

IL CASO Pubblicata la delibera della Regione propedeutica all'accordo sullo sviluppo dell' area industriale Elisio Trevisan.

Patto per il Porto, non per Marghera

Dei 152 milioni di euro a disposizione la maggior parte va alle infrastrutture per le navi.

IL CASO Pubblicata la delibera della Regione propedeutica all'accordo sullo sviluppo dell'area industriale

Patto per il Porto, non per Marghera

Dei 152 milioni di euro a disposizione la maggior parte va alle infrastrutture per le navi

SINDACATO
«Senza bonifiche non si andrà da nessuna parte»

Senza bonifiche Porto Marghera non potrà avere il rilancio che tutti cercano. Il concetto è chiarissimo e arriva per bocca di Massimo Meneghetti, segretario generale della Fimca Cal Venezia che nel 2014 che si è chiuso trattando per l'occupazione nell' polo chimico si augura uno scenario migliore per il nuovo anno che non può fare a meno di alcuni punti fondamentali: «Dicono Meneghetti»

«Bisogna voltare pagina in fretta. Il 2015 deve essere l'anno della rinascita che deve partire non solo con la riqualificazione della politica tutta - dice Meneghetti»

Questa è la prima vera sfida che il nuovo sindaco di Venezia dovrà affrontare attraverso un concreto processo di rioccupazione, che però dovrà interessare anche il presidente della Regione Luca Zaia e chi ne ricoprirà l'incarico. Per recuperare credibilità occorre maggior trasparenza non solo sui costi e procedimenti, ma anche sulle scelte che si andranno a compiere. L'arrivo, prima scelta che dovrà fare la politica comunale e regionale, ma occupazione dovrà passare anche da una nuova politica industriale che secondo il segretario generale della Fimca Cal non può essere il mondo del sindacato con qualche azienda più sensibile, come successe con i progetti di riconversione della Italmare e di Venezia società del gruppo Iri. Serve un'azione più ampia e una strategia in grado di coinvolgere più attori possibili, partendo dal completamento del progetto di riconversione e riqualificazione industriale di Porto Marghera e dalle intense sottocritiche. Ma Porto Marghera il suo futuro dipende da quello degli ultimi 30 anni deve avere una base di partenza indispensabile: la riqualificazione industriale di Porto Marghera (non solo) ha bisogno di procedure autorizzative e edilizie rapidissime (massimo 6 mesi) entro al fatto che i costi di bonifica delle aree devono essere chiari e sostenibili: «L'aggiornamento stesso vanno attivati nuovi investimenti attraverso l'assegnazione delle aree»

Sindaci che a breve saranno prese in carico dalla confederazione società Milano Comune Regione. Assesone appunto e non creduto a fronte di un progetto industriale serio che crei nuove imprese e nuova occupazione, visto che la disoccupazione in Veneto ha superato l'8% e a Venezia città il 26%. Il di questo portatore di pace è il segretario generale della Fimca Cal Venezia e del Servizi. Il consigliere portuale è ancora appunto la città Metropolitana di Venezia».

Problemi per i dentisti neonatali

La crescita difficoltà del sistema di assorbire l'offerta di odontometri professionisti in Italia.

La retribuzione media dei laureati in odontometria si è ridotta del 10 per cento dal 2009, con un calo del tasso di occupazione che passa dal 70,36 del 2009 al 63,16 del 2013 evidenziando un

ro significativamente peggiori, considerando che il compenso medio è pari a 876 euro contro i 1.176 euro registrato dai colleghi uomini (il 34,2% in più). In termini dimensionali nel 2013 le retribuzioni reali dei laureati in odontometria ad un anno dalla laurea sono diminuite del 7,15 rispetto a quelle dei colleghi laureati nel 2008 (1.139 secondo la rilevazione del 2009), registrando il valore minimo degli ultimi 5 anni.

«Il quadro che ne emerge - afferma il presidente di Anaf Veneto, Luca dal Carlo - desta particolare preoccupazione per la stabilità di una professione particolarmente consistente, considerando che il reddito netto rappresenta il 33% dei compensi, ed anche per le migliaia di assistenti alla poltrona che trovano occupazione presso gli studi odontometri. Più in generale, le aspettative dei giovani che studiano odontometria si confermano superiori alle reali opportunità» (r.r.o.)

Raffaello Rosa
@gazzettino-venez

A fine anno, il 30 dicembre, è stato pubblicata nel Bollettino ufficiale della Regione la delibera sull' "Accordo di programma per la riconversione e la riqualificazione industriale dell' Area di crisi industriale complessa di Porto Marghera" e sull' incarico al direttore dell' Area infrastrutture di definire il testo finale. Quando quel testo sarà pronto, lo dovranno firmare, oltre alla Regione, il ministero dello Sviluppo economico, il Comune di Venezia e l' Autorità portuale.

Si è dunque vicini all' ennesimo accordo sul futuro di Porto Marghera ma più che per Porto Marghera è un patto per il Porto. E i soldi, 152 milioni di euro, ci sono già a disposizione (102 milioni da Roma grazie ai soldi che la multinazionale dell' alluminio Alcoa ha dovuto restituire delle agevolazioni energetiche godute e considerate dall' Europa indebiti aiuti di Stato; altri 20 milioni dalla Regione, 4 milioni e 350 mila dal Comune, 15 milioni dall' Autorità portuale e 10 milioni da altre fonti).

Peccato che di reindustrializzazione, di nuove attività produttive, in questo patto non ci sia ombra. E per questo i sindacati fino ad oggi non hanno mostrato grande entusiasmo. Anche perché prima di

insediare nuove fabbriche bisogna bonificare i terreni, e l' accordo che avrebbe dovuto rendere più agevoli le procedure, più veloci i tempi e meno costosi i lavori per ripulire le aree, è ancora alla fonda in attesa di diventare in qualche modo operativo.

Per capire allora di cosa tratta il nuovo Accordo su Porto Marghera (l' ennesimo dal primo che venne siglato nel 1998 senza che fino ad ora sia stata insediata una nuova azienda mentre quelle che già c' erano hanno continuato a chiudere), basta leggere la lista degli interventi previsti e dei relativi costi: dei 152 milioni a disposizione, ben 80 andranno per rifare banchine portuali, 31 milioni e mezzo per sistemare le strade e 25 per la sistemazione idraulica; i 16 milioni rimanenti saranno impiegati per la gestione dei fanghi dei canali industriali (6 milioni e mezzo), per la fibra ottica (916 mila euro) e ancora per il porto (supporti agli steli del sentiero luminoso del canale dei Petroli, impianti elettrici, piano di sicurezza, autoparchi, rete ferroviaria).

È un patto, insomma, per il porto e per la sistemazione viaria e idraulica di Marghera. Gli interventi idraulici, è scritto nelle relazioni, sono necessari a causa dei mutamenti climatici in atto ma bisognerebbe pure ricordare che le fabbriche e le aree portuali sono andate sempre più sott' acqua da quando il margine dei canali e delle sponde della zona industriale, per evitare che Porto Marghera inquina la laguna, è stato ultimato (anzi, quasi ultimato, dato che mancano ancora dei tratti per completarlo).

È vero che i duemila ettari della immensa zona industriale veneziana hanno bisogno di essere risistemati dopo decenni di abbandono e degrado, e quindi le infrastrutture previste dall' Accordo di programma si possono definire a pieno titolo indispensabili per favorire l' arrivo di nuove industrie. Ma da qui a fare

4/1/2015

arrivare davvero ce ne vuole.

Per questo i sindacati sono molto tiepidi sull' argomento, pur avendo approvato la bozza dell' Accordo nel corso delle riunioni del Tavolo di lavoro permanente per Porto Marghera: chiedono fatti concreti, ossia nuove attività produttive e nuova occupazione, e possibilmente prima che l' ultimo operaio venga licenziato.

© riproduzione riservata.