

Stop grandi navi: «Porto a rischio»

►Operatori del settore della crocieristica preoccupati:
«Scelta troppo drastica, in bilico 4mila posti di lavoro»

Decreto Grandi Navi bocciato da operatori portuali, ma anche da sindacati e da politici locali. Per gli operatori della crocieristica, il provvedimento del Governo

sancisce la chiusura del porto. «Scelta troppo drastica - commenta il presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi - In bilico 4 mila posti di lavoro e,

►L'assessore al Turismo Venturini: «I ristori devono essere rivolti a tutti, dai piloti agli ormeggiatori e portabagagli»

in prospettiva, altri 21mila». L'assessore alle Attività produttive Simone Venturini attacca quella che definisce «inerzia inaccettabile dei governi precedenti e

chiede che i ristori riguardino tutte le categorie coinvolte nella crocieristica, dai piloti agli ormeggiatori e portabagagli».

Trevisan a pagina II

Imprese e sindacati: «Azzerati per decreto»

►Santi (Federagenti): «Decisione all'insegna del politicamente corretto che impatta su 4 mila famiglie». L'assessore Venturini: «Al più presto i ristori»

**VARAGNOLO (CGIL):
«È LA MORTE DELLA
CROCIERISTICA
VENEZIANA»
TOIGO (UIL): «SCELTA
IMPROVVISATA»**

nei negozi dell'area marciata».

«RITARDO IMPERDONABILE»

Per l'Amministrazione comunale l'assessore al Turismo e allo Sviluppo economico, Simone Venturini, interviene denunciando un «ritardo imperdonabile: si è deciso solo oggi ciò che poteva essere stabilito già 6 anni fa come il sindaco aveva indicato. Siamo molto preoccupati per le conseguenze sulla filiera occupazionale legata al mondo della portualità, per questo è importante che i ristori non si limitino solo alle compagnie crocieristiche e ai terminal, ma raggiungano in maniera cospicua anche tutti gli operatori dell'indotto (ormeggiatori, portabagagli, piloti, rimorchiatori, addetti ai servizi a terra e tutti gli altri lavoratori legati alla crocieristica). Ora la priorità è non perdere altro tempo: subito i lavori per predisporre le banchine a Porto Marghera».

Sul fronte dei lavoratori, i Sindacati sono a dir poco allarmati: «C'è stata una campagna mediatica portata avanti per anni, al cui confronto nulla sono valse i temi del lavoro portuale, crocieristico, e complessivamente di porto Marghera, un'economia che era parte integrante dell'identità della Città». Questa, per Renzo Varagnolo, segretario generale della Cgil Trasporti del Veneto, è la sintesi delle cause e della situazione che, nella sostanza, è la morte della crocieristica a Venezia, «perché non passare più per il canale della Giu-

decca senza una via alternativa e degli approdi alternativi, significa chiudere l'attività subito e sperare che per la prossima primavera possa riprendere. È la politica dei due tempi che prevedono immediate ricadute drammatiche sul lavoro motivate dall'urgenza, e si impegnano più avanti per la sua ripresa, ma i fatti dimostrano che questi impegni non si realizzano e sono i lavoratori a pagare il conto». Nella decisione che ha portato al decreto «sembra prevalere una strumentalità ideologica e politica più che la ragione. Vorremo festeggiare anche noi lavoratori la tutela della città e del suo patrimonio, ma prevale l'amarezza di subire la perdita del lavoro, l'incertezza sul suo futuro. E spiace che il lavoro manifatturiero industriale e logistico sia equiparato ad un fenomeno da combattere perché danneggia la città o i suoi interessi». Per il segretario generale della Uil del Veneto, Roberto Toigo, è una «scelta improvvisata, mancano le alternative. Le parole del ministro Franceschini, che parla di "risarcimenti per chi subisce un danno" non ci bastano: la soluzione non è gli ammortizzatori e i ristori, ma una programmazione seria, coerente, che permetta al settore crocieristico di ripartire». E per i colleghi della Uil Trasporti «trovare un equilibrio tra la salvaguardia della città e del settore della crocieristica non è facile, ma i tempi dettati da questo decreto rappresentano una

scelta drastica che non permette di intervenire. Oggi sono stati messi i "ceppi" alle navi e ai lavoratori, non è stato risolto il problema».

AMBIENTE E DIGNITÀ DEL LAVORO

Dure anche le categorie economiche: «Così come è sacrosanto salvaguardare l'ambiente, è indispensabile difendere il lavoro e non dimenticarne mai la dignità, per le persone e le aziende, per non creare povertà e disperazione - commenta Massimo Zanon, presidente di Confindustria Unione Metropolitana di Venezia -. In un Paese come il nostro, così indebitato, non si può fare filosofia, ma serve concretezza: abbiamo la responsabilità di dare opportunità vere di occupazione e crescita alle future generazioni. Anche a Venezia». E nello specifico sostiene che «bisogna essere realisti: un porto offshore significherebbe chiudere il porto commerciale e turistico, dunque porto Marghera è l'unica soluzione utile».

Confratrasporto-Confindustria osserva che, «come è certa la data della chiusura del bacino di San Marco, obbligando le compagnie a trovare autonomamente soluzioni sostitutive di emergenza, non sono invece definiti i tempi della disponibilità dei primi accosti a Marghera. È necessario avere la certezza che per marzo 2022 gli accosti siano pronti - afferma il presidente Paolo Ugge -. E al ministro Franceschini, che oggi esulta, voglia-

IL DECRETO

VENEZIA «Con un decreto sulle grandi navi è stato deciso l'azzeramento di un porto crociere» afferma Alessandro Santi, presidente di Federagenti nazionale e coordinatore della Comunità degli operatori portuali veneziani, in una lettera inviata al premier Mario Draghi: «Una decisione gravissima assunta all'insegna di un "politically correct" internazionale» che impatta su 4 mila famiglie, e in prospettiva su altre 21 mila. «Venezia è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione». Tecnicamente il decreto, per gli operatori portuali, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, «probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia». E col limite abbassato a 25 mila tonnellate di stazza è stato dato «un colpo mortale anche al traffico crocieristico di lusso che garantisce pernottamenti nei cinque stelle di Venezia e laute spese

mo ricordare che se questa decisione fosse stata assunta, come chiedevamo, dal governo Conte di cui faceva parte, a quest'ora

gli accosti a Marghera sarebbero stati pronti e si sarebbero evitati durissimi effetti sui lavorato-

ri e le imprese».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL FRONTE DEL PORTO Per il ritorno della prima nave da crociera, a giugno, si erano attivati anche i "si grandi navi". Sotto il titolo, un'immagine di un'altra loro manifestazione organizzata nell'agosto dell'anno scorso