto alle sostanze nocive in superficie (sebbene molto piccole). Ciò colpisce in particolare i bambini con un volume polmonare più ridotto. Ma anche dall'autopsia dei polmoni di adulti che hanno vissuto in grandi città sono stati rilevati **delle macchie nere sui polmoni** riconosciuti come depositi di polveri sottili (antracosi, anche in non fumatori).

Varie sono le tesi, sulla base di differenti **valori limite**, riguardo quale tipo di inquinamento da polveri sottili minacci la salute. Alcuni valori limite sono sempre relativi, come il risultato dei dibattiti, soprattutto in **politica**. Questa è una tematica accesa di cui si discute (come nel caso del traffico automobilistico delle **auto a diesel** nel 2017-2018). Altri **fattori scatenanti** (come le **centrali elettriche a carbone, navi, locomotive a diesel, stufe a legna da interni, fuochi d'artificio** e il così detto particolato secondario, (che si crea nell'atmosfera, ad es. come composto dell'ammoniaca, attraverso gli **animali utili**) non verranno qui approfonditi.

Dagli anni '90 fino a circa il 2009 in Germania l'inquinamento da polveri sottili e ossido d'azoto è notevolmente diminuito grazie alle misure per la tutela dell'ambiente sulla base di disposizioni, fin dal 2009 ancora però irrilevanti (anche a causa della continua crescita e utilizzo di stufe a legna da interni). In altre regioni e città del mondo (ad es. Dehli in India) la situazione atmosferica è particolarmente peggiore. Tra gli altri fattori inquinanti dell'aria c'è anche quello prodotti dall'utilizzo dei **caminetti aperti** attraverso le ceneri del legno da parte di persone più povere.<sup>151</sup>

Sulle **navi da crociera** – a seconda della posizione sulla nave, ad es. dietro il fumaiolo – si contano **fino a 450.000 micro particelle di polveri sottili** per centimetro cubo. Nelle cabine stesse i valori accertati arrivano a 70.000 – dove non viene però detto quale sostanza vi sia nell'aria all'interno

---

<sup>148</sup> L'**olio combustibile** (detto anche bunker oil, olio combustibile denso) è un tipo di residuo proveniente dalle raffinerie di petrolio. La **percentuale di zolfo** dovrebbe/può ammontare **fino al 4,5%** (dal 2012 fino a 3,5%) del peso (cfr. gasoglio da riscaldamento: 0,05% fino a massimo 1%; gasolio per auto massimo 0,01%). Dal **2020** il limite massimo di zolfo consentito alle compagnie di crociera mondiali è di **0,5%**. Nel Mare del Nord e Baltico le condizioni sono più severe. Quasi tutte le navi più vecchie devono essere modificate ad es. con lo **scrubber** o utilizzare un carburante più raffinato (e più costoso) – oppure i limiti si aggirano su cifre illegali, cosa che non dovrebbe costare molto [*inteso come conseguenza*] visto i pochi controlli. I residui infiammabili dell'olio combustibile vengono smaltiti separatamente sotto forma di fanghi **sludge**), che fino agli anni '70 (oggi illegale) venivano smaltiti in mare.

Se il **gasolio marino** venisse sostituito all'olio combustibile, le emissioni provenienti dall'ossido d'azoto e dalle polveri sottili si ridurrebbero nettamente dall'ossido d'azoto.

<sup>149</sup> Cfr. Brunner, *Umweltschutz Kreuzfahrt*.

<sup>150</sup> In Germania, a proposito, causa di grandi quantità di polveri sottili sono anche i **fuochi d'artificio** che vengono sparati ogni anno a **Capodanno**. Dalle stime (che l'autore qui esaspera) risulta che nelle prime ore dell'anno nuovo viene liberata una quantità di **polveri sottili** corrispondente al **15%** di quella che viene prodotta in un anno intero dal traffico stradale! Anche il volume dei rifiuti come i petardi aumenta. Durante il capodanno del 2018 alcune città hanno stabilito per la prima volta il divieto di petardi in alcune zone. *verordneten einige Städte erstmals „böllerfreie Zonen“*. Spettacoli di luci e luci laser, come a Parigi, sono un'alternativa ecosostenibile. Dall'altro lato però i fuochi d'artificio di capodanno, così come determinati viaggi, sono un modo e un'occasione per esprimere **gioia di vivere**, un simbolo di libertà, di voglia di andare avanti nonostante le avversità, **di liberazione contro il buon senso** – per lo meno temporaneamente. Qual è il giusto "comportamento"?

<sup>151</sup> Le misure di compensazione della CO<sub>2</sub> sono applicate a questi caminetti domestici nei paesi di recente industrializzazione e nei paesi in via di sviluppo, vedi il capitolo 6.7.3.



della cabina. *AIDA* insiste, ad esempio, che tutti gli standard e i valori limite prescritti per le navi da crociera vengano rispettati (dove non c'è nessun valore limite ufficiale per le polveri sottili). Poniamo a confronto una stanza piena di persone (ad es. moquette rovinata nei padiglioni fieristici) dove il valore di particelle a metro cubo nell'aria raggiunge 10.000 e una strada molto trafficata che raggiunge circa un valore pari a 20.000 (fino a circa 60% a causa dell'abrasione delle ruote e freni e fino a circa il 40% a causa della fuliggine dei motori, questi ultimi sono maggiormente responsabili per gli alti valori di ossido d'azoto). A Stoccarda, nell'incrocio molto trafficato Neckartor, i valori giornalieri di polveri sottili è inferiore a 10.000 (l'inquinamento è causato da altri agenti inquinanti).

L'inquinamento da polveri sottili e altre emissioni non coinvolge soltanto chi si trova **a bordo delle navi** e le **città portuali**, bensì anche le **periferie**, poiché l'aria marina ricca di gas giunge fino l'entroterra.

I transatlantici che utilizzano olio combustibile sono agli occhi dei critici come degli inceneritori flottanti. Anche quando – come nel Mare del Nord e Baltico – ci sono dei valori limite legali per le **emissioni**<sup>152</sup>, essi ammontano ad una moltitudine di valori consentiti alle automobili e al rispettivo carburante. In altri mari, come anche nel Mar Mediterraneo, i valori limite sono più alti. A chiunque sia stato sulla poppa di una nave in movimento vicino al tubo di scarico, l'odore pungente e l'aria inquinata saranno arrivati dritti nei polmoni. Medici dell'Organizzazione mondiale della sanità *OMS* ritengono che le sostanze nocive rilasciate e le polveri sottili sia cancerogene. Molte compagnie di crociera cercano di diminuire le emissioni attraverso degli **impianti di depurazione di gas di scarico** – i così detti **scrubber** - .<sup>153</sup> Questi ultimi erano però fino al 2013 poco utilizzati.

Per questo *AIDA* tra il 2013 e il 2016 ha investito milioni di euro in tecnologie per la tutela ambientale delle navi affinché queste possano emettere fino al 90% in meno di ossido d'azoto e fuliggine fino al 70% in meno di monossido di carbonio. Norwegian Cruise Line ha rinnovato tra il 2014 e il 2016 sei delle 13 navi con filtri per l'ossido di zolfo.

Nella maggior parte dei porti le navi non vengono più rifornite con olio combustibile, sebbene pochi di essi mettono a disposizione il così detto **Ground power unit**, così che la maggior parte delle navi possano essere rifornite con il gasolio anche da ferme. Facendo così **anche le città**

---

<sup>152</sup> I valori limite sono stati disciplinati dalla Convenzione **MARPOL**. È costituita da un trattato internazionale del 1973 (entrato in vigore nel 1983) per la **prevenzione dell'inquinamento da navi**. La convenzione viene regolarmente ampliata e aggiornata. MARPOL contiene molteplici documenti allegati che riguardano la gestione dei rifiuti delle navi, come ad es. il rilascio di petrolio e miscele di olio in mare, così come di acque di scarico di navi, rifiuti e gas di scarico. Prestando attenzione a determinate condizioni (come lo smaltimento dei rifiuti, mantenendo una distanza dalla terra) **le acque reflue e i rifiuti possono essere rilasciati in mare**.

<sup>153</sup> Questi **scrubber** hanno più piani e sono particolarmente alti. Funzionano come una piccola doccia per ripulire le sostanze inquinanti dai gas di scarico. In alto mare l'acqua marina scorre sui gas di scarico. I metalli alcalini nell'acqua lega zolfo e particelle di fuliggine senza additivi chimici. Poi l'acqua marina ripulita viene diluita finché possa essere rilasciata in mare (open-loop-system). Ossido d'azoto e particelle di fuliggine vengono ridotti attraverso dei successivi **catalizzatori**. I metalli pesanti e le sostanze velenose contenuti nell'olio combustibile devono essere smaltite successivamente a terra come residui tossici. Negli edifici in costruzione questo sistema può essere installato fin dall'inizio; mentre **al contrario è più difficile modificare le vecchie navi**, le cui sale motori sono già poco spaziose.

**portuali e le rispettive periferie vengono inquinate dai gas di scarico.**<sup>154</sup> È possibile misurare le emissioni delle navi provenienti dalle città costiere tedesche anche a Berlino.

Questo inquinamento delle città non viene causato solamente dalle grandi navi da crociera, bensì anche da numerose piccole navi passeggeri, battelli, navi rimorchio e navi da crociera fluviali, che navigano in acque interne. Piccole navi come i **traghetti hanno iniziato a navigare con un motore elettrico**, come ha fatto ad esempio il grande traghetto munito di batteria costruito nel 2019 da *Scandlines* tra Helsingor (Danimarca) e Helsingborg (Svezia). Con la costruzione in Norvegia nel 2019 della *Yara Birkeland* dovrebbe essere realizzata per la prima volta nel 2020 una **nave cisterna con motore elettrico** (molto piccola e utilizzabile soprattutto per ora in prossimità della costa). Pochissime navi navigano a lungo utilizzando carburante pulito come gasolio o **gas naturale liquefatto**.<sup>155</sup>

Da maggio 2016 *AIDA prima* dispone come prima nave da crociera volta di un **motore dual-fuel** grazie al quale la nave può utilizzare durante i periodi di attracco (= 40% del tempo in navigazione) gas naturale liquefatto povero di emissioni. *AIDA* dichiara che *AIDAprima* emette il 20% di CO<sub>2</sub> in meno durante l'utilizzo del gas naturale liquefatto rispetto alla combustione di gasolio marino povero di zolfo. L'ossido d'azoto viene ridotto all'80% e evitando quasi le emissioni di ossido di zolfo e particelle di fuliggine.

*AIDA nova* è la prima nave da crociera che può/dovrebbe essere completamente rifornita di gas naturale liquefatto povero di emissioni (è possibile anche come riserva un motore a gasolio, il quale è utile anche all'accensione del motore). Per questo vengono costruiti due grandi **serbatoi di gas naturale** nello scafo della nave, con i quali vengono azionati i **quattro motori** della nave. Alla fine del 2018 la costruzione della nave con circa 2.600 cabine per circa 6.400 passeggeri è stata portata a termine dalla *Meyer Werft* a Papenburg. Gli ingegneri della Werft avevano sviluppato già molti anni prima questa tecnologia a propulsione ecocompatibile ed era riuscita a convincere con *AIDA* i primi clienti.

La condizione per rifornirsi con gas naturale liquefatto è certamente che vi sia **disponibilità** di tale **carburante** in molteplici **porti** del mondo. Ciò non è possibile ancora in tutti i porti (Landseitig); una nave a gas naturale come *AIDAnova* può essere rifornita per mezzo di navi da rifornimento.

