

SAN GIULIANO Lungo la riva il progetto del Parco prevede una passeggiata nel verde, ma l'area è fuori dal vincolo

Giù i capannoni ma rinasce la darsena

Avviata la demolizione del primo edificio sul canal Salso, al suo posto 126 posti barca attrezzati

SANITÀ

Oltre 1.500 firme contro l'accordo regionale

La Cgil ha già raccolto 1543 firme per chiedere all'Ulss 3 Serenissima di non applicare l'accordo regionale che dà l'avvio all'Azienda Zero. Daniele Giordano di Cgil Funzione Pubblica e Marco Busato di Cgil Sanità sostengono che quell'accordo taglierà risorse economiche ai dipendenti.

Cisl e Uil, che quell'accordo lo hanno firmato, sostengono invece che nessuno perderà niente: «Garantisce i lavoratori dagli esuberanti che, altrimenti, secondo la legge sarebbero stati posti in eccedenza, invece si risolve tutto con mobilità volontaria e ricollocazione all'interno dell'Azienda - affermano Dario de Rossi (Cisl) e Francesco Menegazzi (Uil) -. Economicamente, poi, ci saranno a disposizione un ulteriore milione e 700 mila euro per il triennio 2017-2019».

La Cgil, che non ha firmato l'accordo perché, a parte i tagli economici, «non scongiura eventuali esuberanti», afferma di aver stimato «un taglio strutturale e permanente dei fondi pari a 411 mila e 277 euro all'anno». E aggiunge che «l'impatto maggiore si avrà nelle progressioni orizzontali di carriera, quello strumento che permette attraverso selezioni interne del personale di conferire ai lavoratori un aumento della quota stabile del loro salario. Comporterà che 280 lavoratori non potranno vedersi attribuire la progressione pur avendo maturato il diritto. La decurtazione delle quote economiche dei fondi partirà dal 1 gennaio 2018, quando ci sarà l'effettivo transito del personale e delle risorse economiche in Azienda Zero, il taglio sarà permanente e proseguirà negli anni successivi. Inoltre dal 2020, con il mantenimento della decurtazione annua di 411.277 euro e nessuna risorsa aggiuntiva, oltre a saltare l'omogeneizzazione si potrebbero addirittura ridurre gli stipendi». (e.t.)

© riproduzione riservata

Elisio Trevisan

MESTRE

Fino a quattro o cinque anni fa era una delle darsene con rimessaggio barche, al coperto e in acqua, lungo il canal Salso a San Giuliano. Poi Milan, che aveva una vecchia concessione demaniale, fu costretto a chiudere perché il Comune all'epoca delle amministrazioni di centrosinistra aveva avviato le pratiche per la demolizione di tutte le vecchie baracche che ospitano le ditte di trasporti merci, i cantieri nautici e quelli di rimessaggio lungo la riva del canale perché fa parte del parco di San Giuliano e, come previsto dal progetto dell'architetto Antonio Di Mambro che lo ha ideato, deve diventare una nuova passeggiata per i mestrini.

Le ruspe stanno, dunque, completando la demolizione del primo dei capannoni in questione ma in quell'area sorgerà con tutta probabilità un'altra darsena, nuova di zecca e, questa volta, al riparo da qualsiasi ordine di demolizione.

È accaduto, infatti, che mentre il Comune perfezionava l'ordine di abbattimento, il privato circa quattro anni fa ha acquisito per usucapione l'area attorno



RUSPE IN AZIONE

In fase avanzata la demolizione del capannone Milan



L'ENTRATA DA TERRA

L'accesso alla vecchia darsena

al capannone (circa 2200 metri quadrati), dato che la gestiva da circa mezzo secolo. Ora quel terreno, capannone a parte, è dunque a tutti gli effetti privato, e anche la riva corrispondente sul canal Salso è regolarmente concessa a Milan. Inoltre il terreno in questione si trova ai lati dell'imbocco del cavalcavia di San Giuliano e non rientra nell'area del parco di San Giuliano bensì nell'area di rispetto del Forte Marghera, uno dei terreni che circondano il nucleo vincolato nei quali invece è possibile costruire. Questo grazie a una delibera approvata dal Consiglio comunale a marzo del 2012

che ha diviso le aree attorno al parco di San Giuliano in cinque perimetri all'interno dei quali rendere operativi altrettanti piani urbanistici attuativi: grazie a quella delibera i privati che per anni avevano presentato al Comune idee e progetti possono realizzarli, naturalmente se compatibili con la destinazione del Piano regolatore generale che, per quella zona, prevede verde attrezzato: quindi ci si possono fare parcheggi, darsene, palestre, strutture museali, ricettive, ristorazione e pubblici esercizi oltre, naturalmente, agli spazi verdi.

