

Bassa marea record: sos soccorsi Actv devia i mezzi, spintoni a bordo

Ieri pomeriggio meno 70 centimetri: l'ambulanza rompe l'elica: garantite le urgenze

VENEZIA Corse sospese e limitate, servizi di navigazione «spezzati» per la prima volta dopo tanti anni, a causa della bassa marea e dei fondali a secco. Il Centro previsioni e segnalazioni maree del Comune alle 17 di ieri ha segnalato un minimo di meno 70 centimetri, sullo zero mareografico di Punta della Salute. Per questo diverse linee Actv sono state sospese, come la 3 per Murano, e la 17 (ferry tra Punta Sabbioni e Lido). Altre sono state limitate come la 4.1 e la 4.2, solo fino a San Zaccaria-Tre Archi. La 5.1 è stata limitata a Lido-Tre Archi; la 5.2 e la 6 sono state dirottate in Canal Grande, che invece sono state ridotte fino alla Ferrovia e all'Accademia. Tolte anche le corse delle 17.40 e delle 18.15 della linea 17, ma dalle 18.30 i servizi hanno ripreso poco alla volta ad andare regolarmente con l'aumento della marea. Intanto durante la giornata ci sono stati momenti di forte tensione, come alla fermata Serenella di Murano, dove c'è anche stata una aggressione a causa di problemi nell'imbarcarsi a causa dei pochi vaporettoni disponibili e subito strapieni. Spintoni e insulti sul pontile, fino a quando uno dei passeggeri è caduto a terra perdendo gli occhiali e minacciando di chiamare i carabinieri. «Con la bassa marea eccezionale abbiamo dovuto frazionare



Il letto del rio. Imbarcazioni incastrate nel fango e navigazione impossibile (Vision/Sabadini)

perché in Scomenzera e a Cannaregio non si passava — commentano da Actv — anche volendo non avremmo potuto mandare mezzi aggiuntivi. Tempo dieci minuti e il servizio tornava regolare, bastava avere pazienza».

Criticità continue in queste condizioni anche per i soccorsi tanto che anche un'idroam-

bulanza del Suem 118 ha riportato un danno nei giorni scorsi. Tuttavia dalle 13 di domenica alle 7 di ieri — fa sapere l'Usl Serenissima — i mezzi sono riusciti a garantire in condizioni di navigazione complicatissime (e con la perdita di un'elica dovuta all'attrito con il fondale) oltre 57 interventi: 6 codici rossi, 19 gialli, 20 verdi, 3 bianchi e 9 secondari. «Vediamo le previsioni e poi localizziamo il pontile più vicino al punto da raggiungere — spiega il dottor Andrea Paternoster, responsabile del Suem lagunare —. Da lì gli operatori scendono dalla barca e a piedi con la

barella raggiungono l'indirizzo di destinazione. La difficoltà è anche quella di preservare il mezzo, perché già con meno 30 centimetri di marea abbiamo difficoltà a entrare in certi canali più bassi senza rischiare di fare danni». I servizi sanitari, nonostante questo, continuano a garantire le prestazioni necessarie. Come fanno anche i vigili del fuoco del reparto lagunare.

«La situazione rimane critica — argomenta Alessandro Scarpa, responsabile dei vigili del fuoco di Venezia —. Non ho ricordi di un periodo di secche eccezionali e senza interruzioni come questo. Abbiamo registrato altri danni alle barche, ma per noi finora non si sono aggiunti rischi non percorribili. È chiaro che più scende l'acqua più si rischia di dover fare strada a piedi e allungare i tempi di arrivo creando criticità nelle emergenze». Nelle cavane di rimessa delle barche intanto si continua a girare la prua verso l'interno nelle ore di picco della bassa marea, in modo che la parte più pesante, quella con il motore, stia dove l'acqua è più alta. «Poi le rigiriamo appena risale, perché è più comodo e sicuro». L'emergenza sembra passata, nei prossimi giorni la minima è prevista in miglioramento tra meno 55 oggi e meno 45 mercoledì.

