



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