

Materiali d'Informazione

La nostra storia e le nostre lotte

Grandi Navi Fuori dalla Laguna !

Quarta Parte anno 2013

Selezione di Documenti, foto, appunti di Luciano Mazzolin



INTRODUZIONE

Quarta parte - anno 2013

Quello che vi proponiamo non ha la pretesa di essere un libro ma la semplice raccolta e selezione di alcuni documenti, articoli, foto che in parte raccontano cosa è successo nel nostro territorio in relazione al problema delle grandi navi da crociera in Laguna di Venezia; diverse Associazioni Comitati e Movimenti cittadini all'inizio di questo nuovo secolo hanno affrontato il problema con mobilitazioni, denunce, e proposte.

Abbiamo inserito solo una piccola parte dei materiali raccolti nell'archivio, ma per chi fosse interessato ad approfondire mettiamo a disposizione tutto il materiale raccolto; per contatti scrivere mail a : ambiente.veneziah@libero.it

Il documento completo è di 220 pagine (19 MB); quindi lo abbiamo diviso in più parti :

La prima parte (2002-2008) è stata inviata Venerdì 7 febbraio
La seconda parte. (2009 2011) è stata inviata Martedì 11 febbraio
La terza parte (2012) è stata inviata Venerdì 14 febbraio

Da alcuni anni sto lavorando in collaborazione con le Associazioni AmbienteVenezia, Medicina Democratica, Associazione Gabriele Bortolozzo, perché venga mantenuta la memoria storica delle mobilitazioni, delle lotte e di quanto è successo negli ultimi decenni nel nostro territorio; abbiamo costituito due archivi che contengono materiali vari (documenti, volantini, articoli, foto, video):

- uno relativo a Porto Marghera - movimenti e alle lotte in difesa dei diritti (lavoro, reddito, salute, ambiente) di lavoratori e cittadini
- uno relativo alla Difesa e Tutela della Laguna di Venezia e i movimenti che hanno operato in questo settore.

Due archivi che sono in continuo aggiornamento-

Alla fine del 2009 abbiamo depositato presso l' IVESER "Istituto veneziano per la storia della Resistenza e della società contemporanea"- alla Giudecca una prima parte di documenti cartacei che ha costituito il fondo Porto Marghera.

Alla fine del 2011 abbiamo consegnato chiavette contenenti i due archivi informatici (documenti scannerizzati aggiornati a quella data) all'Assessorato Ambiente del Comune di Venezia, alla Biblioteca di Marghera, all'IVESER della Giudecca.

I due archivi (aggiornati fino al 2011) sono disponibili anche nel sito di Medicina Democratica (scrivi il link <http://www.medicinademocratica.org/wp/?p=288>)

Recentemente abbiamo utilizzato i materiali raccolti nei due archivi per la preparazione:

- della **Relazione delle attività svolte da AmbienteVenezia dal 2008 a settembre del 2013**
- del Libro dell'Associazione Gabriele Bortolozzo "**La nostra storia - 15 anni di attività 1998-2013**"
- di questo ultimo lavoro "**La nostra storia e le nostre lotte – Fuori le grandi navi dalla Laguna**"

Luciano Mazzolin di AmbienteVenezia

Riepilogo attività svolte nel 2013

DOMENICA 13 GENNAIO
FESTE GGIAMO UN
ANNO DI COMITATO



ORE 17.00
ASSEMBLEA
COMITATO NO GRANDI NAVI
ORE 20.00
PIZZATA DI
AUTOFINANZIAMENTO

<http://www.facebook.com/comitatonograndinavi>
<http://www.facebook.com/laboratorioccupatomorion>

LABORATORIO
OCCUPATO
MORION
SAN FRANCESCO DELLA VIGNA - CASTELLO - VENEZIA

31/01/ 2013 – Assemblea aperta del Comitato NOGrandiNavi –Laguna Bene Comune nella sala del Consiglio della Municipalità di Venezia a S. Lorenzo – Cesare De Piccoli illustra il suo progetto per costruire una nuova struttura portuale per le navi da crociera nella Bocca di Porto del Lido – ci sono diversi interventi con alcune proposte di modifiche per rendere il progetto più compatibile possibile con l'ambiente.