---

<sup>154</sup> A tal proposito ci si meraviglia che **Amburgo**, ad esempio, fin da giugno 2018 abbia vietato l'accesso a certi tratti di strada alle vecchie auto a gasolio e ai camion per motivi di inquinamento ambientale (tali mezzi evitano nel dubbio i tratti chiusi allungando il loro percorso e producendo così più emissioni). Allo stesso tempo, però, viene accettato **l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi cisterna e da crociera**. Stando alle stime del NABU [Nature and biodiversity union] il 15-25% dell'inquinamento dei gas di scarico emessi sulle strade chiuse di Amburgo sono riconducibili al traffico navale (e così non a quello automobilistico). Una singola nave di grandi dimensioni inquina l'aria **tanto quanto circa dieci mila automobili**. I calcoli fatti per le diverse emissioni si riferiscono a circa 12.000-15.000 automobili, mentre per i vari tratti si parla di addirittura 5 milioni d'auto. Qui non si proverà a fare nessun calcolo (per quanto oggettivo possibile) che metta a confronto i dati. In altre città portuali, come ad esempio **Newark**, città vicino al porto di navi cisterna di New York, l'inquinamento è altrettanto alto. Secondo le stime del OMS, in Europa vengono causate ogni anno fino a 27.000 **morti** (fino a 60.000 morti a livello mondiale) a causa dei gas prodotti dalle navi.

<sup>155</sup> **GNL** = gas naturale liquefatto, che indica il gas naturale compresso liquefatto, grazie al raffreddamento e al suo volume compresso. Infatti l'estrazione e il raffreddamento hanno bisogno anche di energia, tuttavia questa forma di distribuzione di gas risulta essere poco efficace. La combustione di GNL causa il 25-30% **in meno di emissioni** di CO<sub>2</sub> e fino al 70% in meno di ossidi di azoto nel trasporto marittimo rispetto, ad esempio, all'olio combustibile e quasi nessuna emissione di zolfo e polveri sottili, ma può anche inquinare l'ambiente, ad esempio non bruciando completamente il metano in esso contenuto, che come gas serra comporta/porta a un riscaldamento dell'atmosfera terrestre. Vedi Wurster/Weindorf et al, GNL, pag. 68. In definitiva, **il GNL è anche una fonte di energia fossile** e quindi inquinante e disponibile solo in quantità limitate. A lungo termine, quindi, dovrebbero essere sviluppati altri **sistemi di propulsione navale** (ad esempio, a **corrente elettrica** basata sull'utilizzo di energie rinnovabili).

Invece i così detti **impianti ibridi** possono essere un'alternativa al diesel marino o all'energia elettrica.<sup>156</sup> Le compagnie di crociera cercano attraverso delle tecnologie più avanzate <sup>157</sup> di diminuire il consumo di carburante. Bisogna tenere in considerazione che le **navi cisterna** con decine di migliaia di navi inquinano l'ambiente molto di più rispetto a centinaia di navi da crociera che operano in tutto il mondo.<sup>158</sup> Spesso sui media si fa il paragone che una nave da crociera (calcolando a persona o la tratta) inquina x volte di più rispetto per esempio ad un'auto, dimenticandoci che non viene considerata la complessità dei fatti reali.

Ciò che i passeggeri delle navi da crociera consumano in abbondanza è l'**acqua**<sup>159</sup>. Essi producono le **acque reflue** che vengono in parte smaltite in mare, fino a quattro chilogrammi di **rifiuti** giornalieri a persona. (vedi a tal proposito il capitolo 4.1.2.2.1.).

Questi esempi dimostrano che il turismo non è un' "**industria bianca**", come viene invece spesso soprannominato. Infatti vicino agli edifici amministrativi degli organizzatori turistici non esce fumo dai comignoli, tuttavia l'**inquinamento ambientale** viene semplicemente esportato verso il mare o **mete turistiche**.

---

<sup>156</sup> Ad esempio, nel 2019 la nave da spedizione Roald Amundsen partita da Hurtigruten, che può navigare in modalità elettrica e silenziosa a zero emissioni. Visita il sito <https://www.hurtigruten.de/schiffe/ms-roald-amundsen/>.

<sup>157</sup> Ad esempio attraverso l'utilizzo di **motori più efficienti** o di un **rivestimento in silicone/vernice** speciale della prua **per ridurre il cosiddetto biofouling** (accumolo dello scafo di alghe, cozze, ecc.) e di conseguenza la **resistenza all'acqua**. Evitando il biofouling sarà inoltre più difficile la migrazione via mare delle specie invasive verso altre regioni del mondo. La cosiddetta tecnologia **MALS** (Mitsubishi Air Lubrication System; **sistema di lubrificazione dell'aria**) permette ad una nave come AIDAprima, Quantum of the Seas oppure Harmony of the Seas di scivolare con meno attrito su un tappeto di **bolle d'aria**, risparmiando dal cinque al sette per cento dell'energia di propulsione. Anche **una minore velocità di percorrenza della nave** ("slow steaming") porta ad una minore resistenza all'acqua e quindi ad un minor consumo di carburante. Anche "piccole cose" come l'uso di **illuminazione a LED** a risparmio energetico riducono il consumo energetico.

<sup>158</sup> Si stima che circa 50.000 transatlantici operanti in tutto il mondo emettano 816 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> (nel 2012) e che siano responsabili di circa il 13% delle emissioni globali di ossidi di zolfo e del 15% di ossidi di azoto. Vedi Schwenkenbecher, *Antrieb*. Nel **porto di Amburgo**, le **navi cisterna** sono responsabili di oltre due terzi delle emissioni di ossido di azoto, mentre le **navi da crociera** sono responsabili di **poco meno del 3%** (cfr. Behling, Klare Seeluft). Le compagnie di crociera sono pioniere in termini di protezione dell'ambiente e sono un modello da seguire per le navi cisterna.

<sup>159</sup> Secondo le stime vengono consumati circa 400 litri acqua a passeggero, calcolando naturalmente non solo il consumo diretto, bensì anche quello indiretto, indirizzato alle piscine, impianti di filtraggio, lavanderia ecc.

### 4.1.3. Problemi individuali e psicologici

#### **Considerazioni essenziali del capitolo:**

I viaggi e la pubblicazione online di numerosi selfie sui social media sono già oggi una sorta di obbligo per molte persone per ottenere un riconoscimento sociale. In questo senso, il viaggio ha anche effetti negativi sulla persona a livello individuale e psicologico. Viaggiare significa spesso l'innescarsi di stress da vacanza e paradossalmente porta fuori dalla prigione delle metropoli tedesche per rientrare nelle masse di località di villeggiatura molto affollate che soffrono di overtourism. Anche gli abitanti delle mete turistiche possono diventare infelici a causa del turismo, in quanto può portare alla gentrificazione e alla tensione sociale.

**Parole chiave** che successivamente alla lettura di questo capitolo dovrebbero essere chiarite al lettore: effetti psichici e fisici negativi del turismo sui viaggiatori e sui locali; gentrificazione.

Viaggiare può essere rilassante e mantenere o rendere sani, ma può anche avere **effetti negativi sulla psiche** del singolo viaggiatore. Nelle società di consumo altamente sviluppate esiste una reale **necessità di viaggiare** oggettivamente esistente o almeno sentita soggettivamente: **le vacanze sono considerate come un "bene di prestigio"** che si deve potere esibire e con il quale ci si può differenziare dagli altri. Il **riconoscimento sociale** è negato a coloro che hanno trascorso le loro grandi vacanze estive a casa su "balconi" o in modo poco spettacolare. Ammirato (e invidiato) è colui che può raccontare i suoi viaggi stravaganti, esotici, speciali, costosi e presumibilmente unici in paesi lontani o, ancora meglio - grazie alla **pubblicazione online** ad ogni ora **dei cosiddetti selfie** - può far partecipare in diretta la sua community di fan ad ogni occasione.<sup>160</sup> Dopo il ritorno a casa, bisogna testimoniare il successo del proprio viaggio con fantastiche foto e un'abbronzatura uniforme della pelle.

Lo stress da vacanza inizia già con il **viaggio spesso faticoso** verso la propria destinazione, con un traffico eccessivo - i vari cosiddetti turisti individuali (vedi capitolo 3.2.5.) rimangono bloccati in ingorghi chilometrici con le proprie automobili - o i **frenetici tempi di percorrenza vengono frammentati da tempi di attesa** con i mezzi pubblici (ad es. autobus per prendere il treno, treno per la città aeroportuale, tram per l'aeroporto, attesa e nervosismo al deposito bagagli, poi coda e nervosismo ai controlli di sicurezza, attesa al gate/check-in – il tutto ripetuto al ritorno). Volare può essere divertente - se non avete paura di volare - ma è poco probabile che tutto il resto aumenti il divertimento della vostra vacanza.

Finalmente arrivati a destinazione, emerge il **paradosso della società di massa**: la **fuga dalla massa della stretta metropolitana** tedesca viene riportata alla **massa nella affollata località di villeggiatura** (vedi il capitolo 4.2. sull'overtourism). Scoppiano i conflitti tra diversi gruppi di turisti che svolgono diverse attività ricreative nella stessa località.

---

<sup>160</sup> Lettura consigliata su questo argomento: d'Eramo, *Die Welt im Selfie*.

La lotta per le sedie a sdraio in piscina o sulla spiaggia peggiora la situazione. Inoltre, c'è lo stress auto-imposto di sfruttare il più possibile l'offerta fornita (possibilmente villaggi turistici all-inclusive) in vacanza. Questo **porta a limitare il valore ricreativo della vacanza**. Ad aumentare lo stress da vacanza si aggiungono incidenti critici, demotivanti e frustranti (come il maltempo, le malattie in vacanza/le allergie al sole/le scottature, i litigi con i compagni di viaggio, ecc).

Dopotutto, le **vacanze** possono in un certo senso **far star male** le persone<sup>161</sup>. Vari risultati suggeriscono che le persone possono affrontare sorprendentemente lo stress a breve termine, ad esempio sul posto di lavoro, rilasciando più ormoni dello stress come l'adrenalina e il cortisolo. Tuttavia, quando lo stress si placa, si indeboliscono e ammalano più facilmente. Durante la fase di stress, il corpo era pronto a dare "piena potenza"; se in seguito lo stress si attenua, i disturbi vengono alla luce. Quindi le persone provano **più dolore e altre limitazioni** quando in realtà sono **in vacanza** e vorrebbero rilassarsi e recuperare le forze. A questo proposito, anche se non è la vacanza stessa a far ammalare, è lei comunque che fa insorgere sintomi di malattia soppressi nella fase di stress fino a quel momento.

Possono mostrarsi problemi sociali e psicologici individuali anche nella popolazione locale delle destinazioni turistiche. Questi si manifestano soprattutto quando il tenore e lo stile di vita dei turisti si differenzia notevolmente dal tenore di vita abituale della popolazione locale. Ciò può condurre a una **gentrificazione** quando il numero di turisti supera quello della popolazione locale. Quest'ultima si sente allora dipendente dagli stranieri e inferiore. Questo porta a **tensioni sociali** che possono degenerare in aggressioni - anche nei confronti dei turisti; oppure si verifica un'**acculturazione** sotto forma di **assimilazione inversa**, in cui gli abitanti del luogo adottano gli stili di vita e le abitudini di consumo degli ospiti (invece del contrario, come sarebbe il caso di un'assimilazione "normale"), per cui la loro propria cultura viene annullata o semplicemente viene ancora recitata (vedi capitolo 4.1.1.). Se lo **spazio pubblico locale** diventasse sempre più limitato e **globalizzato**, le città perderebbero un'importante risorsa culturale e, alla fine, la **loro cultura originale** e il loro specifico atteggiamento verso la vita. La città come **spazio vitale e corpo sociale viene distrutta da una monocultura turistica**. Anche i turisti hanno qualcosa da perdere in questo processo, perché i luoghi che vogliono visitare alla fine non sono più disponibili nella loro originalità. I turisti tendono quindi a fotografarsi a vicenda piuttosto che vedere e avere davanti all'obiettivo "veri" abitanti. Questo pericolo di gentrificazione avviene soprattutto quando si considera il cosiddetto overtourism.

