

## Lavoro

# Turismo batte industria

La denuncia del sindacato Cgil: «La prevalenza di manodopera nei servizi, di accoglienza uccide l'industria manifatturiera. A scapito dei lavoratori»



Daniele Ferrazza

«Venezia deve difendere la sua industria manifatturiera, non arrendersi all'economia turistica, che porta lavoro precario, stagionale, contratti part time, bassi salari e scarso valore aggiunto».

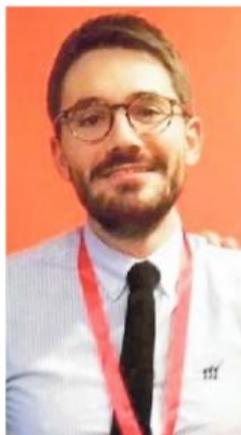
Il segretario della Cgil veneziana, Daniele Giordano, spara il suo petardo di Capodanno cercando di mettere a fuoco quello che da anni sta accadendo all'economia e al lavoro di questa provincia metropolitana. Schiacciata sempre più dall'industria del turismo e dal suo indotto, che fanno registrare nella sola provincia di Venezia nove milioni di arrivi e 35 milioni di presenze l'anno.

A sostegno di questa tesi porta un dato: il 43% dei lavoratori appartiene al terziario e solo il 27% al settore industriale. «Un dato in controtendenza rispetto al territorio nazionale, dove terziario e industriale si equivalgono», aggiunge Giordano. In termini assoluti il confronto è ancora più evidente: quasi settantamila addetti nell'industria e 109 mila nel terziario, dove il turismo è largamente prevalente.

Qual è la preoccupazione del sindacato?

«Semplicemente il peso preponderante nella nostra economia dei settori legati al turismo porta a un lavoro fatto di precarietà, stagionalità, bassi salari e basso valore. Il risultato è che rallenta la ripresa dei settori industriali e ad alta specializzazione, quelli di cui avremmo più bisogno», sottolinea Giordano.

Il ragionamento della Cgil si concentra sulla qualità del lavoro. «E' dimostrato che dove vi è maggiore occupazione femminile prevalgono i contratti part time con forti elementi di precarietà, situazioni particolarmente evidenti nei servizi e nella ristorazione, come anche nell'alloggio. La precarietà e la stagionalità divengono due elementi standard del nostro



Daniele Giordano, segretario della Cgil, fa il punto sulla situazione economica nel Veneziano



mercato del lavoro», conclude, sottolineando che nel turismo si registra «una progressiva riduzione dei contratti a tempo indeterminato e la trasformazione dell'utilizzo di altre tipologie contrattuali».

L'accusa della Cgil è abbastanza precisa: «I dati confermano la trasformazione del tessuto produttivo del no-

stro territorio, che per scelte politiche e imprenditoriali sta spostando il mercato del lavoro dal manifatturiero e industriale ad un terziario fortemente indirizzato al turismo». Insomma, sull'altare del turismo di massa ci stiamo «fumando» l'industria.

Secondo Daniele Giordano «la grande occasione per

sa del Pnrr per rilanciare Marghera, a partire dalle bonifiche, la mancata programmazione e attuazione della Zls, l'incapacità di attrarre investimenti che non siano legati all'industria turistica, evidenza come le scelte del Comune di Venezia e della Regione del Veneto vogliono relegare Venezia al ruolo di provincia turistica con bas-

si salari, precari e scarso valore aggiunto».

Una scelta che secondo Giordano «condanna» Venezia a essere la fabbrica del turismo più che un luogo dove si alternano funzioni e settori tra loro complementari, in un equilibrio capace di resistere alle crisi che di volta in volta possono scoppiare nell'economia. «Tutte le mo-

nocolture sono pericolose: tanto più quella turistica, legata ai flussi mondiali e alle situazioni di geopolitica internazionale», chiosa Giordano. Che aggiunge chiedendo alla politica un cambio di rotta: «Servono interventi urgenti per determinare una ripresa del lavoro qualificato e dei nostri settori industriali e manifatturieri che hanno visto costantemente elementi di riduzione come ad esempio le crisi

«La politica ha perso il treno del Pnrr per il rilancio di Porto Marghera»

Speedline o Azkonobel, dove vi è stata una importante contrazione occupazionale. Anche la totale incertezza sulla possibile creazione del polo per l'idrogeno a Porto Marghera non induce all'ottimismo. Se poi aggiungiamo l'incertezza sulle attività del Porto legate alla manutenzione dei canali e all'assenza di interventi a salvaguardia della laguna, il quadro è completo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LOGISTICA

# Il Porto, principale industria pesa il 13 per cento del Pil

Le preoccupazioni di Cgil riguardano anche il Porto di Venezia, considerata la principale «fabbrica» industriale della città. Si sviluppa su una superficie di oltre 2.045 ettari, pari al 5% dell'intero Comune. Le aziende coinvolte dal porto sviluppano un valore di produzione diretto stimato di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull'economia comunale e per il 13% su

quella metropolitana.

Trenta chilometri di banchine, 163 accosti organizzati attraverso i 27 terminal di cui è composto, suddivisi tra terminal commerciali, industriali e passeggeri.

Il porto si compone di due ambiti principali: Porto Marghera per le attività logistiche, commerciali e industriali; e Venezia, sviluppato nell'area della Marittima.

Porto Marghera si sviluppa su oltre 1.447 ettari di aree operative industriali, commerciali e terziarie.

L'ambito veneziano, dedicato ai passeggeri, si estende su una superficie di oltre 26 ettari, dei quali 4,73 di aree coperte e 12,37 di specchi d'acqua del bacino della Marittima. Il terminal traghetti di Fusina si sviluppa su 36 ettari ed è dotato di 4 accosti. —

**Pizzeria, Piadine e Panini caldi**

da **LE.** s.n.c.

Anche su prenotazione

**Buone Feste!!**

Tel: 041.5540550 - Via Padova, 1  
 Sottomarina di Chioggia (VE) Seguiteci su