A. Ga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I primi certificati

Artigianato, 204 «maestri»
«Più giovani in bottega»

VENEZIA Un certificato regionale di «maestro artigiano» per rilanciare il settore e attrarre le nuove generazioni. Ieri, nello squero Roberto Dei Rossi alla Giudecca, l'assessore regionale allo Sviluppo economico Roberto Marcato ha mostrato i primi loghi certificati. Dietro ai pezzi di carta, la volontà di continuare a investire, soprattutto in formazione. «Tutto è partito con la legge regionale del 2018, quando abbiamo rivisto la normativa in materia di artigiani — dice Marcato — e messo 20 milioni di euro di budget». Di questi, 450 mila euro sono stati impiegati in attività di formazione, perno del certificato. Per ottenerlo bisogna infatti avere più di dieci anni di esperienza e apprendisti, altrimenti si affronta il percorso formativo. Al momento, sono 204 i titoli assegnati su 250 richieste, mentre in Veneto, al terzo trimestre del 2022, risultano oltre 122 mila imprese artigiane, 1.830 in meno rispetto allo stesso periodo del 2021. Un trend in negativo dal 2009, con una perdita di quasi 20 mila imprese in 14 anni. «Ci siamo concentrati sulle difficoltà riguardo alle materie prime, ai costi energetici. Fondamentali, ma legate alla contingenza — afferma Marcato —. C'è un problema strutturale, quello del personale, su cui bisogna lavorare». «Il saper fare non si può imparare sui libri, ma attraverso la trasmissione di competenze», dice Roberto Boschetto, presidente Confartigianato Veneto. Il problema è anche attirare giovani nelle botteghe. «I miei dipendenti arrivano tutti da scuole, ma servirebbe più manualità», dice Roberto De Rossi. L'obiettivo è cambiare la narrativa sul lavoro legato all'artigianato come di «serie B»: «Quasi il 30 per cento delle imprese della nostra economia è artigiana», ricorda Marcato.

Camilla Gargioni
© RIPRODUZIONE RISERVATA

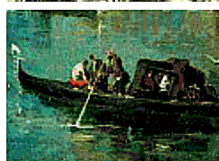
Valori in miglioramento

La situazione nei prossimi giorni dovrebbe migliorare. Alcune tratte di navigazione spezzate. Le barche dei pompieri in cavana girate

Gondola, la barca d'assalto della Serenissima

La scoperta del Cnr: protetta da segreto militare. Flotta da diecimila per le incursioni

VENEZIA Nell'immaginario è l'imbarcazione più romantica di tutte, da cui godersi un tour lento, a sfioro d'acqua, tra i rii e i canali di Venezia. Ma in realtà a bordo delle gondole, nel sedicesimo secolo, la Repubblica dei dogi andava in guerra, contro il Sacro Romano Impero, la Spagna e la Francia. E per renderle imbattibili, la loro costruzione era coperta dal segreto militare. Lo rivela uno studio di Dario Camuffo dell'Istituto di scienze dell'atmosfera del Cnr, pubblicato sulla rivista «Mediterranean Journal of Mediterranean geography».



Com'era Modelli del 500 e del 700

«All'inizio era una barchetta semplice tipo canoa, la cymbula romana», spiega Camuffo. Asimmetrica, arcuata a mezzaluna, senza ferri decorativi: così è raffigurata nei quadri di Carpaccio, Bellini e nella carta di Venezia di Jacopo de' Bertini. Quindi, nel Cinquecento, «la sua profonda trasformazione». La Serenissima ha bisogno di barche «d'assalto» per contrastare la Lega di Cambrai. E così la gondola cambia. «Non ci sono fonti ma è dovuto al fatto che le caratteristiche della gondola furono coperte dal segreto militare», aggiunge. E

il suo look cambia.