---

<sup>161</sup> Cfr. Bartens, Urlaub krank; di Poser, *Urlaub macht krank*.

## 4.2. Overtourism

### Considerazioni essenziali del capitolo:

"Overtourism" è un nuovo termine per indicare un problema noto già da tempo in alcuni luoghi turistici gettonati, causato da un temporaneo sovraffollamento dovuto a troppi turisti. Le destinazioni interessate soffrono della loro elevata attrattività e dell'enorme affollamento turistico che ne deriva. Questo problema di overtourism è aggravato, tra l'altro, da un numero crescente di turisti provenienti da nuovi mercati emergenti (soprattutto dall'Asia), da un aumento del turismo individuale grazie ai voli low-cost e alle agenzie immobiliari private e dal turismo crocieristico. Di conseguenza, gli spazi abitativi residenziali e pubblici per gli abitanti del posto scarseggiano, i prezzi e soprattutto gli affitti aumentano, e i locali reagiscono manifestando contro il turismo. Le destinazioni sovraffollate si trovano in conflitto, in quanto molti vogliono i turisti (o il loro denaro) per motivi economici, ma non i turisti che accorrono in massa. Infine, le norme di politica di mercato e di regolamentazione devono garantire un contenimento dell'overtourism.

**Parole chiave** che successivamente alla lettura di questo capitolo dovrebbero essere chiarite al lettore: limiti di capacità delle destinazioni; overtourism e relativi esempi di destinazioni (Venezia, Barcellona, Dubrovnik, Maiorca, ecc.); cause e ragioni dell'overtourism; uso improprio delle abitazioni; airbnb; cineturismo; stagionalità; turismo della seconda casa; conseguenze ed effetti negativi dell'overtourism; gentrificazione; reattività nelle destinazioni e relativi esempi; misure per limitare il turismo ed eguagliare gli interessi della popolazione; collegamenti elettrici a terra per le navi da crociera.

### 4.2.1. Fenomeno dell'overtourism - Vino vecchio in nuovi otri?

Negli anni 2017-2018 non c'è stato nessun convegno sul turismo senza che il neologismo "overtourism" non abbia conquistato il podio.<sup>162</sup> E anche i media hanno trattato sempre più di questo presunto nuovo fenomeno. Di cosa si tratta e perché oggi viene messo sotto i riflettori?

---

<sup>162</sup> Già dal 2018 la TB-Convention tratta di questo tema, in particolare quella tenutasi nel 2019. In questa pubblicazione dovrebbe essere utilizzato il termine tedeschizzato („denglisch“ o „engleutsch“) „Overtourismus“.

Illustrazione: Overtourism anche sulla costa atlantica francese?



Fonte: Tageszeitung Sud-Ouest del 19/8/2018, p. 1

(Sottotitolo: non ancora affollata come Barcellona o Venezia, ma alcune località come Biscarrose non sono molto lontane da ciò)

In **Francia** si è temporaneamente e localmente lontani dall'overtourism, perché molti francesi vanno in vacanza contemporaneamente da fine luglio a metà agosto. La località balneare di **Lacanau**, ad esempio, sulla costa atlantica, sembra piuttosto deserta per undici mesi all'anno. I quasi 5.000 abitanti vi abitano tranquillamente fino all'arrivo ad agosto di quasi 200.000 vacanzieri. Solo qualche chilometro verso l'entroterra, però, regna un silenzio contemplativo anche in estate, come per esempio nella regione vinicola del **Médoc**.<sup>163</sup> Nei centri turistici, invece, le unità mobili della polizia sostengono i funzionari locali per far fronte alle masse di turisti.

“Overtourism” si riferisce alla **temporanea sovrappopolazione di una destinazione turistica da parte di troppi turisti** –per quanto “destinazione” e “troppi” possano essere definiti - e implica i problemi ecologici, sociali, culturali ed economici associati (e nei capitoli precedenti accennati) al turismo di massa. Quando troppi turisti invadono praticamente una destinazione, di conseguenza gli abitanti del luogo si sentono alienati e sentono che le masse turistiche abbiano preso il posto del loro ambiente naturale. I luoghi turistici più gettonati sono **sovraffollati, i prezzi aumentano** a causa dell'alto potere d'acquisto dei turisti, gli **affitti** degli appartamenti e dei negozi **aumentano**, le **prime case vengono utilizzate invece** come alloggi per le vacanze (airbnb e altre agenzie sono contenti), la **struttura sociale** nei quartieri si modifica, i **negozi** tradizionali per i prodotti di uso quotidiano lasciano il posto a negozi di souvenir e fast food, la cultura si aliena, i **problemi ecologici** causati dai rifiuti, dai gas di scarico, dal consumo di acqua ecc. aumentano.

<sup>163</sup> Vedi ad es. [www.Kirstges.de/ferienhaus-medoc/](http://www.Kirstges.de/ferienhaus-medoc/) ;-).

**L'eccesso non è pertanto una quantità definibile in assoluto**, ma si genera piuttosto **in relazione alla capacità di assorbimento di una destinazione**: cinque navi da crociera che "sputano" 20.000 vacanzieri in una sola volta è troppo per Venezia; lo stesso numero è invece per Miami (in quanto più grande porto da crociera del mondo) è una sciocchezza.

**Miami**, con oltre cinque milioni di turisti in crociera all'anno, è il più grande porto crocieristico del mondo (2018), seguita da **Port Canaveral** e **Port Everglades** (vicino a Fort Lauderdale, sempre in Florida, circa 4 milioni di turisti). Questi porti crocieristici beneficiano in particolare della loro *vicinanza ai Caraibi*, dove navigano molte crociere, e della loro buona accessibilità grazie i diversi aeroporti. Diverse grandi compagnie di crociera, tra cui Royal Caribbean e Carnival Cruise Line, hanno sede a Miami. A Cape Canaveral, l'autorità portuale stima che quasi 22.000 posti di lavoro siano legati al business delle crociere e del trasporto mercantile; in tutta la Florida, l'industria crocieristica crea quasi 150.000 posti di lavoro, secondo l'associazione commerciale di compagnie di crociera Clia. A seconda del metodo di calcolo, anche molto di più. Il porto di Miami da solo beneficia per sé di essere responsabile del mantenimento di circa 324.000 posti di lavoro, di cui rientrano però anche le industrie che beneficiano indirettamente del porto.

Il più grande porto crocieristico europeo, **Barcellona**, invece, registra "solamente" circa tre milioni di passeggeri all'anno (2018). **Venezia** registra poco meno di due milioni di turisti in crociera.

Ora la percezione di questa **problematica** indotta dal turismo **dell' overtourism** non è per nulla nuova: come dimostrano i capitoli introduttivi di questo libro, il "turismo duro" era già stato criticato dai ricercatori del turismo negli anni Ottanta. Nel 1992 venne pubblicata la prima edizione del presente libro "Turismo ecosostenibile", e già circa 20 anni prima dalla nascita del concetto di overtourism, i turisti in Indonesia vennero "accolti" con archi e frecce da una popolazione arrabbiata e i maiorchini si opposero alla svendita della loro isola. In ogni caso, la "**rivolta della popolazione locale**" si è concretizzata in singoli episodi già decenni fa, andandosi ad intensificare però negli ultimi anni!



Illustrazione: esempi di "rivolta dei viaggiatori"

### **Con archi e frecce contro Club Med**

Indonesia (AP) – abitanti adirati sull'isola indonesiana Bintan hanno bloccato l'accesso ad alcune strutture ricettive. Si sono armati di archi e frecce, lance e maceti e hanno minacciato di riprendersi la loro terra con la forza. Tra le strutture ricettive all'interno dell'isola, che dista 40 km da Singapore, si annoverano un Club Med e il lussuoso Banyan Tree. Nel 1991 gli isolani vennero cacciati dalla loro terra. L'azienda autorizzata pagò loro soltanto 100 rupie (3 pfennig) a m<sup>2</sup> invece del prezzo di mercato di 10.000 rupie (3 marchi). "Ci riprenderemo l'isola se non verremo interamente pagati", disse il 52enne Mahusin Jafar, proprietario di palme da cocco. Nel fine settimana sono iniziati gli scontri, di cui 4 persone rimasero ferite e 12 arrestate. Nei centri turistici non si sentiva alcuna confusione. Su un'altra isola indonesiana c'era

Fonte: Süddeutsche Zeitung, gennaio 2000

### **Richiesto il divieto di arrivo di turisti sull'isola thailandese**

Bangkok (AFP) – la polizia turistica thailandese ha proposto di chiudere per due anni a causa dell'inquinamento ambientale l'isola Phi Phi, diventata famosa grazie al film "The Beach". L'isola non è PREDISPOSTA ALL'assalto dei turisti, ha detto Oberst Sanit Meephan del giornale *The Nation*. Poiché mancano le infrastrutture adatte, l'acqua è inquinata e la gestione dei rifiuti è diventato un problema. Il ministero del turismo ha ritenuto inutile la proposta. Nel 1998 è stato girato sull'isola Phi Phi il film "The Beach" con Leonardo di Caprio. Gli ambientalisti querelano lo studio cinematografico 20<sup>th</sup> Century Fox poiché le riprese avrebbero rovinato il sensibile ecosistema protetto di Maya Bay.

Fonte: Süddeutsche Zeitung, 23/1/2002

**Maiorchini si oppongono alla svendita dell'isola**

### **È programmata una disputa per le risorse del suolo**

FVW 23/6/2000. In un paese come la Spagna, con oltre 51 milioni di turisti all'anno, il terreno e il suolo sono nei luoghi turistici risorse preziose risorse naturali tanto quanto il petrolio. Secondo la legge della domanda e dell'offerta aumenta la disputa per accaparrarsi la torta, sempre più gustosa. L'isola meta vacanziera numero uno di tutte, Maiorca, da molto filo da torcere.

Fonte: FVW, 23/6/2000

## Attacco ad un bus di turisti a Barcellona



Foto: Youtube

Membri del gruppo di estrema sinistra Independentista, Arran, un'organizzazione giovanile legata al partito catalano CUP, hanno preso d'assalto lo scorso giovedì un bus pieno di turisti nelle prossimità del Camp Nou a Barcellona, sul cui vetro anteriore hanno dipinto in catalano il messaggio "il turismo uccide i quartieri". Inoltre hanno tagliato una ruota al veicolo. Nessuno è stato ferito. Hanno filmato un video dell'azione, rivolta contro il turismo di massa, che hanno poi reso virale sui social network. Insieme all'attacco al bus, sono contenute delle scene che mostrano Barcellona piena di turisti.