03/02/2013 – ore 11 un bel gruppo di attivisti del Comitato NOGrandiNavi sale sulla Basilica di San Marco confondendosi con i turisti che si accalcano in Piazza San Marco per vedere il Volo della Colombina e stende uno striscione di 8 metri con scritto “NOGRANDINAVI” contro il passaggio delle grandi navi all'interno della città e della laguna.



8/02/2013 – Mostra AmbienteVenezia contro le Grandi Navi in campo S. Angelo all'interno del Carneval Altro. la mostra rimane aperta fino al 12 febbraio



12/02/2013 – Corteo Parata di Carnevale contro le grandi navi da Campo S. Angelo alle Zattere alla sede della Capitaneria di Porto per consegnare la petizione popolare contro le grandi navi in laguna sottoscritta da oltre 12.500 persone. Buonissima la partecipazione e il risultato mediatico.



17/02/2013 – AmbienteVenezia invia una **LETTERA APERTA ALLE FORZE POLITICHE E AI CANDIDATI PER LE ELEZIONI NAZIONALI DEL 24-25 FEBBRAIO 2013** –

DAL 2010 IN OGNI OCCASIONE DI DIBATTITO POLITICO PROPONIAMO QUESTO DOCUMENTO PER RICORDARE A TUTTI CHE MODELLI DI SVILUPPO SCELLERATI HANNO PRODOTTO LA DEVASTAZIONE AMBIENTALE E SOCIALE CHE È SOTTO GLI OCCHI DI TUTTI ! **ECCO LA CITTA' E IL TERRITORIO CHE VOGLIAMO**

Viene inviato ai candidati anche il testo della Petizione Popolare Contro le Grandi Navi in Laguna

NO
GRANDI NAVI

VI INVITIAMO A PARTECIPARE
ALLA RIUNIONE del
COMITATO NOGrandiNavi - Laguna Bene Comune
che si terrà
VENERDI' 1° MARZO alle ore 17.30
nella stanza al piano terra della sede della Municipalità di Venezia a San Lorenzo
Castello 5055 - Fondamenta San Giorgio degli Schiavoni

all'ordine del giorno :
- organizzazione iniziative e mobilitazioni dei prossimi mesi
- riapertura della stagione crocieristica che inizia sabato 23 marzo
- continuazione consegna firme Petizione Popolare
- convegno internazionale a Venezia contro questo modello di crocierismo
- fissare date per prossimi incontri e dibattiti tematici

NO
GRANDI NAVI

Comitato NO Grandi Navi - Laguna Bene Comune

Al Presidente della Regione Veneto

Questo è il testo della Petizione Popolare: **"FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI"**
sottoscritta da 12.565 persone (2.514 firme raccolte sul sito petiziononline; **10.051 firme che sono**
allegate alla presente e che sono state raccolte nei giardini itineranti a Venezia, Mestre e Marghera). La
Petizione è stata consegnata all'Autorità Portuale di Venezia, alla Capitaneria di Porto, all'UNESCO, alla
Municipalità di Venezia. Oggi 8 marzo 2013 viene consegnata anche alla Provincia e Comune di Venezia; nelle
prossime settimane verrà consegnata a tutti gli altri enti ed istituzioni che hanno competenze in materia.

Petizione Popolare

NO
GRANDI NAVI

Comitato NO Grandi Navi - Laguna Bene Comune

Al Presidente della Provincia di Venezia

Questo è il testo della Petizione Popolare: **"FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI"**
sottoscritta da 12.565 persone (2.514 firme raccolte sul sito petiziononline; **10.051 firme che sono**
allegate alla presente e che sono state raccolte nei giardini itineranti a Venezia, Mestre e Marghera). La
Petizione è stata consegnata all'Autorità Portuale di Venezia, alla Capitaneria di Porto, all'UNESCO, alla
Municipalità di Venezia. Oggi 8 marzo 2013 viene consegnata anche alla Regione Veneto e Comune di
Venezia; nelle prossime settimane verrà consegnata a tutti gli altri enti ed istituzioni che hanno competenze in materia.