E Milan pensa dunque a far rinascere la darsena, in prima persona o affidandola a qualche investitore che ha già dimostrato interesse per l'operazione: su 2200 metri quadrati potrebbero sorgere, dopo aver risistemato

la riva e scavato il canale che da tempo è inutilizzato, un centinaio di posti barca a terra e 26 in acqua, una piccola officina per riparazioni e manutenzione, uffici, attività di alloggio e varo anche per i frequentatori del fine settimana e un punto di ristoro.

Gli altri capannoni lungo il canal Salso, delle ditte di trasporto e nautiche, com'è noto, verranno abbattuti ma solo per permettere la ricostruzione come annunciato dal sindaco Luigi Brugnaro che sta realizzando un piano complessivo di riordino di tutta la punta di San Giuliano che comprende anche gli spazi del Polo Nautico e l'allestimento di strutture fisse per ospitare festival musicali e altri grandi eventi dentro al Parco.

© riproduzione riservata

AEROPORTO Società degli handler preoccupate: «Bloccare i subappalti» Bagagli, ora arrivano pure le cooperative



MARCO POLO Aerei in pista

Non bastano gli handler che si fanno la concorrenza al ribasso sulle tariffe praticate alle compagnie aeree e, ad ogni cambio di appalto, i lavoratori rischiano il posto, ora ci si mettono pure le cooperative che praticano prezzi ancora più bassi per servizi che prima facevano gli handler, tipo carico e scarico bagagli. Prezzi talmente bassi che gli stessi hand-

ler, ossia le società private che negli aeroporti gestiscono i servizi a terra come bagagli, check in, trasporto passeggeri agli aerei con i bus e via di seguito, hanno preso posizione e minacciano di annullare il Contratto nazionale di lavoro e licenziare centinaia di dipendenti.

Lo ha scritto in una lettera Assohandler, l'associazione nazionale che riunisce la maggior parte delle società, inviata all'Enac, l'Ente nazionale aviazione civile, ai gestori dei principali aeroporti compreso naturalmente Venezia e ai Sindacati.

La goccia che ha fatto traboccare il vaso è caduta a Milano Malpensa dove, per servire i voli di Ryanair, sta entrando la cooperativa Alpina per il carico e scarico bagagli. Le coop usualmente applicano contratti del settore cooperative o del multiservizi (che comprende ad esempio le pulizie), economicamente molto più poveri rispetto al Contratto nazionale aeroportuale.

I Sindacati veneziani già alla fine del mese scorso hanno alzato la soglia di allarme per Tessera dove l'estate scorsa pareva che la stessa Alpina, che già opera da tempo ma solo per le pulizie, entrasse anche per il carico e scarico bagagli. Era una richiesta di Save, il gestore dell'aeroporto, per creare una squadra jolly che intervenisse nei momenti di punta quando i tre handler presenti al Marco Polo sono in difficoltà a gestire le valigie di tutti gli aerei che atterrano decollano.

Alla fine, a seguito delle proteste di Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sgb di categoria, Enac e Save hanno deciso di soprassedere, almeno per il momento.

«Contratto unico del trasporto aereo per tutte le attività partendo dalle pulizie degli aerei e clausola sociale, questi i capisaldi cui non rinunceremo» affermano i Sindacati.

Nella lettera Assohandler - che circa un mese fa ha espulso dall'as-

sociazione Ags, Avio Global Service, che opera a Bergamo, Verona e vuole entrare anche a Venezia e al suo interno ha la cooperativa Alpina - scrive che se non si bloccherà l'autorizzazione al subappalto dei servizi di rampa rilasciata ad Alpina, sarà ad estinguere pure la famosa clausola sociale. Si tratta della clausola che, ad ogni cambio di appalto, garantisce il posto di lavoro ai dipendenti degli handler che altrimenti finirebbero in esubero, clausola che secondo i Sindacati negli ultimi anni è stata molto indebolita e ben poco rispettata: «Questa enfasi nel tutelare il costo del lavoro è piuttosto tardiva da parte degli handler» affermano i rappresentanti dei lavoratori che, comunque, accolgono positivamente la presa di posizione di Assohandler «a patto che sia per aumentare le tariffe e quindi i magri stipendi dei dipendenti e non per battaglie di potere». (e.t.)

© riproduzione riservata