Fonte: ReiseVor9, 31/07/2017

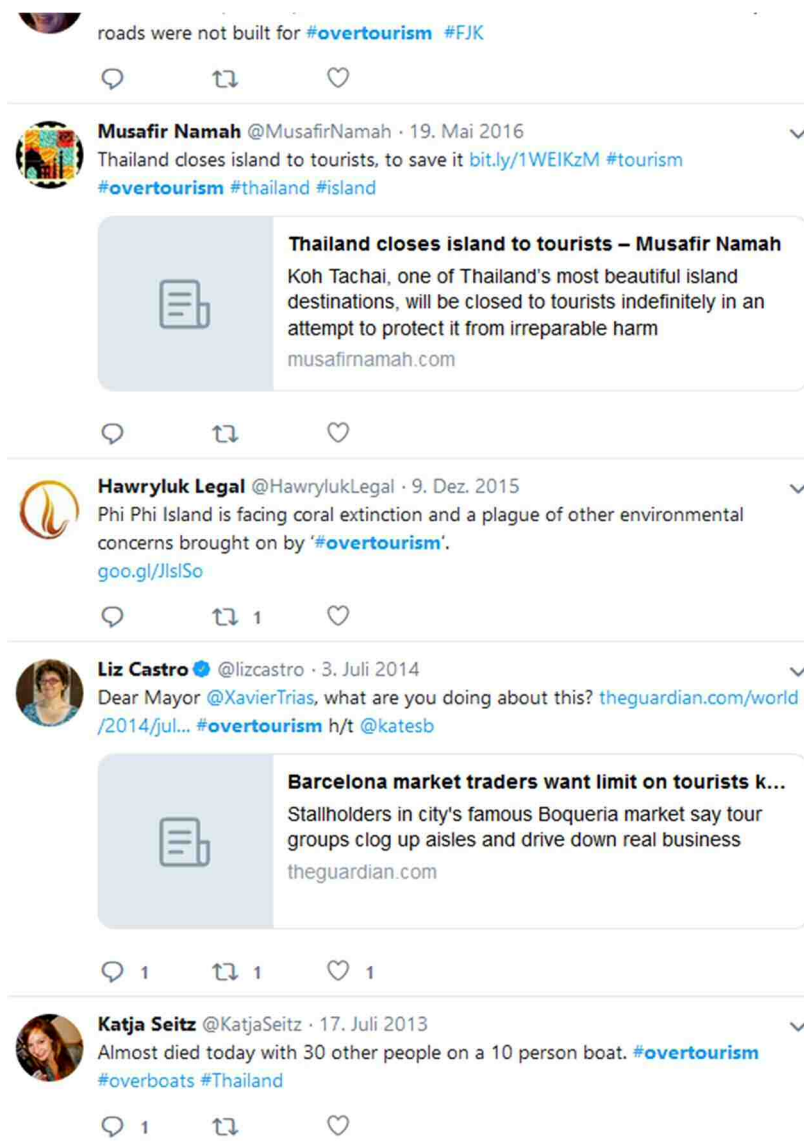
Il problema dell'overtourism si è rafforzato ed è diventato più acuto a causa della **sovrapposizione di molteplici** effetti in alcune destinazioni:

- Il **volume dei turisti sta crescendo**, soprattutto nei mercati emergenti che un tempo erano poco rilevanti (ad es. dell'Asia).
- Il **turismo individuale**, promosso soprattutto da **voli low-cost** e **offerte di alloggi privati**, ad esempio organizzati dal leader di mercato airbnb, sta causando problemi in molte destinazioni (ad esempio, aumenti degli affitti, mancanza di appartamenti).
- Il **turismo crocieristico** è fortemente cresciuto e si concentra in determinate città portuali, nelle quali solitamente si fa scalo solo per un giorno.

- **Altri turisti giornalieri** (escursionisti) provenienti da località turistiche circostanti vogliono visitare in una sola giornata i luoghi più gettonati facendo così concentrare la domanda su alcune attrazioni e su una specifica fascia oraria.
- Il **desiderio** dei responsabili delle destinazioni della **crescita economica**, spesso senza il consenso democratico/coinvolgimento della popolazione locale, a volte anche con la speculazione e la corruzione, porta a un **boom incontrollato dell'edilizia immobiliare**.
- Il rapido annuncio dei luoghi più gettonati che sono (presumibilmente) assolutamente da vedere, grazie ai **social media** (Facebook dal 2004, Youtube dal 2005, WhatsApp dal 2009, Instagram dal 2010, Snapchat dal 2011) e ai film (**cineturismo**) porta ad un **improvviso aumento della domanda** di destinazioni di viaggio con una capacità di turisti limitata

Dal 2010 circa, ampie e non più trascurate **proteste**, come **reazioni** contro il turismo o lo **sfruttamento del turismo**, hanno raggiunto anche l'industria degli operatori turistici tedeschi e destinazioni importanti come **Maiorca**: " **Tourist go home!**" è stato scritto sui muri delle case nell'aprile del 2016 - accanto ad un intonato " Refugees welcome". La stampa ne ha parlato in modo dettagliato – questo settore e i suoi ospiti ne sono rimasti scossi. A **Venezia** infuriavano già dal 2013 le “Giornate internazionali di lotta contro le grandi navi e le grandi opere”, quando i manifestanti del movimento di protesta No Grandi Navi sono scesi in campo - o meglio: in acqua - agendo contro le numerose navi da crociera con grande risonanza mediatica. Nel 2016, per le strade di **Barcellona** si vedevano slogan come " your tourism kills my neighborhood ", " Tourist! Respect or die!" e " Tourist go home ".

Illustrazione: alcuni dei primi Tweet sull' #overtourism



I primi messaggi privati sul tema #overtourism sono rintracciabili sul sito di notizie brevi Twitter fin dal 2013, ancora molto sporadici fino al 2016. Ma è solo **dal 2017** che questo neologismo, "overtourism", diventa sempre più comune nella lingua tedesca, e che le proteste - sia a Venezia, Barcellona, Palma o Dubrovnik **contro le navi da crociera**, sia a Roma, Amsterdam o a Maiorca **contro l'uso improprio delle prime case** e il **comportamento inappropriato delle masse di visitatori** si intensificano; in generale per **l'aumento dei flussi turistici mondiali**, in particolare dei turisti individuali, che si avvalgono delle maggiori offerte delle compagnie aeree low-cost e dei proprietari privati (in particolare attraverso la modalità airbnb).

Al contempo i mercati emergenti come l'India o la Cina avevano appena iniziato a mandare i loro vacanzieri in giro per il mondo - così la "**touristificazione**" del mondo crescerà. In questo contesto, la parola inglese "overtourism" è entrata anche nella lingua tedesca e sta ad indicare un problema molto drammatico ma per nulla nuovo.

Per di più, bisogna relativizzare il fenomeno dell' overtourism eccessivo: **colpisce soltanto alcuni luoghi turistici** nel mondo, spesso solo **in determinati periodi** (pochi hanno l'alta stagione tutto l'anno). Le seguenti destinazioni, tra le altre, sono note per avere un problema di overtourism:

- **Venezia** (attraverso il turismo crocieristico, uso improprio della prima casa ("*turismo airbnb*"), turisti giornalieri; vedi anche il capitolo 4.2.2.)
- **Maiorca** e soprattutto la capitale **Palma di Maiorca** (attraverso il turismo crocieristico, il uso improprio dell'alloggio ( "*turismo airbnb*"), i proprietari della seconda casa, il turismo a breve raggio grazie alle compagnie aeree low-cost),
- **Barcellona** (attraverso il turismo crocieristico, l' uso improprio della prima casa ("*turismo airbnb*"), il turismo giornaliero, il turismo a breve raggio delle compagnie aeree low-cost),
- Altre città spagnole come **Bilbao, San Sebastian o Madrid** (attraverso l'uso improprio della prima casa ("*turismo airbnb*"),
- **Dubrovnik** (attraverso il turismo crocieristico, turismo giornaliero ; vedi anche capitolo 4.2.2.),
- **Amsterdam** (in particolare per i molti turisti che amano le feste e il quartiere a luci rosse, i quali attraggono ogni anno circa 18 milioni di turisti),
- Alcuni quartieri di **Lisbona**,<sup>164</sup> **Salisburgo, Berlino e Amburgo** e altre città; anche piccoli villaggi come **Hallstatt** nella regione di Salzkammergut (che viene soprattutto "inondata" da turisti asiatici <sup>165</sup> ) oppure **Passavia** (che gode del turismo crocieristico, soffrendo ogni anno di circa 300.000 turisti in crociera e che viene modificata nella sua struttura sociale ed economica),
- **Islanda** (dal 2016 affronta l'alta richiesta da parte di turisti asiatici),<sup>166</sup>
- Alcuni **fiordi norvegesi** e i circostanti piccoli villaggi (attraverso il turismo crocieristico),

---

<sup>164</sup> A **Lisbona** è il quartiere di **Mouraria** ad esserne colpito. Questo ex quartiere moresco della fine del XX secolo era ancora considerato un'area problematica, è stato trasformato in un quartiere da movida. La famosa linea di tram 28E attraversa la Mouraria. Molti appartamenti, un tempo economici, vengono acquistati da investitori o da privati, ristrutturati e utilizzati come case vacanza. Questo porta al problema della cosiddetta **gentrificazione**, cioè lo spostamento della popolazione originariamente residente. Nel processo di gentrificazione, le abitazioni poco attraenti e spesso vuote, vengono prima scoperte e utilizzate da alternativi e "creativi" (artisti e bon vivants), trasformando un'area urbana in un "quartiere alla moda", che successivamente attrae potenziali acquirenti benestanti (compresi gli investitori finanziari) e porta ad un aumento dei prezzi di acquisto e di affitto, spostando così piano piano i restanti residenti originali e le loro tradizionali attività commerciali di necessità quotidiane.

<sup>165</sup> La piccola località austriaca di **Hallstatt**, con quasi 800 abitanti, è stata parzialmente ricostruita in **Cina** (a Guangdong) nel 2012. Grazie alla successiva copertura mediatica, anche il turismo nella città di origine ha conosciuto una forte ripresa.

<sup>166</sup> Il piccolo stato insulare dell'**Islanda** ha solo circa 350.000 abitanti e nel 2018 ha avuto **più di due milioni di turisti**, di cui circa due terzi durante l'inverno. A seconda della stagione, per abitante arrivano dai cinque ai sette turisti. Nel 2000 arrivarono circa 300.000 turisti, nel 2008 solo 500.000. L'Islanda ha ora superato la crisi finanziaria dalla fine del 2008 al 2011 con il crollo delle grandi banche commerciali.

- Alcune regioni e particolari luoghi da vedere (come ad es. l'isola greca di **Santorini**, il **lago di Garda** in Italia,<sup>167</sup> **Machu Picchu** in Peru o il **Taj Mahal** in India),
- **Temporaneamente, singoli luoghi** e attrazioni imperdibili che - ad esempio a causa di un'improvvisa e crescente attenzione nei cosiddetti **social media** - diventano una calamita turistica, ad esempio il **Lago di Braies** in Alto Adige, in Italia, dopo che decine di migliaia di foto sono state pubblicate su Instagram nel 2018 e a causa della sua "**instagramability**" sempre più turisti volevano andarci, tanto che hanno chiuso, nell'estate del 2018, perfino la strada di accesso.<sup>168</sup> Il promontorio di **Trolltunga** in Norvegia è un altro di questi luoghi, dove il numero di visitatori è passato da poche centinaia a circa 40.000 nel 2014. Stessa cosa vale per la **Valle Verzasca** svizzera nel 2017 o - dal 2015, secondo alcuni "must have seen" sui social media - la **Berggasthof Aescher** svizzera. Ma tale fomento temporaneo di solito si placa dopo pochi mesi (o anni).