Petizione Popolare

NO
GRANDI NAVI

Comitato NO Grandi Navi - Laguna Bene Comune

Al Sindaco del Comune di Venezia

Questo è il testo della Petizione Popolare: **"FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI"**
sottoscritta da 12.565 persone (2.514 firme raccolte sul sito petiziononline; **10.051 firme che sono**
allegate alla presente e che sono state raccolte nei giardini itineranti a Venezia, Mestre e Marghera). La
Petizione è stata consegnata all'Autorità Portuale di Venezia, alla Capitaneria di Porto, all'UNESCO, alla
Municipalità di Venezia. Oggi 8 marzo 2013 viene consegnata anche alla Regione Veneto e Provincia di
Venezia; nelle prossime settimane verrà consegnata a tutti gli altri enti ed istituzioni che hanno competenze in materia.

Petizione Popolare

NO
GRANDI NAVI

Comitato NO Grandi Navi - Laguna Bene Comune

Al Presidente del Magistrato alle Acque di Venezia

Questo è il testo della Petizione Popolare: **"FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI"**
sottoscritta da 12.565 persone (2.514 firme raccolte sul sito petiziononline; **10.051 firme che sono**
allegate alla presente e che sono state raccolte nei giardini itineranti a Venezia, Mestre e Marghera). La Petizione è stata consegnata
all'Autorità Portuale di Venezia, alla Capitaneria di Porto, all'UNESCO, alla Municipalità di Venezia. Oggi 8
marzo 2013 è stata consegnata anche alla Regione Veneto, alla Provincia di Venezia e al Comune di Venezia
dove sono state depositate le firme; nelle prossime settimane verrà consegnata agli altri enti ed istituzioni.

Petizione Popolare

FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI

15/03/2013 nella sala del Consiglio della Municipalità di Venezia a San Lorenzo viene presentato lo studio di Giuseppe Tattara intitolato “E’ solo la punta dell’iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia” pubblicato su “Note di Lavoro – Dipartimento di Economia- Università Ca’Foscari – Venezia” ISSN2281-6577 N°02/NL/2013 . Lo studio è estremamente interessante perché analizza il fenomeno del crocierismo a Venezia in particolar modo analizza gli impatti ambientali causati e quantifica economicamente i costi derivanti dall’inquinamento atmosferico.

venerdì 15 marzo alle 17.30

nella sala del Consiglio della Municipalità di Venezia
San Lorenzo, Castello 5065/i

verrà illustrato alla cittadinanza

Lo studio del prof. **Giuseppe Tattara** che si intitola

"E' solo la punta dell'iceberg

- Costi e ricavi del crocierismo a Venezia"

(Nota di Lavoro del Dipartimento di Economia dell'Università di Ca' Foscari n. 2/2013)

Lo studio smonta molti dei luoghi comuni che girano come verità indiscutibili attorno al crocierismo e indica che se il valore di produzione delle crociere è all'incirca il 2 per cento del Prodotto interno lordo del Comune di Venezia (e non quasi il 6 per cento come anche recentemente affermato dall'Autorità Portuale e dalla Venezia Terminal Passeggeri) i costi ambientali sono altissimi e si possono quantificare in migliaia di euro per ciascuno dei cittadini residenti.

L'iniziativa è promossa

dall'associazione AmbienteVenezia e dal Comitato NOGrandiNavi - Laguna Bene Comune

21/03/2013 vengono presentate da AmbienteVenezia e altre associazioni alcune **Osservazioni al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera**

(.....) Con la presente inoltriamo all' U.C Tutela Atmosfera – Direzione Ambiente - alcune osservazioni al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera ... In particolare vogliamo portare il nostro contributo per migliorare ed integrare la parte relativa alle “**Azioni per le emissioni navali e portuali**” di cui si tratta da pag 290 a pag 296.

Le nostre associazioni si interessano da diverso tempo agli impatti ambientali e sanitari collegati al traffico marittimo nella città di Venezia e nella Laguna con particolare attenzione al fenomeno del Crocierismo.

Abbiamo avviato dei lavori di ricerca su questi temi, abbiamo raccolto documenti di estremo interesse e prodotto alcuni Dossier che abbiamo inviato a tutti gli enti competenti in materia (Regione Veneto compresa) in allegato vi consegniamo:

Allegato 1) il Dossier dell'Associazione AmbienteVenezia del Novembre 2012 “Problemi Ambientali e Sanitari- Impatto Ambientale, Inquinamento, collegati al Traffico Marittimo”

Allegato 2) Studio di Giuseppe Tattara intitolato “E’ solo la punta dell’iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia” pubblicato su “Note di Lavoro – Dipartimento di Economia- Università Ca’Foscari – Venezia” ISSN2281-6577 N°02/NL/2013 . Lo studio è estremamente interessante perché analizza il fenomeno del crocierismo a Venezia in particolar modo analizza gli impatti ambientali causati e quantifica economicamente i costi derivanti dall’inquinamento atmosferico.

