

Venezia, ira in porto: "Lavoro e concessione cancellati per decreto"

Venezia - «Il decreto sulle Grandi navi varato dal governo di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) fino al 2025, come bene strumentale al servizio di interesse generale per la movimentazione dei passeggeri nel porto del capoluogo veneto». È la dura replica che arriva dal terminalista dello scalo crocieristico di Venezia al decreto che non fa più passare le grandi navi da San Marco

14/07/2021

•
•
•

Venezia - «Il decreto sulle Grandi navi varato dal governo di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) fino al 2025, come bene strumentale al servizio di interesse generale per la movimentazione dei passeggeri nel porto del capoluogo veneto». **È la dura replica che arriva dal terminalista dello scalo crocieristico di Venezia** al decreto che non fa più passare le grandi navi dal bacino di San Marco dal 1 agosto: «Stanti gli stringenti limiti indicati - avvertono dalla società - quasi nessuna nave che scalava a Venezia potrà accedere alla Marittima; il decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale, violando norme nazionali e comunitarie»

Dal Vtp sottolineano «di aver appreso che a fronte di tale decisione sono previsti ristori e indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria. Questa decisione di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana, e danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale». **Secondo quanto fanno sapere da Vtp** «è quanto mai difficile che le compagnie di crociera, una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a Venezia a distanza di anni. Per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo

spostamento a Maghera di cui Vtp studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto».

FEDERAGENTI: "DECISIONE GRAVISSIMA"

«Con un decreto è stato deciso l'azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di Venezia. Una decisione gravissima assunta all'insegna di un politically correct internazionale che impatta su almeno 4.000 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». Lo scrive in una lettera al capo del governo Draghi il presidente di Federagenti, Alessandro Santi. «I porti italiani, presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale, con alta probabilità vista la storia che ci contraddistingue, e nel tempo di un decreto, sparire dalla carta dei traffici mondiali. E con il porto migliaia di famiglie che dal porto traggono il loro sostentamento: la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano rispetto a quella culturale». **Il decreto «non permette in nessuna maniera fasi di transizione,** e in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, 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. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40 mila a 25 mila tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantiva pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell'area marciana - spiega Santi -. Dal mese di agosto, forse, vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del governo e con il compiacimento dell'Unesco e di molti cittadini del mondo: di certo, però, c'è che è stata decretata la morte delle crociere a Venezia e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i cittadini in altri porti del mondo».

LA CGIL: "STOP AL LAVORO PER DECRETO"

«Stop al lavoro per decreto». È questo il commento del segretario della Filt-Cgil del Veneto, Renzo Varagnolo, al decreto sulle Grandi Navi da crociera a Venezia: **«Non passare più per il Canale della Giudecca senza una via alternativa e degli approdi alternativi,** significa chiudere l'attività subito e sperare che per la prossima primavera possa riprendere», spiega Varagnolo ricordando che le organizzazioni sindacali hanno «sempre condannato i due tempi, che prevedono immediate ricadute

drammatiche sul lavoro motivate dall'urgenza e si impegnano più avanti per la sua ripresa». **Ma questo evidentemente non conta**, perché le decisioni prese di fatto vanno esattamente nella direzione prospettata: «La scelta del governo è incomprensibile se la guardiamo al ridotto numero di navi da crociera che erano programmate nei prossimi mesi avendo tutte le condizioni per preparare gli approdi a Marghera, una decisione dove sembra prevalere una strumentalità ideologica e politica più che della ragione - attacca Varagnolo -. 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 non solo per il traffico crocieristico, ma complessivamente per l'acutizzarsi di una crisi complessiva del porto di Venezia e anche di Porto Marghera. Noi non ci stiamo, chiediamo a tutte le istituzioni di farsi garante sulla tutela del lavoro del porto e di Porto Marghera, dalla prefettura, alla regione, al Comune e all'Autorità portuale, a loro chiediamo di assumersi la responsabilità sul futuro, ma anche di impedire che siano realizzate scelte che contrastano una parte altrettanto fondamentale del patrimonio della città e della Regione come i lavoratori di Porto Marghera e della portualità».

CONFITARMA: "CI ASPETTAVAMO TEMPI DIVERSI"

«La decisione del Consiglio dei ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato 10 anni fa. Tuttavia gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi. Sarà importante quindi che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia - **afferma il presidente degli armatori di Confitarma, Mario Mattioli** -. In ogni caso, ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell'armamento italiano a collaborare con il governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di Venezia che tutto il mondo ci invidia. Ma per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a Venezia, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle Istituzioni con gli operatori e con le associazioni ed auspichiamo quindi che si possa presto convocare un tavolo di confronto». «L'armamento italiano è fortemente impegnato nella sfida senza precedenti per la transizione ecologica. È un impegno da tempo assunto dai nostri armatori che comporta investimenti ingenti, come testimoniano le nuove unità recentemente entrate in esercizio, tra le quali anche quelle del gruppo Costa Crociere, unica compagnia di crociera con navi battenti bandiera italiana che recentemente ha

presentato il suo Manifesto per un turismo sostenibile e inclusivo che generi maggiore valore economico e sociale nelle destinazioni visitate dalle sue navi e, sicuramente, Venezia è in cima alla lista».

LE COMPAGNIE: "MARGHERA VA BENE, MA E' UNA BOTTA PER TUTTI"

«Accogliamo positivamente la decisione del governo perché si registra un tangibile progresso sul fronte degli accosti diffusi. Da dieci anni chiediamo di poter mandare altrove le navi: **non è vero che difendiamo con le unghie e con i denti il transito dal canale della Giudecca.** E finalmente con la nomina di un commissario *ad hoc* c'è la prospettiva concreta di avere gli accosti alternativi a Marghera operativi per la stagione 2022 - dice così Francesco Galietti, direttore per l'Italia di Clia, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, guarda il lato positivo dello stop al transito delle grandi navi a Venezia nel bacino di San Marco, nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca, deciso con il decreto legge approvato dal consiglio dei ministri e che scatterà il primo agosto, perché accelera la realizzazione degli accosti a Marghera -. Il disegno complessivo è positivo. Dopodiché l'applicazione immediata con meno di 3 settimane di preavviso comporta una botta per una pluralità di soggetti: bisogna vedere quanto gli ammortizzatori previsti per gli operatori del settore sapranno mitigarla», aggiunge Galietti. Le compagnie crocieristiche che avevano previsto toccate a Venezia, dovranno infatti trovare in fretta approdi alternativi, in attesa dell'adeguamento dell'area di Marghera. «Alcune riusciranno a reindirizzare le navi a Trieste, Monfalcone e Ravenna, altre dovranno cancellare del tutto gli scali - completa -. Per questo bisogna vedere come funzionerà il meccanismo di indennizzo».

UGGÈ' (CONFTRASPORTO): "VANNO DEFINITI I TEMPI"

«Il governo ha fatto finalmente chiarezza, ma il decreto in fase di conversione deve essere migliorato». Così il presidente di Confrtrasporto-Confcommercio Paolo Uggè sul decreto che dal 1 agosto di quest'anno vieta i passaggi delle grandi navi lungo il canale della Giudecca. «Come è certa la data della chiusura di quell'accesso, obbligando le compagnie a trovare autonomamente soluzioni sostitutive di emergenza, **non sono definiti i tempi della disponibilità dei primi accosti a Marghera - spiega Uggè -**. Per evitare che la prossima stagione, che dovrebbe essere quella della piena ripresa dopo il duro colpo inferto dalla pandemia al settore, possa subire contraccolpi, è necessario avere la certezza che per marzo 2022 gli accosti siano pronti. Al ministro Franceschini, che oggi esulta, vogliamo ricordare che se questa decisione fosse stata assunta, come chiedevamo, dal governo Conte di cui faceva parte, a quest'ora gli accosti a Marghera, adeguati durante il

lockdown, sarebbero stati pronti e si sarebbero evitati durissimi effetti sui lavoratori e le imprese di uno dei principali porti italiani», incalza. «Ora andiamo avanti velocemente al ministro Giovannini chiediamo più attenzione verso il settore», conclude.