All'interno di alcune destinazioni, ci sono alcuni **luoghi di maggiore interesse** che sono particolarmente affollati, come ad esempio **Piazza San Marco** a Venezia, **la via della Rambla** a Barcellona, il **centro storico** di Dubrovnik, ma anche **Piazza della Signoria** con Palazzo Vecchio a Firenze. Non c'è da stupirsi, che le città **preferiscano fare pubblicità proprio attraverso queste attrazioni imperdibili**, in modo che ogni turista voglia vedere esattamente questi luoghi durante la sua visita della città. Esistono già degli elenchi "**Not-to-go**" che sconsigliano di visitare alcune destinazioni, e si consiglia agli **operatori turistici** per garantire **prodotti di buona qualità** guidare i loro gruppi di turisti in tali luoghi **al di fuori delle ore di punta, diminuire la durata** del soggiorno nei **centri città** affollati e **coinvolgere maggiormente** nel programma il **territorio circostante**.

Ma anche in questi luoghi più gettonati turistici, minacciati dall'**overtourism**, **solo una minoranza della popolazione manifesta il proprio malcontento** - mentre molte delle destinazioni interessate traggono profitto direttamente e indirettamente dal turismo e lo accolgono positivamente. Tuttavia, coloro che beneficiano del turismo spesso non vivono nei quartieri colpiti e sovraffollati; e coloro che vengono svantaggiati dell'attrattiva turistica della loro zona residenziale nei luoghi di interesse non necessariamente beneficiano direttamente del turismo. Di conseguenza, i **profitti** del turismo possono essere **privatizzati**, ma le sue **conseguenze negative** possono essere **socializzate**. Quindi, il peso dell'affollamento di visitatori può creare una spaccatura nella popolazione di una destinazione e causare conflitti.

---

<sup>167</sup> Il **Lago di Garda** è una meta di vacanza amata dai tedeschi fin dagli anni '60, ma dalla metà del primo decennio del 2010 anche da molti cinesi, russi e turisti di altre nazionalità. La regione registra ora circa **25 milioni di pernottamenti** all'anno (2019). Inoltre, ci sono migliaia di **escursionisti** che in giornata vogliono vedere città famose sul lago di Garda come **Sirmione**. Soprattutto i viaggi brevi inquinano a causa **dell'elevato volume di traffico automobilistico** che ne deriva. Anche se il turismo sul lago di Garda non è concentrato in una sola città, ma diffuso in molte località vicino al lago, l'elevata domanda porta a **problemi di acque reflue, inquinamento atmosferico e consumo del suolo**. Allo stesso tempo, il turismo ha portato prosperità in una regione di pesca, ancora povera fino agli anni '60. Cfr. Britzelmeier, *Gardasee*.

<sup>168</sup> Nell'estate del 2017 è arrivata una simpatica trovata pubblicitaria nella località di villeggiatura svizzera di **Bergün**, che ha annunciato il **divieto di fare fotografie**. Il motivo del divieto: le foto dei vacanzieri di Bergün pubblicate nei social network potrebbero rendere infelici altre persone che viaggiano altrove. L'annuncio è stato ampiamente diffuso da vari media.

Tendenzialmente sono gli **abitanti più anziani**, che hanno vissuto la loro città senza turismo di massa e hanno lavorato in vari settori, che si lamentano di questo turismo di massa e si oppongono ai cambiamenti strutturali; invece, gli abitanti più giovani tendono ad accogliere il "cosmopolitismo" del loro paese d'origine e l'aumento dei posti di lavoro nel turismo. Ma il turismo di massa è semplicemente un effetto del **liberalismo sociale** in Europa. Questo include la **libertà di viaggiare** (così come la libertà di manifestare contro il turismo) - e questa è fondamentalmente una buona cosa. Tutti vogliono andare in posti presumibilmente belli.

La conseguenza sono i viaggi di massa; inoltre, non solo gli abitanti, bensì anche **i turisti, sono vittime dell'attrattività stessa di un luogo**. Questo ha un **effetto simile a quello di trovarsi imbottigliati nel traffico autostradale**: la gente se ne lamenta e ne è **insoddisfatta, ma allo stesso tempo** (in caso di overtourism, sia come turista che come locale che ne beneficia direttamente o indirettamente) **ne fa parte** e ne è concausa.

Tuttavia, l'industria del turismo può e deve prendere **misure per ridurre i problemi**, e gli attori in grado di agire in questo caso non sono tanto gli operatori turistici (tedeschi) quanto le **organizzazioni turistiche regionali e locali e i responsabili politici** delle destinazioni. I meccanismi fondamentali di tassazione sono

- **misure di economia di mercato**, come il rincaro/ l'aumento del prezzo di mercato,
- **misure politiche normative** quali divieti, obblighi e restrizioni, restrizioni quantitative, penuria e contingentamento.

La **UNWTO** nel settembre del 2018 ha proposto delle **strategie** e delle misure concrete **contro l'overtourismus** come:<sup>169</sup>

- una migliore distribuzione geografica dei turisti,
- promozione di tour in luoghi e attrazioni meno conosciuti,
- regolamentazioni e limitazioni,
- miglioramenti delle infrastrutture,
- coinvolgimento della popolazione locale e dei rispettivi gruppi di interesse,
- informazioni e sensibilizzazione dei turisti.

Alcune città stanno da tempo combattendo attivamente **contro gli affitti privati (illegali) tramite *airbnb***. Le città che vogliono ridurre questa situazione, ad esempio, richiedono licenze per l'affitto di case di vacanza e/o richiedono che le condizioni siano soddisfatte. Gli **ispettori** comunali cercano sul sito web di *airbnb* i noleggi non autorizzati. Le autorità vengono supportate dagli operatori alberghieri che vorrebbero vedere ridotta la concorrenza degli affitti privati.

A **Barcellona**, nel 2018, quasi un turista su cinque ha trovato la sua sistemazione via *airbnb*; a **Madrid**, dove fino a quel momento il turismo di massa non era ancora colpito, era già uno su dieci. A Barcellona, *airbnb* ha dovuto pagare nel 2016 una multa di 600.000 euro per aver offerto appartamenti senza licenza. Allo stesso modo, a **Palma di Maiorca**, *airbnb* e *Tripadvisor* hanno dovuto pagare una multa di 300.000 euro. Ma queste multe non hanno recato tanti danni ai leader del mercato.

---

<sup>169</sup> Vedi UNWTO, Overtourism.

Tuttavia, gli ispettori non sono in grado di avere l'intero quadro del mercato. Possono effettuare solo controlli a campione e le leggi sulla protezione dei dati vietano di controllare automaticamente i dati personali dei fornitori. Per motivi legali, non è possibile mettere in rete le banche dati che sarebbero necessarie per un controllo efficace.

Per **Madrid e Barcellona**, gli esperti stimano che fino al 40% delle case vacanza offerte non sono affatto di proprietà privata, ma provengono piuttosto da **società immobiliari e speculatori**, che tuttavia spesso danno nomi fittizi dei proprietari e quindi eludono i quadri giuridici - compresi quelli che si applicano agli affitti commerciali. Per Barcellona, è stato rilevato che meno del 3% dei fornitori di *airbnb* dispongono quasi di un terzo dell'offerta totale; più del 60% affitta almeno due appartamenti. Inoltre, sono emerse strutture con subaffittuari, la maggior parte delle quali sono formalmente legali, ma che a volte sfuggono anche alle normative dei comuni.

La **Commissione Europea** a Bruxelles, ad esempio, è intervenuta anche nel luglio 2018 a sostegno della controversia tra le destinazioni e *airbnb*, anche perché il Gruppo **ha violato le linee guida per la tutela dei consumatori** e, come altri giganti americani di Internet, paga pochissime tasse nei Paesi dell'UE. Ciò è possibile e anche legale, perché *airbnb* ha potuto selezionare gli Stati membri dell'UE che offrono **basse aliquote fiscali** come sedi aziendali, anche se il fatturato principale è stato registrato in altri Paesi con aliquote fiscali significativamente più elevate. Finora l'UE non ha trovato alcun mezzo efficace per combattere tutto ciò. Tuttavia, i tentativi di impedire un eccessivo affitto privato di appartamenti ai turisti sono posti di fronte al fatto che nella maggior parte degli stati è ancorato al **fondamentale diritto di proprietà**. Inoltre, l'affitto di alloggi privati ai turisti può essere una delle principali **fonti di reddito** per i privati, soprattutto in tempi di crisi economica, e anche gli artigiani locali possono trarne vantaggio, in quanto gli appartamenti potrebbero aver bisogno di essere rinnovati e modernizzati prima di entrare sul mercato.

Alcune **città in Germania** riscontrano dei problemi a causa degli affitti privati per i turisti in vacanza offerti da *airbnb&Co*. Il tribunale amministrativo di **Monaco di Baviera** ha deciso, ad esempio, nel dicembre 2018, che *airbnb* debba divulgare i dati degli ospiti che offrono il loro appartamento come casa vacanza per più di otto settimane all'anno, perché chiunque superi questo periodo di tempo viola il **divieto di abuso improprio** valido a Monaco di Baviera. Tale divieto di abuso può essere regolato in modo diverso da Stato a Stato, ma presumibilmente la giurisdizione interesserà anche altre città. Berlino aveva già tentato nel 2016 di vietare del tutto tali affitti privati orientati al turismo o di consentirli solo con l'autorizzazione ufficiale, ma un tale divieto assoluto violava i **diritti di proprietà** dei proprietari degli appartamenti. Si stima che in questa città ci siano circa 25.000 alloggi offerti attraverso *airbnb*. Nel 2018, Berlino ha allentato il divieto di abuso improprio stabilito nel 2014 nella misura in cui i privati possono subaffittare la loro prima casa senza limiti di tempo, purché rimanga la caratteristica della prima casa. Possono affittare una seconda casa per un massimo di 90 giorni all'anno se non hanno una prima casa o seconde case a Berlino. È richiesta la registrazione preventiva presso l'ufficio distrettuale (che è soggetta a una tassa a seconda del tipo di offerta). Dal 1/1/2019, **l'aliquota d'imposta per l'affitto** di una seconda casa è passata dal 5% al 15% dell'affitto al netto con bollette escluse; l'imposta è necessaria solo se si possiede una seconda casa a Berlino o se li si hanno due appartamenti (con eccezioni).

**Amsterdam**, come misura contro l'overtourism nel 2018, ha limitato le visite guidate nel **quartiere a luci rosse** e ha vietato le cosiddette "beer bike"; in alcuni quartieri **non sono più consentiti nuovi negozi di souvenir e hotel**. La città cerca di affrontare il problema dell'overtourism dal 2016. È stata fatta causa ai "negozi di formaggi turistici" della Amsterdam *Cheese Company*, che offrono solo prodotti fatti su misura per i gusti e le esigenze dei turisti in lingua inglese<sup>170</sup>. Con *airbnb* e *Booking*, la città ha concordato un **limite annuale di 60 giorni per gli affitti privati**.

---

<sup>170</sup> Cfr. Kirchner, Amsterdam.