Riteniamo che i due allegati sopracitati contengano molti elementi che possono integrare ed arricchire il testo che troviamo nel BUR del 22 gennaio 2013 “*Adozione del Documento di Piano, del Rapporto Ambientale – sintesi non tecnica*” da pag 290 a pag 293

Inoltre segnaliamo che l'8 marzo 2013 abbiamo depositato presso l'Ufficio di Gabinetto del Presidente della Regione Veneto la Petizione Popolare: “**FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI**” sottoscritta da 12.565 persone (2.514 firme raccolte sul sito [petizionionline](http://petizionionline.it) ; 10.051 firme che sono state depositate presso l'Ufficio di Gabinetto del Presidente)

Come potete vedere qui sotto la petizione popolare contiene alcune richieste che chiediamo vengano considerate vere e proprie osservazioni al Piano Regionale di Tutela e Risanamento Atmosferico

Lettori: 100.000

la Nuova Venezia

26-MAR-2013

Diffusione: 10.431

Dir. Resp.: Antonio Ramenghi

da pag. 21

«Qualità dell'aria, nuovi limiti per le navi»

LE OSSERVAZIONI DEI COMITATI AL PIANO REGIONALE

Per migliorare la qualità dell'aria occorre intervenire sui fumi delle navi. Lo sostengono i comitati Ambiente Venezia, «No Grandi Navi-Laguna bene comune», Medicina democratica. Che ieri hanno inviato alla Regione un nutrito documento di osservazioni al nuovo Piano per la qualità dell'aria. La Regione ha approvato il 28 dicembre scorso il nuovo Piano di Tutela e Risana-mento dell'atmosfera, pubblicato sul Bur il 22 gennaio scorso. Tra le osservazioni già presentate quelle della Municipalità di Venezia, che ha chiesto provvedimenti drastici per limitare un inquinamento di polveri sottili e metalli pesanti che nel centro storico raggiunge limiti mai visti nemmeno in terraferma. Diossine, polveri sottili, cadmio e arsenico.

La proposta dei comitati è quella di istituire controlli severi sulle emissioni dei fumi. «Vanno verificati alla fonte», scrive nel documento Luciano Mazzolin, «obbligando le compagnie a dotarsi di filtri e a utilizzare combustibili a basso contenuto di zolfo». Una linea già avviata con la firma dell'accordo volontario tra le compagnie di crociera (Msc e Costa) e il sindaco sull'uso di carburanti «puliti» (fino a 0,1 di zolfo) quando le navi entrano in porto. I comitati hanno allegato alle osservazioni il dossier presentato all'Asl e alla Procura lo scorso anno. E chiedono adesso, in attesa delle alternative all'entrata in bacino San Marco delle grandi navi da crociera, di istituire nuovi divieti e controlli. Ad esempio sull'uso dei radar, che emettono «radiazioni pericolose per la salute». O sull'alimentazione elettrica a terra delle navi quando sono attraccate in banchina.

(a.v.)



Una delle manifestazioni contro le grandi navi in laguna

22/03/2013 Comunicato Stampa del Comune di Venezia **Grandi navi, chiuso l'accordo sul carburante a impatto zero: la soddisfazione del sindaco di Venezia Giorgio Orsoni** "Un importante passo in avanti: la costituzione di una "green zone" su tutta la Laguna è un fondamentale ed imprescindibile tassello per affrontare il tema delle grandi navi da crociera a Venezia". Così il sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, ha salutato l'accordo volontario raggiunto fra le compagnie da crociera sull'uso dei carburanti verdi sin dall'entrata alle bocche di porto lagunari. Dopo il primo accordo "Venice Blue Flag", sottoscritto già nel 2007, che prevedeva l'uso di carburanti speciali, meno inquinanti, in banchina, l'agreement raggiunto in queste ore con l'Associazione internazionale CLIA Europe, che rappresenta le principali compagnie da crociera, e fortemente sostenuto dal sindaco Orsoni, prevede l'utilizzo di carburanti ad "impatto zero" fin dall'entrata in Laguna. "Dalle istituzioni competenti - ha commentato il sindaco Orsoni - attendiamo una soluzione chiara e praticabile, che auspico in tempi brevi, per risolvere la questione della compatibilità del passaggio in Bacino di San Marco delle grandi navi da crociera. Ma la Città chiedeva risposte sulla riduzione degli inquinanti nell'aria e questa seconda intesa ci consente di dare una soluzione ad un problema che Venezia ha sempre ritenuto prioritario e sul quale era necessario intervenire". Da oggi in poi le navi da crociera decidono su base volontaria di entrare in Laguna usando solo carburante verde e adottando le più rigide prescrizioni per la riduzione delle immissioni in aria.

L'accordo, denominato Venice Blue Flag II, impegna infatti le compagnie di navigazione a far funzionare i motori principali ed ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% (inferiore alle indicazioni UE che recentemente hanno fissato il divieto a 0,5%) sin dall'ingresso dalla bocca di porto di Lido e lungo i canali lagunari marittimi e dà alla Capitaneria di Porto l'impegno a svolgere, avvalendosi del proprio personale, un'adeguata attività di vigilanza al fine di verificare il rispetto dell'accordo. Analisi sul combustibile saranno garantite grazie ad uno specifico protocollo stipulato tra Capitaneria di Porto, Autorità portuale e Agenzia delle Dogane. "Deve essere evidenziato lo sforzo, in questo caso anche economico, delle compagnie di navigazione - ha aggiunto il sindaco - ed in particolare quello di Michael Thamm, CEO di Costa e di Pierfrancesco Vago, CEO di MSC e vice presidente di CLIA Europe che in più di un'occasione hanno dimostrato la massima disponibilità alla comprensione dei temi legati alla sostenibilità ambientale dell'industria delle crociere a Venezia. Un ringraziamento deve essere rivolto all'Autorità Portuale di Venezia per il determinante contributo nel raggiungere questo importante obiettivo e agli uffici del Comune di Venezia e dell'assessorato all'Ambiente, per il loro appassionato e fondamentale lavoro".

22/03/2013 il Comitato NOGrandiNavi-Laguna Bene Comune risponde con il seguente comunicato:

Non si diano informazioni fuorvianti alla popolazione, non si usino slogan o terminologie più adatte ai pubblicitari che non al sindaco, massima autorità sanitaria cittadina: non esistono carburanti a "impatto zero", non esistono "carburanti verdi" per le navi da crociera.

La notizia data oggi dall'Ufficio Stampa del Comune che un accordo tra amministrazione comunale, l'associazione internazionale CLIA Europe, la Capitaneria di Porto, spingerà le compagnie da crociera a utilizzare fin dall'entrata in laguna carburanti con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 per cento è indubbiamente positiva, ed è il frutto di un anno di battaglie di questo Comitato che fin dalle sue prime richieste ha posto proprio questa questione come punto irrinunciabile, sottoscritto da oltre 12 mila cittadini. Ma il carburante con tenore di zolfo allo 0,1 per cento, sia chiaro, è un carburante comunque sporco se paragonato a quello del diesel delle automobili, che è allo 0,001 per cento di zolfo, cioè cento volte migliore.

E' comunque un primo passo, e solo il mantenimento di alti margini di guadagno per le compagnie da crociera impedisce di fare meglio: ricordiamo al sindaco che non ha fatto nulla di speciale ma solo il minimo di quanto era tra i suoi doveri e i suoi poteri. Servono comunque filtri per le emissioni (scrubber) e controlli reali e severi da parte della Capitaneria di Porto, certamente ben diversi e numerosi e puntuali rispetto a quelli fatti finora: ricordiamo che i controlli vanno fatti non sulla documentazione di bunkeraggio ma sul combustibile nei serbatoi e che meno di 70 controlli su oltre 4 mila toccate (quelli, cioè, fatti finora) sono un numero risibile e certamente tale da non poter essere considerato un deterrente da parte delle compagnie da crociera.

Restano comunque da fare i controlli sulla qualità dell'aria in relazione al crocierismo e la strada maestra resta quella del prelievo delle emissioni ai fumaio in associazione con modelli matematici sulle ricadute in relazione ai venti principali. Arpav non è in grado di farli, ma su questa linea, magari estendendo l'accordo Venice Blue Flag II anche alle modalità dei controlli, si deve ora muovere con assoluta determinazione l'amministrazione comunale.

23/03/2013 il Comitato NOGrandiNavi- Laguna Bene Comune lancia nuova iniziative “ Tutti a Sacca Fisola” per accogliere degnamente la prima grande nave dell'anno per contestare l' apertura della stagione crocieristica per continuare la discussione sui danni causati dalle grandi navi
ore 12.30 pranzo collettivo al ristorante ai campi sportivi (Sacca Fisola) per decidere insieme le prossime iniziative e raccogliere fondi per il comitato
ore 16.00 tutti in riva a Sacca Fisola venite tutti al presidio per la prima contestazione della stagione crocieristica 2013 - facciamo la festa alla MSC Divina !!!

SABATO 23 MARZO
TUTTI A SACCA FISOLA
GRANDI NAVI



E' ORA DI DIRE BASTA!

PER ACCOGLIERE DEGNAMENTE LA PRIMA GRANDE NAVE DELL'ANNO
PER CONTESTARE L' APERTURA DELLA STAGIONE CROCIERISTICA
PER CONTINUARE LA DISCUSSIONE SUI DANNI CAUSATI DALLE GRANDI NAVI

ORE 12.30 PRANZO COLLETTIVO

AL RISTORANTE AI CAMPI SPORTIVI (SACCA FISOLA)
PER CONTRASTARE LA PRIMA GRANDE NAVE E RACCOLGERE FONDI PER IL COMITATO

IL PREZZO DEL PRANZO E' DI 20 EURO

CAPIALATO DEL RISTORANTE MARITIMO - 1 DISCONTINUA IL SERVIZIO DEL COMITATO

PRENOTAZIONE OBBLIGATORIA

gratuito

telefonando al n° 244/7001666

o scrivendo e-mail a:

comitato@nograndinavi.it - nograndinavi@protonmail.it

ORE 16.00 TUTTI IN RIVA A SACCA FISOLA

**VENITE TUTTI AL PRESIDIO PER LA PRIMA CONTESTAZIONE
DELLA STAGIONE CROCIERISTICA 2013
FACCIAMO LA FESTA ALLA MSC DIVINA !!!**



COMITATO NOGRANDINAVI - LAGUNA BENE COMUNE



03/04/2013 AmbienteVenezia e altre associazioni scrivono la seguente lettera

Al Comune di Venezia - Sindaco e Assessore all'Ambiente

Alla Capitaneria di Porto di Venezia – Comandante Tiberio Piattelli

All'ARPAV

OGGETTO: Segnalazione e richiesta informazioni e documentazione su:

Inquinamento Navi da Crociera e Accordo sull'uso di carburanti con contenuti di zolfo non superiore allo 0,1%

Il 22 marzo 2013 un Comunicato del Comune di Venezia annunciava che era stato raggiunto un accordo volontario tra istituzioni locali e le compagnie delle navi da crociera rappresentate dall'Associazione internazionale CLIA Europe sull'uso di carburante meno inquinante sin dall'entrata alle bocche di porto della Laguna di Venezia.

L'accordo, denominato Venice Blue Flag II, impegna le compagnie di navigazione a far funzionare i motori principali ed ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% sin dall'ingresso dalla bocca di porto di Lido e lungo i canali lagunari marittimi la Capitaneria di Porto dovrà svolgere attività di vigilanza al fine di verificare il rispetto dell'accordo. Analisi sul combustibile saranno garantite grazie ad uno specifico protocollo stipulato tra Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e Agenzia delle Dogane.

Noi del Comitato NoGrandiNavi - Laguna Bene Comune abbiamo polemizzato sulla forma e su alcuni contenuti del Comunicato del Comune di Venezia precisando che non si può chiamarli carburanti a "impatto zero", e/o "carburanti verdi" perché il carburante con tenore di zolfo allo 0,1 per cento, è un carburante comunque sporco se paragonato a quello del diesel delle automobili, che è allo 0,001 per cento di zolfo, cioè cento volte migliore.. Abbiamo precisato che la notizia è indubbiamente positiva e che era un primo passo verso il miglioramento della situazione....

