

Federagenti: no a provvedimenti di imperio che uccidono il porto di Venezia

(FERPRESS) – Roma, 6 LUG – “Piena disponibilità a discutere con chiunque in primis con il Governo al quale abbiamo chiesto formalmente di essere urgentemente e prioritariamente ascoltati prima che venga assunta qualsiasi decisione assieme a tante altre associazioni di categoria; quindi anche all’Unesco al quale abbiamo dato il nostro contributo, un anno e mezzo fa, senza ricevere alcuna considerazione evidentemente. Ma sia chiaro che non siamo disposti ad accettare imposizioni che mettono in discussione il presente, rappresentato da più di 4000 posti di lavoro connessi direttamente con le crociere e da oltre 20.000 posti di lavoro che gravitano attorno al porto di Venezia e il suo ruolo essenziale per l’economia di una delle aree produttive più importanti d’Europa; ma anche con il passato, quello che lega indissolubilmente la storia e la ragione di esistere di Venezia alle attività marittime e al suo porto”.

Così Alessandro Santi, Presidente di Federagenti, la Federazione degli agenti marittimi che ha sempre svolto un ruolo guida nella difesa del porto lagunare, fa scattare oggi un nuovo preoccupatissimo segnale di allerta di fronte al rischio di decisioni improvvisate del Governo che vietino da subito, senza condizioni alternative e senza basi tecniche, l’arrivo a Venezia delle navi da crociera.

Secondo Santi il “no” dell’Australia, rispetto alla simile valutazione dell’Unesco sul tema della barriera corallina, segna un precedente importante indicando una via alternativa a quella che è, invece, frutto di strategie perfette per gemellare propaganda e interessi lontani dalla realtà locale, nel caso quella veneziana. E anche da Venezia e dal cluster marittimo nazionale, deve arrivare alle Istituzioni e indirettamente all’Unesco un “no” rispetto a soluzioni improvvisate e basate su emotività. L’alternativa seria – sottolinea Santi – è quella di un’analisi tecnica sulle banchine disponibili a Marghera, accompagnata da uno studio scientifico sugli impatti di rischio reali (per dimensionare i limiti) e sugli effetti idrodinamici le cui responsabilità andrebbero ricercate, più che negli scali delle grandi navi, nella mancata manutenzione, per decenni, dei canali lasciati interrare all’insegna di un ambientalismo acritico che ha, irresponsabilmente, voluto rinnegare la storia della città e della laguna. E uno studio che tenga primariamente conto dei lavoratori e delle famiglie alle quali, persone che non rischiano nulla e vivono altrove, vorrebbero imporre il loro diktat”.