La **tassa di soggiorno** è stata aumentata nel 2018; dal 2019 c'è una sorta di tassa di transito di 8 euro per i turisti giornalieri – che in particolare dovrebbe ridurre le crociere. *MSC e Cruise and Maritime Voyages* hanno successivamente annunciato che non attraccheranno più nella città. Nonostante più di sei miliardi di euro all'anno di reddito proveniente dal turismo e più di 65.000 persone occupate nel turismo (= circa l'8% della popolazione di 860.000 abitanti), Amsterdam non vuole diventare un "parco a tema". Ciononostante, nel 2019 ci sono ancora molti turisti ubriachi e fumati che circolano rumorosamente per le strade, così che alcuni residenti difficilmente hanno paura di lasciare le loro case. L'insoddisfazione dei cittadini per il troppo e troppo brutto turismo esiste ancora; la coesione sociale della città è a rischio.

È quindi chiaro quanto possa essere **difficile attuare nella pratica le misure** proposte che limitano il turismo individuale.

Limitare il **numero di visitatori** in generale è possibile solo per determinate attrazioni, ad esempio tramite **sistemi di pre-registrazione**. L'accesso delle navi da crociera su un'isola o l'ingresso nei parchi nazionali può essere limitato. Ma la maggior parte delle destinazioni per le vacanze, soprattutto le città, hanno un solo limite naturale: il numero di alloggi e di posti letto. Lì, il soggiorno può essere reso più costoso o più difficile. Le tasse di soggiorno e le tasse sui posti letto sono una possibilità; si possono vietare le auto dal centro città. Questo regola un po' la domanda. Si può inoltre provare a **dirigere i flussi di visitatori in modo diverso** e a suddividere i turisti in modo più ampio. Pertanto, bisogna informarli su ciò che la regione circostante offre.<sup>171</sup>

Ma sono pochissimi turisti vogliono passeggiare in mezzo al nulla. Quindi una **certa folla può sicuramente essere piacevole**. Ma c'è una **soglia critica sopra la quale diventa troppo per la maggior parte delle persone**. Distribuire i flussi dei visitatori, tuttavia, funziona solo in modo limitato. Le famiglie in Europa non hanno altra scelta e sono legate ai mesi di vacanza estiva. **Ci sarà sempre la stagionalità** in molte regioni di vacanza anche a causa del tempo. Coloro che vogliono visitare dei particolari luoghi di interesse durante l'alta stagione, devono pianificare bene il proprio viaggio. I gruppi registrati degli operatori turistici, ad esempio, hanno l'accesso prioritario in molte attrazioni. E chi è davvero infastidito dal turismo di massa troverà sempre delle destinazioni rilassanti e particolarmente sostenibili. Il più delle volte i turisti si pestano i piedi solo in pochi luoghi. Almeno l'autore a Wilhelmshaven non ha ancora sentito nulla riguardo il fenomeno "overtourism" – le masse di turisti sono da noi ben accolte ...;-)

---

<sup>171</sup> Nel 2019 è ancora un'utopia che questo avvenga in tempo reale grazie alla **crescente digitalizzazione**: il turista che si avvicina a un luogo di interesse affollato in una destinazione potrebbe ricevere informazioni sul suo dispositivo mobile relative alle alternative turistiche situate nelle sue vicinanze e in quel momento meno affollate. Per visitare le attrazioni originariamente desiderate, potrebbe essere automaticamente offerta una data alternativa (ad es. nella fascia oraria successiva) e registrarsi. A tal proposito, l'aumento della **digitalizzazione** (in casi estremi le cosiddette tecnologie a catena di blocco) porta ad un **aumento del consumo di elettricità**, che - se l'elettricità non è generata da fonti di energia rinnovabili - va contro la sostenibilità. Tuttavia, questo collegamento non verrà qui approfondito.

#### 4.2.2. Venezia, Dubrovnik et al. e il problema delle crociere

Ci sono persone che sono dell'idea che il turismo a Venezia danneggi piuttosto che benefici la città e la sua popolazione. Venezia era già negli anni '60 una delle mete da sogno dei tedeschi: vedere Piazza San Marco con i propri occhi e navigare tra i canali a bordo di una piccola romantica gondola...!

Illustrazione: Venezia negli anni '60-70

L'autore (a destra) con la madre e la sorella nel 1971 nell'allora non ancora sovraffollata Venezia.



Questo non è cambiato. Secondo le stime il **numero di turisti** a Venezia nel 2018 ammonta a circa **dieci milioni di persone**; inoltre, vi giungono circa **20 milioni di visitatori giornalieri** all'anno, tra cui - a seconda degli scali delle navi - fino a 30.000 turisti al giorno provenienti dalle crociere. I dati esatti non sono noti per la mancanza di una registrazione statistica valida; in particolare non vengono registrati i visitatori giornalieri. Sulla famosa isola del centro storico, il centro turistico di Venezia, vivono solo circa **60.000 abitanti**; insieme ai sestieri circostanti, Venezia conta circa 260.000 abitanti. Nel 1969 la città contava ancora circa 360.000 abitanti; nel 1951 nel centro storico vivevano ancora 174.000 persone. Il centro storico della città è ancora bello, ma è talmente **affollato di turisti** che per i veneziani è impensabile soggiornarvi - dicono i critici del turismo. Nel 1990, l'allora sindaco si è affidato al risanamento dei fondi cittadini attraverso **la privatizzazione degli immobili**, che sono stati successivamente utilizzati per il turismo (attraverso il "cambio di destinazione d'uso"). Nel 2000, ad esempio, nel sestiere di Dorsoduro, vicino al Ponte dell'Accademia, c'erano ancora diversi macellai, fruttivendoli, panettieri e fiorai, che già nel 2009 avevano lasciato il posto a negozi di souvenir e catene di fast food<sup>172</sup>.

<sup>172</sup> Cfr. Klüver, Venedig.

Di conseguenza, anche le professioni come insegnanti, avvocati e specialisti informatici stanno migrando. Ogni anno, Venezia registra circa 1.000 arrivi provenienti da navi da crociera. Alcune delle navi sono lunghe più di 300 metri, larghe 40 metri e a 30 piani. In alcuni giorni, più di dieci crociere transoceaniche con più di 30.000 passeggeri gettano l'ancora a Venezia. La città registra così ogni anno fino a due milioni di turisti in crociera. Gli abitanti trovano che vi siano troppe navi nel posto sbagliato. Il cantante *Adriano Celentano* aveva addirittura messo un annuncio su un'intera pagina del giornale locale per protestare contro la "vergognosa parata" delle navi da crociera. Forse a causa di questa discussione e delle restrizioni (vedi sotto), il numero di turisti che vanno in crociera è diminuito nuovamente negli anni dal 2013 al 2017, passando da 1,8 milioni a 1,4 milioni di turisti.

Le navi stanno mettendo a dura prova **la laguna già minacciata** e il **delicato ecosistema**. La laguna di Venezia in origine era profonda circa un metro. Per renderla navigabile dalle grandi navi, i canali sono stati dragati fino a 11 metri di profondità. Questo, stando a quello che dicono i critici, è in parte responsabile per i frequenti alti livelli dell'acqua a Venezia<sup>173</sup>. I movimenti delle navi e il grande spostamento d'acqua da esse causato **danneggiano anche le fondamenta** degli edifici. Spostandosi, le navi muovono l'acqua, la spingono contro le fondamenta, e così l'acqua ritorna indietro, destabilizzando le fondamenta.

Gli abitanti di Venezia sono colpiti, in modo ancora più diretto rispetto alle **inondazioni, dall'inquinamento atmosferico** causato dalle navi da crociera. Si misura che in alcune giornate vengono prodotte fino a 200.000 **particelle di polveri sottili** per centimetro cubo d'aria<sup>174</sup>. Per le autorità portuali, le navi da crociera sono soprattutto un mezzo per arricchire la città. I subappaltatori, i fornitori e l'economia veneziana traggono vantaggio dai numerosi turisti che ogni giorno arrivano dalle navi. I critici, tuttavia, calcolano che i **costi dei danni ambientali** recati alla città e alla sua popolazione superano di gran lunga le entrate. A Venezia i turisti lasciavano spesso più **spazzatura** che denaro.

Nel 2014 l'UNESCO ha messo in guardia per la prima volta che Venezia sarebbe stata inserita nella lista dei siti UNESCO "in pericolo" o addirittura le sarebbe stato sottratto lo status di patrimonio culturale, se la città e la laguna non fossero state curate più attentamente; così, nell'agosto del 2016 ha avuto luogo una manifestazione di **protesta** contro l'overturism a Venezia. In quel periodo, manifesti e volantini distribuiti in città dagli attivisti invitavano i turisti a lasciare Venezia:

<sup>173</sup> Così nell'ottobre/novembre 2018, **Venezia** è stata colpita da gravi **inondazioni** dopo giorni di temporali. L'acqua è entrata anche nella cattedrale di San Marco. Le cause di questo fenomeno sono le forti piogge, l'innalzamento del livello del mare (dovuto al cambiamento climatico) e il continuo abbassamento del sottosuolo della città di pochi millimetri all'anno nel corso dei secoli.

<sup>174</sup> Mettendo a confronto: in locali con molte persone (ad es. padiglioni espositivi con abrasione della moquette), il valore di particelle per centimetro cubo d'aria può arrivare fino a 10.000, su una strada trafficata circa 20.000. A Stoccarda, anche all'affollata Porta Neckar, i valori sono inferiori a 10.000 in un giorno con un allarme di polveri sottili (oltre a questo, c'è anche l'inquinamento da altre sostanze inquinanti). Sulle navi da crociera si possono misurare fino a 450.000 particelle - a seconda della loro posizione sulla nave, ad esempio dietro il fumaiolo. Anche nelle cabine della nave si possono rilevare valori fino a 70.000 - anche se non è possibile dire quali sostanze siano presenti nell'aria della cabina. L'AIDA, ad esempio, ritiene che tutte le norme e i valori limiti di emissioni prescritti per le navi da crociera sono rispettati (anche se non esistono valori limite ufficiali per il particolato).

"Tourists go away! You are destroying this area". Già negli anni precedenti, il Comitato **No Grandi Navi** ha manifestato in particolare contro i turisti giornalieri provenienti dalle navi da crociera. Il movimento di protesta attira sempre più l'attenzione con iniziative spettacolari, tra cui il blocco del canale della Giudecca da parte di nuotatori e piccole imbarcazioni.

Nel novembre 2013, Venezia ha poi deciso di bandire i giganti delle crociere: dal novembre 2014, le navi che superavano le 96.000 tonnellate di stazza lorda<sup>175</sup> non potevano passare attraverso il Canale della Giudecca per raggiungere i terminal crociera di Venezia. Nel marzo 2014, tuttavia, un tribunale ha vietato il divieto di accesso. Di conseguenza, nell'agosto 2014 è stata approvata una nuova legge sul divieto di accesso, secondo la quale, dal 1/1/2015, le navi di 96.000 o più tonnellate non possono più passare attraverso il Canale della Giudecca, ma deve essere costruito un nuovo canale di accesso. Le navi da crociera di grandi dimensioni devono attraccare dal 2019 sulla terraferma nel porto industriale di *Marghera*; il **porto sostitutivo previsto per le navi da crociera** non sarà completato fino al 2020 circa.

Venezia rischia di diventare un museo all'aperto, una sorta di **parco dei divertimenti per turisti**, che non offre più **una patria ai suoi abitanti** originari, ma che ne sarebbe stata della città se non fosse stata così richiesta dal turismo? Come in molti luoghi di interesse turistici, il problema è il **superamento da parte di una massa critica di visitatori**.