«Rinforzata, simmetrica, molto simile ai vascelli pirata vichingo-normanni, rialzata e entrambe le estremità, la gondola cinquecentesca era munita di robusti ferri acuminati a rostro in basso e ascia in alto sia a prua che a poppa per andare contro le barche nemiche e sfondarne il fasciame — spiega Camuffo —. Venezia istituì una flotta fluviale di diecimila gondole (oggi sono 400, ndr) destinata a piccole e veloci incursioni, caratterizzata da barche manovrabili in spazi ristretti e in entrambe le direzioni, avanti e indietro

senza doversi girare, robuste e dotate di rostri per affondare le imbarcazioni nemiche». A confermare la tesi del ricercatore, ossia che la costruzione delle gondole fosse secretata, l'analisi delle rappresentazioni cinquecentesche: scarse, sono stilizzate o piccole, tali da non far emergere le nuove caratteristiche della barca. Solo in tempo di pace, a partire dalla fine del Seicento, la gondola «si è andata trasformando gradualmente — conclude lo studio — per divenire la romantica barca barocca che conosciamo oggi». (g. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Morte di Giordano Sanginiti

La difesa di Veneto Strade
«Investimenti e indicazioni»

Il caso



Il 4 febbraio lungo la Sr 308 Giordano Sanginiti è morto mentre era in moto. Sotto accusa lo stato del manto stradale

Accuse «non accettabili». Le accuse sono la scarsa manutenzione del manto stradale e a parlare, a sedici giorni dalla morte di Giordano Sanginiti lungo la regionale 308 nel Padovano, è il direttore generale della società Silvano Vernizzi. «Esprimo il cordoglio mio personale e di Veneto Strade alla famiglia — premette —. E mi astengo da qualsiasi considerazione in merito alle dinamiche dell'incidente essendo questo compito della magistratura, alla quale spetterà stabilire eventuali responsabilità». Detto questo, «la regionale 308 è lunga 30 chilometri,

collega Padova a Castelfranco con percentuali di traffico pesante significative: tale fenomeno provoca lesioni al manto stradale, su cui però Veneto Strade ha sempre agito tempestivamente». Gli investimenti lungo la 308 sono stati 750 mila euro nel 2022 su un budget di due milioni nella provincia di Padova. «Faccio infine notare che gli ulteriori cartelli stradali affissi nei giorni successivi all'incidente sono stati posizionati dietro precisa richiesta della polizia stradale di Padova — conclude — e si precisa che cartelli di preavviso di pericolo erano già presenti». (r. j.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La crisi di Akzo Nobel

Protesta a Venezia dei lavoratori
Si riuniscono di nuovo i sindaci

La vicenda



La proprietà olandese dell'azienda di Peseggia ha deciso di delocalizzare. Rischiano di restare senza lavoro 46 dipendenti.

Tore di volantinaggio, tra striscioni e tamburi. Ieri, dalle 13 alle 16, un nutrito picchetto di lavoratori della Azko Nobel di Peseggia di Scorzè ha manifestato in piazzale Santa Lucia per sensibilizzare l'opinione pubblica riguardo alla crisi che ha travolto lo stabilimento, dove lavorano 46 dipendenti e che a giugno verrà chiuso per volontà della proprietà olandese, che ha deciso di delocalizzare per tagliare i costi anche in assenza di reali problemi. La trattativa con la proprietà è in corso ai tavoli ministeriali, sotto il tetto di Confindustria e nella cabina di regia costituita la scorsa

settimana con i sindaci del territorio, che si riunirà venerdì per incontrare le prime aziende della zona. Gli olandesi in realtà non sembrano intenzionati a tornare sulla decisione, motivo per cui ormai il dialogo è tutto concentrato sulla ricerca di qualcuno che possa subentrare conservando le attività e le professionalità. Per farlo, però, servono condizioni favorevoli — a cominciare dal prezzo — e soprattutto un advisor terzo che possa valutare le offerte che dovessero arrivare. Una figura che, al momento, non è ancora stata nominata. (gi. co.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA