



Associazione
Agenti Raccomandati
e Mediatori Marittimi
del Veneto



DAL TERRITORIO
UN APPROCCIO RIVOLUZIONARIO
PER RIAFFERMARE
CHE IL PORTO È LA VITA DELLA CITTÀ

13 FEBBRAIO 2020
ore 10.00
VTP MARITTIMA
VENEZIA

COMUNICATO STAMPA

Grande successo della chiamata alle armi da parte
dell'Associazione Agenti Marittimi e di Federagenti

Venezia tutta (imprese, lavoro e Istituzioni) si compatta e dice no all'omicidio del porto

Una flottiglia di barche da lavoro sui canali e un manifesto programmatico per
sbloccare gli escavi di manutenzione dei canali per la navigazione e garantire
lo sviluppo dello scalo marittimo

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.



Associazione
Agenti Raccomandati
e Mediatori Marittimi
del Veneto



**DAL TERRITORIO
UN APPROCCIO RIVOLUZIONARIO
PER RIAFFERMARE
CHE IL PORTO È LA VITA DELLA CITTÀ**

**13 FEBBRAIO 2020
ore 10.00
VTP MARITTIMA
VENEZIA**

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'evento di oggi non ha quindi focalizzato l'attenzione 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,



Associazione
Agenti Raccomandatari
e Mediatori Marittimi
del Veneto



DAL TERRITORIO
UN APPROCCIO RIVOLUZIONARIO
PER RIAFFERMARE
CHE IL PORTO È LA VITA DELLA CITTÀ

13 FEBBRAIO 2020
ore 10.00
VTP MARITTIMA
VENEZIA

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.

Venezia, 13 febbraio 2020

Allegati:

- il manifesto per il porto
- le Venezia fake news in sintesi

Per ulteriori informazioni:
Star comunicazione in movimento
Barbara Gazzale
+39 348 4144780
+41 78 6433361

PERCHÈ

- Venezia ha diritto ad affermare il proprio futuro;
- Venezia è patrimonio del mondo, ma specialmente lo è di chi ci vive e lavora, cresce la sua famiglia, produce reddito e paga le tasse, il tutto nel rispetto di norme e leggi;
- è venuto il momento di affermare che Venezia, con tutto il suo territorio metropolitano, non ha solo il dovere di affrontare l'acqua alta e le sfide climatiche in modo resiliente, ma ha anche, e specialmente, il diritto di disegnare e scegliere il proprio futuro che non dipenda esclusivamente dal turismo e da quanto ad esso collegato;
- è ora di rovesciare l'idea di Venezia, raccontata da pochi, spesso organizzati in associazioni e comitati, per lasciare finalmente spazio alla voce di tutti gli altri, che sono maggioranza, fino ad adesso troppo silenziosa perché concentrata nel proprio lavoro.

MANIFESTO

Il Porto è vita. Venezia è viva.

1. Venezia è fin dalle sue origini un porto e un centro di scambi internazionali e di attività industriali.
2. Nella millenaria storia della Repubblica Serenissima si sono ripetuti fondamentali interventi per la salvaguardia della Laguna e della sua funzione portuale, arrivando, addirittura, a deviare i fiumi affinché i detriti trasportati non rischiassero di interrarla.
3. I piani di sviluppo per Venezia non possono dipendere dalla lentezza delle decisioni dello Stato e del Comitato o, addirittura, da grandi organismi internazionali, che a volte possono rispondere ad interessi diversi e opposti a quelli reali della città.
4. Il dibattito sulle «Grandi navi» rischia di essere esclusivamente uno specchietto per le allodole per non affrontare i reali problemi che si chiamano:
 - Mancato dragaggio manutentivo di tutti i canali, portuali e della città: questo rischia di bloccare le attività portuali ed industriali collegate e la città stessa ed è per questo che, non a caso, per secoli la Repubblica ha fatto dello scavo dei canali e dei rii una sua azione prioritaria per definire un piano sostenibile di sviluppo delle attività storicamente insediate in Laguna;
 - Una comunicazione non corretta, che diffonde fake-news non supportate da evidenze scientifiche, come, ad esempio, quelle sugli effetti catastrofici del canale dei Petroli o sulle cause e conseguenza del moto ondoso in Bacino;
 - Una visione di città basata sul fermare il turismo e lo sviluppo industriale, promuovendo una decrescita felice;
 - Il falso ambientalismo: il trasporto via mare delle merci genera la più bassa impronta emissiva di qualsiasi altro mezzo. Numeri certificati, non inventati.
5. È prioritario garantire la centralità della Marittima, eccellenza della crocieristica con funzione di home-port del Mediterraneo.
6. È necessario elaborare contenuti e sviluppare strategie mirate alla visione prospettica di Venezia e della sua Laguna. È questo l'unico serio metodo per preservare una Venezia viva e produttiva e poterla così consegnare alle future generazioni.
7. Le attività legate all'economia del mare, che sono molteplici, dall'industriale al ricettivo, devono rappresentare un'alternativa concreta alla monocultura turistica, in sinergia con tutto il territorio metropolitano, a cominciare dal mondo della formazione e della cultura.
8. Sostenibilità, ambiente, sviluppo, posti di lavoro: sono tutti sinonimi della nostra visione delle attività portuali.
9. Il porto (Venezia e Chioggia) genera 6,6 miliardi di fatturato, occupando 21.000 lavoratori. Non lasceremo che qualcuno proponga la chiusura del Porto, dicendo che "si troveranno altri impieghi". Noi diciamo fortemente «Sì AL LAVORO» perché solo attraverso il lavoro possiamo mantenere vivo il Porto e possiamo garantire alla Città di crescere e di affrontare a testa alta le sfide che un mondo sempre più globalizzato e competitivo ci pone davanti.



Associazione
Agenti Raccomandatari
e Mediatori Marittimi
del Veneto



DAL TERRITORIO
UN APPROCCIO RIVOLUZIONARIO
PER RIAFFERMARE
CHE IL PORTO È LA VITA DELLA CITTÀ

13 FEBBRAIO 2020
ore 10.00
VTP MARITTIMA
VENEZIA

VENEZIA PATRIA DELLE FAKE NEWS

Se si vuole affrontare con serietà le tematiche relative al futuro di Venezia e non alla convivenza fra porto e città, ma alla crescita e allo sviluppo di una città-porto quale Venezia è stata e deve continuare a essere, è indispensabile e urgente sgombrare il campo dalle fake news che hanno condizionato e depistato il dibattito e il confronto, generando polemiche e distorcendo la realtà, passata, presente e futura.

Ecco le principali fake news

IL CANALE PETROLI È LA CAUSA DELL'ACQUA ALTA ECCEZIONALE

Questa fake news è frutto di un movimento di opinione alimentato anche da personaggi illustri come Indro Montanelli, non ha alcun fondamento scientifico. Gli unici studi scientifici sulle maree in Laguna sono, quello condotto nel 1973 dall'Università di Padova e quindi da Johannis Dronker, forse il più autorevole studioso mondiale in materia, il canale Malamocco-Marghera ha influenza pressoché nulla sul fenomeno dell'acqua alta, connesso sempre a una forte componente meteorologica.

IL CANALE PETROLI E LE NAVI DISTRUGGONO LA LAGUNA

Alcuni dati: dal 2002 al 2013 il volume eroso a ridosso del canale Malamocco-Marghera è stato di un milione di metri cubi. I volumi dragati dall'Autorità portuale nello stesso periodo sono ammontati a 4 milioni di metri cubi. La vera causa del degrado morfologico della laguna, contrastabile con le azioni che per secoli Venezia ha posto in atto, è dovuto al moto ondoso indotto dal vento; le navi sono una componente secondaria.

IL CANALE VITTORIO EMANUELE II ERA UN CANALETTO

Falso: costruito per collegare la bocca di porto del Lido aveva originariamente una profondità di 10,5 metri. Dopo l'entrata in servizio del canale Malamocco-Marghera ha mantenuto le caratteristiche di bypass di sicurezza; ma la mancata manutenzione ha provocato il suo interrimento, fenomeno presente in tutta l'area e testimoniato visibilmente dagli archi del Ponte della Libertà ormai del tutto otturati.

Il Canale ha avuto 'impatti con conseguenze morfologiche non rilevanti' nel comportamento idraulico della Laguna (Luigi D'Alpaos 2019).



Associazione
Agenti Raccomandatari
e Mediatori Marittimi
del Veneto



**DAL TERRITORIO
UN APPROCCIO RIVOLUZIONARIO
PER RIAFFERMARE
CHE IL PORTO È LA VITA DELLA CITTÀ**

**13 FEBBRAIO 2020
ore 10.00
VTP MARITTIMA
VENEZIA**

INQUINAMENTO DELL'ARIA. COLPA DELLE NAVI

Tutti i dati sulla qualità dell'aria dicono il contrario: in estate le attività portuali incidono per l'8% sulla qualità dell'aria. In inverno per il 2%. Dati questi che non tengono ancora conto dell'accordo Venice Blue Flag 2018, che attraverso l'obbligo di utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo, ha ridotto il particolato del 46% e lo zolfo del 91%.

La prova? In pieno periodo crocieristico, da maggio a settembre, sono stati registrati solo 4 sforamenti di PM10 mentre nei primi 4 mesi dell'anno, periodo in cui le navi non toccano Venezia, gli sforamenti sono stati 40.

A detta degli ambientalisti tedeschi (NABU) un vaporetto inquina quanto una nave da crociera. Tutte le navi da crociera sviluppano mediamente 6000 ore di emissione in un anno. Il solo trasporto pubblico, quindi i vaporetto, 560.000 ore e mancano taxi, lancioni e barche da lavoro.

LE GRANDI NAVI CAUSANO IL MOTO ONDOSO IN BACINO

Dallo studio di Luigi D'Alpaos, ai limiti di velocità consentiti l'altezza d'onda massima sarebbe di 40 cm; in realtà alle velocità seguita è meno di una decina di centimetri.

I CROCIERISTI SONO GLI INVASORI DI VENEZIA

A Venezia i crocieristi rappresentano solo il 5% dei flussi turistici e la quota è in diminuzione. Dei 30 milioni di turisti che invadono la città meno di un milione e mezzo sono crocieristi e solo 400.000 di questi (pari all'1,33%) visitano la città.

Ogni giorno a fronte di un'invasione di 82.000 turisti, 3921, pari al 5% proviene dalle navi.

E' INVECE VERO CHE:

IL SISTEMA PORTO È LA RICCHEZZA DI VENEZIA

Il sistema porto genera 92.284 posti di lavoro, di cui 21.175 diretti, e 55.704 nella città metropolitana.

Il sistema porto genera un fatturato a Venezia di 21 miliardi.