Simile a Venezia, **Dubrovnik**, in Croazia, soffre della sua popolarità soprattutto tra i turisti da crociera. Nel 2017, Dubrovnik ha contato 1,2 milioni di arrivi e più di quattro milioni di pernottamenti; inoltre, ci sono più di 700.000 **turisti in crociera** che passano la notte sulla loro nave, così come numerosi **escursionisti giornalieri** che vengono da altre città costiere croate o dal Montenegro a bordo di decine di autobus o auto private/auto a noleggio.<sup>176</sup> In totale, nel 2018, la città si aspetta circa 740.000 turisti provenienti da 440 scali di navi da crociera, che contribuiranno in modo significativo alle entrate della città. L'80% della popolazione locale vive di turismo. Dopo la guerra civile jugoslava, nessuno poteva immaginare che i turisti sarebbero mai tornati. Nel solo nel Giorno di San Nicola del 1991 i serbi hanno lanciato 600 granate contro la città vecchia. Nel 1996 un forte terremoto ha distrutto alcune parti della città. All'inizio degli anni 2000, i danni causati dalla guerra e dalla catastrofe naturale sono stati solo parzialmente riparati. È quindi comprensibile che inizialmente a Dubrovnik fossero lieti di accogliere qualsiasi turista e che poi non abbiano voluto frenare la ripresa economica. Il turismo è ora concentrato soprattutto nella **zona del centro storico**, grande solo circa 400 x 300 metri, in cui vivono solamente circa 1.000 abitanti e che è (o sarebbe, perché in alcuni giorni ci sono più del doppio delle persone) già completamente riempita con circa 7.000 persone. Questi **quartieri medievali** sono stati costruiti secoli fa per un

---

<sup>175</sup> **Stazza lorda** = GT = misura delle dimensioni di una nave che sostituisce l'unità di misura precedentemente comune delle tonnellate di stazza lorda. Le navi AIDA più piccole (ad esempio AIDAdiva, AIDAbella) hanno circa 69.000 GT, l'AIDAnova, ad esempio, ne ha circa 184.000.

<sup>176</sup> Cfr. Birkner/Krane, Dubrovnik, nonché Temsch, Dubrovnik.

mero di persone molto più inferiore rispetto alle migliaia di visitatori che la assalgono oggi.<sup>177</sup> Il centro storico ha solo tre ingressi/uscite, che possono anche causare **problemi di sicurezza**. Dubrovnik è diventata particolarmente famosa poiché vi **sono state girate scene della serie televisiva Game of Thrones** (dal 2011) e dei film **Star Wars** Episodio VIII: Gli ultimi Jedi (2017) e **Robin Hood** (2017). La **gente locale si lamenta** che i negozi per beni di prima necessità stanno lasciando il posto ai negozi di souvenir, che i ricchi stranieri vi acquistano case, che l'affitto privato per le case vacanza fa aumentare gli affitti, e che in quanto abitanti del luogo non hanno più libero accesso al mare; inoltre, vi sono anche rumore, sporcizia e caos derivato dal traffico. Pertanto, anche a Dubrovnik si stanno prendendo misure per **limitare i flussi turistici** (vedi capitolo 6.5.2.3.).

Ma la resistenza alle navi da crocieristi non cresce soltanto nella città lagunare e in altre città del Mediterraneo, bensì anche in **Norvegia**, per esempio. Il paese con i suoi numerosi fiordi è un'attrazione particolare per i turisti da crociera. A causa delle alte montagne che circondano i fiordi, è difficile che i gas di scarico delle navi fuoriescano da questa zona. Quindi, anche se qui non ci sono fabbriche, le navi da crociera e i traghetti (turistici) inquinano l'aria. Istituti di ricerca statali come il *Teknologi Sepuluh Nopember Institute* e il *Western Norway Research Institute* di Sogndal hanno compiuto degli studi sulla situazione e gli effetti dell'aria nei fiordi norvegesi. Inoltre, masse di persone affluiscono dalle navi in piccoli villaggi con poche centinaia di abitanti, come **Flåm** sui fiordi dell'Aurlandsfjord. Quasi tutti lì vivono di turismo crocieristico. Tuttavia, una ricerca **dell'Università di Bergen**, in Norvegia, mostra che i turisti in crociera spendono molto meno denaro a persona all'interno dei villaggi che visitano rispetto, ad esempio, ai turisti in camper o ai backpacker.<sup>178</sup>

Un operatore di crociera descrive l'**escursione a Flam** come segue:

#### **"Paesaggi da favola**

Per raggiungere **Flåm**, la vostra nave da crociera MSC si dirigerà direttamente verso il **Sognefjord**, il più lungo delle centinaia di fiordi della Norvegia. Con una lunghezza di oltre 204 km e una profondità di 1308 m, è un fiordo da record in cui la vostra nave si muoverà verso sud per raggiungere l'estremità meridionale del **Aurlandsfjord**. In questo punto della vostra crociera in Nord Europa firmata MSC vedrete Flåm, immerso tra le fitte foreste delle montagne che si estendono fino al cielo.

In questo ambiente affascinante e isolato potrete vedere come anche i moderni mezzi di trasporto della ferrovia possano fondersi con lo spettacolare paesaggio naturale della Norvegia. Regalatevi un viaggio in treno da Flåm a Kjosfossen: 20 incredibili chilometri nelle carrozze verdi della ferrovia di Bergen fino alla stazione di Myrdal.

Ammirerete paesaggi davvero unici e vivrete una giornata indimenticabile. La natura si mostra nella sua forma più bella e selvaggia, con rocce formate dai fiumi che scendono da altezze vertiginose di gole rocciose, fossati e cascate, e qua e là si trovano rifugi montani che si arrampicano come alpinisti e dove si allevano bovini e producono latticini.

E ricordate che l'elettricità per far funzionare la ferrovia è un dono della natura.

---

<sup>177</sup> Questo vale anche per molte altre famose città antiche, come ad esempio **Carcassonne** nel sud della Francia, **Sarlat** nel Périgord, il **Mont Saint-Michel** tra la Bretagna e la Normandia, ecc.

<sup>178</sup> Vedi gli studi compiuti da Svein Larsen, all'Università di Bergen, 2013, i quali hanno rilevato che le spese per crocierista durante la visita a terra ammontano a circa **66 euro** al giorno. Gli studi dimostrano anche che i turisti delle crociere non sono affatto interessati a tornare in Norvegia per un soggiorno a terra più lungo. L'**"appetizer effect"** è quindi **piuttosto minimo**.

Le imponenti **cascate di Kjosfossen** scorrono in verticale, quasi a volersi pavoneggiare davanti alla telecamera del turista, e spostano le turbine che producono l'energia elettrica necessaria per la linea ferroviaria. Non perdetevi il viaggio in gommone o in kayak nelle acque del piccolo porto.

Avrete l'occasione di vedere la varietà di animali e piante che abitano queste coste. Visitate le aree protette dell'**Aurlandfjord e del Nærøyfjord** per ammirare la maestosa bellezza creata dal ghiaccio e dal mare di questa terra, una vista privilegiata.<sup>179</sup>

Tuttavia, il fatto che i motori della nave da crociera devono funzionare incessantemente durante il periodo in cui la nave è ormeggiata nel fiordo, non viene menzionato.

**Amburgo**, a detta sua, trae grandi profitti dal turismo crocieristico. Per ogni turista in crociera dovrebbe essere generato un fatturato di più di 500 euro per la città anseatica, per un totale di circa 270 milioni di euro all'anno. Gli studi condotti dalla *Camera di Commercio di Amburgo*, tuttavia, tengono conto di vari effetti positivi, delle entrate provenienti da eventi festivi, ecc. Con queste cifre, la politica urbana giustifica il fatto che i costi per i terminal, compresi i **Ground power unit**, sono in parte cofinanziati dai contribuenti. Tuttavia, finora (2018) ad Amburgo c'è un solo terminal crociere attrezzato con un Ground power unit. Dal settembre 2018, **Kristiansand** in Norvegia è il secondo terminal europeo in grado di fornire energia elettrica alle navi durante la loro permanenza in porto. C'è un collegamento a terra per i traghetti della *Color Line* a **Oslo**. Sono attivi progetti per tali collegamenti elettrici anche a Kiel, Rostock/Warnemünde o Livorno. Negli Stati Uniti e in Canada esistono altri porti dotati di Ground power unit per le navi. Dato che gli **investimenti sono molto elevati**, molti porti però si mostrano disinteressati. Inoltre, tali GPU hanno senso solo se l'**elettricità** proviene **da fonti di energia rinnovabile**. Se Amburgo & Co. la ottenesse, al contrario, da centrali elettriche tedesche alimentate a lignite, il problema ecologico sussisterebbe comunque.

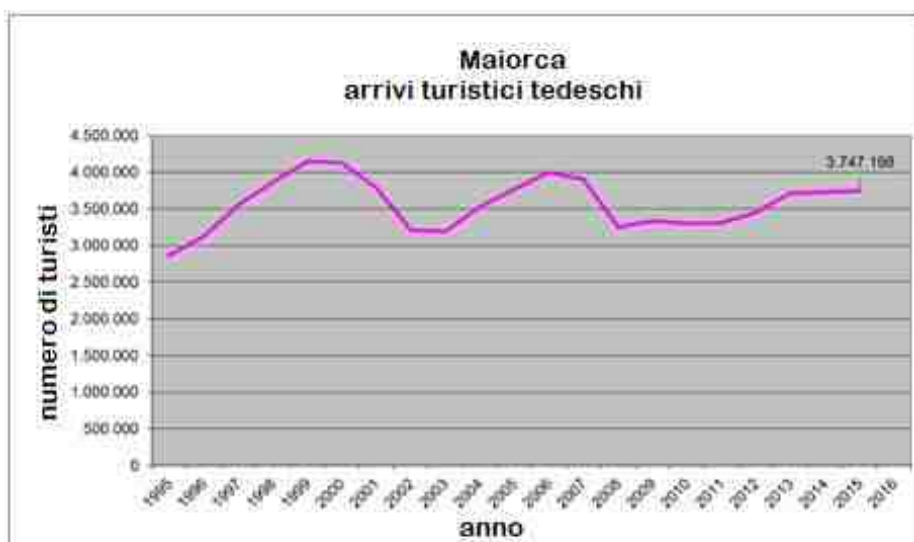
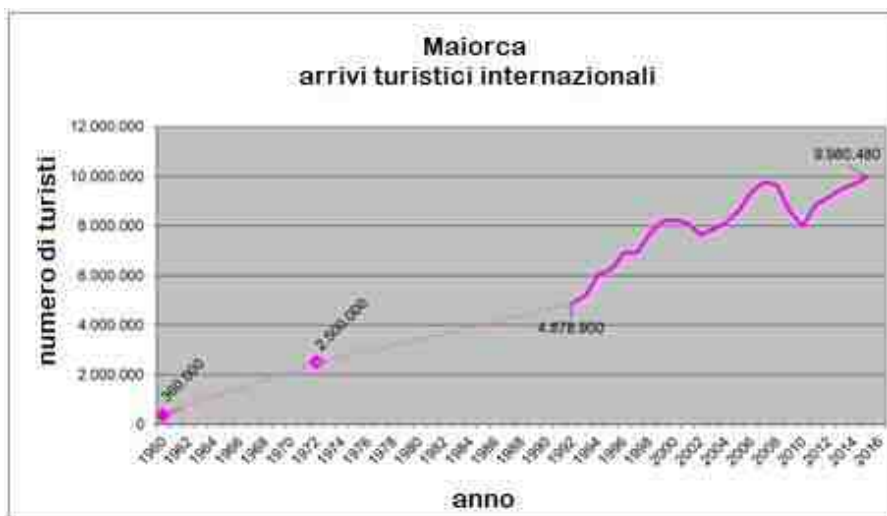
#### 4.2.3. Overtourism a Maiorca

Nel capitolo 3.2.3. è già stato descritta l'enorme crescita del numero di vacanzieri a partire dagli anni '60. Le statistiche mostrano attualmente circa 10 milioni di arrivi da parte di turisti internazionali (turismo incoming verso Maiorca); inoltre, vi sono anche vacanzieri spagnoli e quelli che non sono (non possono) essere registrati completamente. I tedeschi costituiscono una gran parte dei turisti che arrivano a Maiorca.

