

Porti

 Venezia
 13 Febbraio 2020

Imprese, lavoro, Istituzioni: "No all'omicidio del porto"

Grande successo della chiamata alle armi da parte di Agenti marittimi e Federagenti. Una flottiglia di barche da lavoro sui canali e un manifesto programmatico



PERCHÉ

• Venezia ha difficoltà a rifornirsi di approvvigionamento
 • Venezia è un porto di mare, non un porto di laguna
 • Venezia è un porto di mare, non un porto di laguna
 • Venezia è un porto di mare, non un porto di laguna

MANIFESTO
 Il Porto è vita. Venezia è vita.

• Venezia ha difficoltà a rifornirsi di approvvigionamento
 • Venezia è un porto di mare, non un porto di laguna
 • Venezia è un porto di mare, non un porto di laguna
 • Venezia è un porto di mare, non un porto di laguna



13 Febbraio 2020 - Venezia - Più di 80 imbarcazioni fra rimorchiatori, chiatte, barche da ormeggio e da lavoro che hanno solcato le acque di Venezia fendendo la nebbia con il rumore assordante delle sirene. Questo il prologo di una manifestazione che ha segnato oggi per Venezia una svolta storica: da un lato la formazione di un fronte compatto fra tutte le Istituzioni, le rappresentanze imprenditoriali nazionali e locali e il mondo del lavoro, per la difesa del porto. Dall'altro l'affermazione chiara e netta del fatto che senza porto, e quindi senza gli interventi necessari a farlo funzionare, in primis l'escavo per la manutenzione dei canali, Venezia è destinata a diventare una città morta, una ghost city e ciò con danni incomparabili non solo per la città, ma per tutto il nord-est industriale italiano, ovvero una delle aree produttive più importanti d'Europa.

Nata su iniziativa dell'Associazione Agenti Marittimi, guidata da Alessandro Santi, e della Federazione Nazionale Federagenti, presieduta da Gian Enzo Duci, la manifestazione di oggi è culminata con la firma di un manifesto per il rilancio della città-porto che è stato sottoscritto, primo fra tutti, dal Sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro.

Un manifesto che è anche un aperto j'accuse a tutti quelli che hanno rallentato e non mantenuto le promesse, in particolare per quanto riguarda i dragaggi ovvero l'escavo manutentivo dei canali che dovrebbero garantire l'accesso delle navi e che invece stanno scandendo i tempi di una "morte di Venezia" rispetto alla quale per la prima volta dopo decenni la città, tutta, ha detto oggi "no".

L'evento di oggi ha avviato con coraggio una totale demolizione delle fake news costruite in questi anni, anche a livello internazionale, su Venezia in tema di inquinamento, interrimento della laguna, fumi, colpa delle navi nel danneggiamento delle fondamenta di Venezia. Venezia ha quindi detto no alla monocultura di turismo e ha quindi rilanciato con forza la sua risorsa storica, ma economicamente più attuale che mai: il suo porto.


Ad accendere i riflettori sul futuro di Venezia città-porto e sulla contrapposizione strumentale fra ambiente e porto è stato uno slogan provocatorio "E se rovesciamo Venezia?", ovvero ripensiamola

rispetto a una mono-cultura dominante di turismo e città museale, (modello messo in crisi prima dall'acqua alta, quindi dalla scomparsa del turismo asiatico causa Coronavirus).

L'attenzione non si è quindi focalizzata su presenti contrapposizioni con Comitati o con ecologisti, ma ha affermato solo la forza dei numeri. La recente decisione di un'importante compagnia di trasporto container di abbandonare definitivamente Venezia perché le sue navi rischiano di incagliarsi nel canale Malamocco-Marghera, ormai interrato e incapace di garantire il transito a navi grandi (per il trasporto container) con un pescaggio attuale superiore ai 10 metri e 20, contro i 12 metri che rappresentano una sorta di "minimo sindacale" fissato e formalmente autorizzato per legge come dragaggio di ordinaria amministrazione, ha fatto deflagrare il caso Venezia, facendo emergere in tutta la sua potenza il fattore lavoro come fattore di sopravvivenza per una città che è nata e si è sviluppata sul lavoro e sui traffici portuali.

Il porto di Venezia oggi occupa, fra diretto e indotto, oltre 92.000 persone (21.000 dirette in porto), genera un fatturato di 21 miliardi e specialmente è il porto strategico di uno dei più importanti poli produttivi e industriali d'Europa, quello veneto e in parte lombardo, che assegna a Venezia un ruolo strategico determinante.

E – come sottolineato sia da Santi che da Duci, oltre che dal sindaco Brugnaro e da tutti i presidenti di Associazioni d'impresa, le Istituzioni e le rappresentanze dei lavoratori che hanno sottoscritto il manifesto per la vita di Venezia e del suo porto – questa risorsa non può essere uccisa.

Venezia ha lanciato il suo guanto di sfida, alla burocrazia, al Governo (Brugnaro ha sostenuto la necessità di uno sblocco immediato della legge per Venezia che comporta investimenti decennali per il totale risanamento dei canali), alla burocrazia, ma anche al facile ambientalismo che ha fatto delle cosiddette Grandi navi (ovvero delle navi da crociera che transitano in laguna) il facile bersaglio per proseguire una narrazione suicida sul declino del porto. 

 [Sintesi delle Fake news](#)

© *copyright Porto Ravenna News*