---

<sup>179</sup> [www.msc-kreuzfahrten.de/de-de/Kreuzfahrt-Reiseziele/Nordeuropa/Norwegen/Flam.aspx](http://www.msc-kreuzfahrten.de/de-de/Kreuzfahrt-Reiseziele/Nordeuropa/Norwegen/Flam.aspx), Stand 11/2018.

Illustrazione: arrivi turistici a Maiorca



A Maiorca vi sono circa **900.000 abitanti**, di cui 400.000 vivono a Palma, la capitale, e circa **14 milioni di turisti** visitano l'isola ogni anno, i quali arrivano a Maiorca da ogni dove. I vacanzieri (registrati) nei circa 300.000 **posti letto** (vedi capitolo 3.2.3.), i vacanzieri in **case private** (soprattutto via *airbnb*), i vacanzieri con **secondo case** e i **turisti in crociera** "inondano" l'isola nei mesi estivi. Le abitazioni stanno diventando scarse e costose, le masse di persone e le auto a noleggio congestionano le strade. L'aeroporto di Maiorca è controllato dal governo di Madrid - non dagli stessi Maiorchini; il porto di Palma, invece, è gestito dall'Autorità Portuale delle Baleari. Nel 2018 sono stati segnalati circa 350 arrivi di navi da crociera totali sulle Baleari; altre fonti parlano addirittura di quasi 600 navi ormeggiate nel solo porto di Palma nel 2018, che hanno

"sputato fuori" quasi 1,8 milioni di passeggeri all'anno, i quali hanno visitato l'isola in giornata.<sup>180</sup> Oltre a ciò, si contano circa 750.000 vacanzieri che combinano la loro crociera con un soggiorno in albergo, dato che il loro viaggio via mare è iniziato o si è concluso a Palma. In tutti i porti delle Isole Baleari, nel 2018 sono stati contati circa 2,2 milioni di crocieristi. Secondo le statistiche, 1,5 milioni di persone hanno visitato Maiorca in un giorno dell'agosto del 2016 nello stesso momento. Nell'aprile del 2017 **cinque grandi navi da crociera** (*Mein Schiff 5*, *TUI Discovery*, *Aida Perla*, *Norwegian Epic*, *Saga Pearl II*) con una capacità di ca. **20.000 passeggeri** hanno ormeggiato **contemporaneamente** nel porto di Palma; lo stesso è avvenuto nell'aprile 2018 con una capacità totale di circa 11.000 passeggeri (*Mein Schiff 1*, *Aida Aura*, *Costa Mediterránea*, *Costa Victoria*, *MSC Orchestra*), quindi il numero di persone a Palma sta aumentando di circa il 5% in un giorno solo a causa dei turisti giornalieri in crociera - che si concentrano nel centro della città. Questi **numerosi turisti in crociera creano una nuova forma e dimensione del turismo giornaliero**. Luoghi come Palma sperano che queste visite in giornata permettano ai visitatori di conoscere una nuova destinazione per la prima volta, così che tornino poi successivamente per un soggiorno più lungo. Tuttavia, gli studi dimostrano che questo "**appetizer effect**" è molto basso (vedi capitolo 4.2.2.)

L'isola è anche appesantita dal **turismo legato alla seconda casa**. Numerosi stranieri, compresi i tedeschi, hanno acquistato un appartamento o una casa per le vacanze. Tuttavia, i proprietari di una seconda casa la utilizzano di solito solo per alcune settimane all'anno e spesso non sono integrati nella società locale, quindi contribuiscono poco al suo sviluppo. Questo può portare alla **gentrificazione** da parte dei nuovi arrivati (vedi anche il capitolo 4.2.1.). La struttura originale del luogo e l'interazione sociale si perdono. Questo porta anche alla **desertificazione e a un luogo disabitato durante i mesi non stagionali** (di solito in inverno), quando gli immobili dei proprietari di una seconda casa sono vuoti e inutilizzati. Quindi sia in questo modo, così come attraverso l'affitto (e a volte illegale) di abitazioni private, si arriva ad una **situazione abitativa precaria**.

Dal luglio 2018 a Maiorca c'è un nuovo regolamento, che dovrebbe limitare l'**uso improprio delle abitazioni**, soprattutto nella capitale, perché lì le abitazioni scarseggiano e gli affitti sono aumentati notevolmente negli ultimi anni. Si stimano a Palma di Maiorca circa 20.000 **case vacanza in affitto privato**, per un totale di circa 180.000 unità abitative. Per i proprietari, il **guadagno che si può ottenere attraverso l'affitto turistico è molto più alto** rispetto a un affitto a lungo termine. Molti di coloro che vi risiedono da svariato tempo non possono più permettersi l'aumento degli affitti e i piccoli negozi di alimentari hanno dovuto lasciare il posto a bar e boutique. A Palma - come anche a Barcellona o a Dubrovnik - **la struttura sociale di interi quartieri è cambiata**; a causa del minor numero di abitanti la città perde anche la sua esazione fiscale. Già prima del 2018 si era tentato di limitare il numero di operatori privati di case vacanza imponendo una licenza - senza successo. Solo poche centinaia di alloggi sono ufficialmente autorizzati ad essere adibiti a case vacanza. A causa di affitti illegali e dell'acquisto di tali alloggi, *airbnb* e *Tripadvisor* hanno dovuto pagare **multe** da 300.000 euro ciascuno nel febbraio 2018.

---

<sup>180</sup> Cfr. v.o., *Kreuzfahrt Mallorca*.



Ad ogni modo, la discussione pubblica su *airbnb*& Co. aumenta anche la loro fama. Tutto ciò che è protetto dalla legge riceve ancora **più attenzione** e diventa interessante per i turisti. Ad esempio, la **Sierra de Tramontana**, a nord-ovest di Maiorca, è dal 2011 patrimonio mondiale dell'Umanità.<sup>181</sup> Da allora, sempre più persone vogliono visitare questa regione.

Dal 2019 Maiorca vuole affrontare il **problema delle auto a noleggio**: durante l'alta stagione, sulle strade dell'isola circolano fino a 100.000 auto a noleggio, che sovraccaricano le infrastrutture e inquinano l'ambiente. È prevista l'applicazione di una tassa per ogni auto a noleggio, a seconda di quante emissioni di CO<sub>2</sub> l'auto emette. La mancanza di parcheggi, ad esempio a Palma, infastidisce anche gli abitanti (oltre che i turisti); le multe per i parcheggiatori abusivi dovrebbero essere aumentate.

L'isola preferita dai tedeschi ha sofferto per molti anni in particolare a causa dell'assalto dei **turisti festaioli**. Già nel 2014 è stato vietato il "bucket-drinking" sulla Playa de Palma; un nuovo catalogo di multe avrebbe dovuto intimidire (vedi il capitolo 6.6.2. sulle misure adottate dalle destinazioni per contrastare gli effetti negativi del turismo).

Come riportato all'inizio di questo capitolo sull'overturism, le proteste contro il turismo a Maiorca si manifestano dal 2010 circa. Nell'aprile del 2016 è stato scritto sui muri delle case "**Tourist go home!**" - oltre a un intonato "Refugees welcome" durante l'apice della crisi dei rifugiati in Europa. La stampa (tedesca) lo ha mostrato nel dettaglio - l'industria del turismo e i suoi ospiti sono rimasti scioccati. Nel maggio 2017, numerosi media, anche in Germania, hanno riportato di una **manifestazione contro il turismo da parte degli abitanti di Palma di Maiorca**. Sebbene solo circa 200 abitanti abbiano seguito il richiamo dell'iniziativa popolare *Ciutat per a qui l'habita, no per a qui la visita*, ("Città per gli abitanti, non per i visitatori"), l'azione ha messo in evidenza i problemi della città con il turismo. Altre manifestazioni, ad esempio nel settembre 2017, seguirono diverse migliaia di partecipanti.

I manifestanti del **gruppo di attivisti di estrema sinistra di Arran** hanno preso d'assalto il porto di Palma nell'estate del 2017 intonando "i turisti uccidono Maiorca". Seguirono altre azioni. Quei maiorchini che beneficiano del turismo hanno visto questa come una protesta ingenua e dannosa che mette in pericolo i posti di lavoro. Anche l'**organizzazione Amics de la Terra** ha protestato ripetutamente contro il turismo di massa e le navi da crociera a Maiorca.

---

<sup>181</sup> Il **Comitato del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO** rappresenta circa 190 stati che nel 1972 hanno firmato una Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale e naturale mondiale. Il Comitato si riunisce una volta all'anno per decidere, tra l'altro, quali siti culturali o naturali debbano essere iscritti nella Lista del Patrimonio Mondiale. Per essere iscritti come **patrimonio dell'umanità**, i candidati (ad es. aree naturali, siti, edifici) devono soddisfare determinati criteri. Nel 2018, la lista contiene circa 1.100 voci, tra cui circa 200 siti naturali come le **Isole Galapagos**, la **Grande barriera corallina australiana** o parti del **Mare dei Wadden**. Quei siti particolarmente a rischio vengono riconosciuti.

Emerge il **dissidio di una destinazione turistica sovraffollata: si vogliono i soldi dei turisti, ma non i turisti stessi**. I turisti devono ad ogni costo portare personalmente i loro soldi a destinazione...?

L'**overturism** è causa di inquinamento a Maiorca, come in molte altre destinazioni, ma solo nella stagione estiva. Nel dicembre 2017, **poco meno di 50.000 turisti** tedeschi si sono recati a Maiorca, mentre nel luglio 2018 i tedeschi erano circa 650.000, dieci volte di più.<sup>182</sup> Da maggio a ottobre 2018 quasi quattro milioni di turisti tedeschi hanno visitato l'isola, da novembre 2017 ad aprile 2018 ve ne erano stati solamente 900.000. In termini di pacchetti vacanze la percentuale di turisti nel periodo invernale è addirittura inferiore al 10%. Solo circa il 10% degli hotel di Maiorca sono aperti tutto l'inverno, la maggior parte dei quali nella capitale, così come i Golf Hotel. **Solo un massimo del 50% degli alloggi di Maiorca tra quelli a disposizione può essere prenotato in inverno**. Maiorca vorrebbe quindi ancora più turismo – solo durante i mesi invernali. È auspicabile il raggiungimento di un migliore **equilibrio stagionale**.

---

**Das vollständige Buch ist - in deutscher Sprache - beim Verfasser oder über den Buchhandel erhältlich:**

Kirstges Torsten, **Sanfter Tourismus** - Von der **Tourismuskritik** über den **Overtourismus** zur **Nachhaltigkeit** - Chancen und Probleme der Realisierung eines ökologieorientierten und sozialverträglichen Tourismus durch deutsche Reiseveranstalter, 4. Auflage, Wilhelmshaven 2019 (ISBN: 978-3-935923-32-3; ca. 544 Seiten).

---

<sup>182</sup> Cfr. Wilkens, *Mallorca im Winter*.