Ma nei giorni successivi abbiamo potuto vedere che la situazione (almeno per il momento) sembra non essere cambiata!

Il 23 marzo - Il giorno successivo alla firma dell'accordo, avevamo organizzato un presidio a Sacca Fisola contro l'inizio della stagione crocieristica del 2013 e tutti hanno potuto verificare che la **MSC Divina** continuava ad emettere una notevole quantità di fumi neri e puzzolenti come nel 2012.... Il fenomeno è stato documentato da molte foto e dal servizio trasmesso dalla RAI3 nel TG Regionale

Il 31 Marzo (9 giorni dopo la firma dell'accordo) abbiamo potuto vedere la **MSC Fantasia** che partiva dalla marittima alle ore 18 e attraversava Venezia emettendo per tutto il percorso una notevole quantità di fumi neri e puzzolenti

Il 2 aprile (11 giorni dopo la firma dell'accordo) abbiamo potuto vedere la nave **Zenith** della Pullmantur Cruises che partiva dalla marittima alle ore 18 e attraversava Venezia emettendo per tutto il percorso una notevole quantità di fumi neri e puzzolenti. (vedi foto allegate)

Ci domandiamo se l'accordo annunciato dal comunicato del Comune di Venezia sia operativo e applicato o abbia altra scadenza di partenza.

Chiediamo di avere copia dell'accordo citato

Chiediamo di avere notizie su come la Capitaneria di Porto intende svolgere attività di vigilanza al fine di verificare il rispetto dell'accordo; e sul programma di analisi sul combustibile che verrà effettuato in relazione al precedente protocollo stipulato tra Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e Agenzia delle Dogane.

Chiediamo che vengano acquisite tutte le immagini delle telecamere del sistema Argos e Hydra relative al transito delle navi da crociera nel percorso Riva Sette Martiri - bacino di San Marco – Canale Giudecca – Marittima per documentare la qualità e la quantità dei fumi emessi dalle singole navi .

Lettori: n.d.

Diffusione: n.d.

IL GAZZETTINO
VENEZIA MESTRE

Dir. Resp.: Roberto Papetti

04-APR-2013

da pag. 6

**Gli ambientalisti:
«Non rispettato
l'accordo contro
l'inquinamento»**

L'accordo annunciato dal Comune contro l'inquinamento delle Grandi navi non è ancora operativo. Così la pensa l'associazione Ambiente Venezia che nei giorni scorsi è andata a vedere la situazione. Secondo quanto accertato dagli ambientalisti, infatti, il 23 e 31 marzo e anche il 2 aprile le mega navi che transitavano in laguna hanno lasciato una consistente nube di fumo.

«Il 22 marzo il Comune annunciava che era stato raggiunto un accordo volontario tra istituzioni locali e le compagnie delle navi da crociera rappresentate dall'associazione internazionale Clia Europe sull'uso di carburante meno inquinante sin dall'entrata alle bocche di porto. L'accordo - dicono gli ambientalisti - denominato Venice Blue Flag II, impegna le compagnie di navigazione a far funzionare i motori principali ed ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% sin dall'ingresso dalla bocca di porto di Lido e lungo i canali lagunari marittimi. Ora, alla luce delle verifiche fatte in questi giorni, gli ecologisti si chiedono se questo accordo sia già operativo o se debba essere ancora applicato. «È necessario sapere - concludono - se ci sono controlli per verificare il rispetto dell'intesa».



SACCA FISOLA
Una recente protesta
del comitato

08/04/2013 AmbienteVenezia e altre associazioni scrivono una nuova lettera

Al Comune di Venezia - Sindaco e Assessore all'Ambiente

Alla Capitaneria di Porto di Venezia – Comandante Tiberio Piattelli

All'ARPAV

OGGETTO: Segnalazione Inquinamento provocato dalla MSC Fantasia e da altre navi.

Richiesta informazioni e Richiesta documentazione su Accordo sull'uso di carburanti con contenuti di zolfo non superiore allo 0,1%

Facciamo seguito alla lettera inviata via e-mail il 3 aprile 2013 dove si segnalavano e documentavano evidenti e ripetuti episodi di inquinamento atmosferico provocato dalle navi da crociera in transito all'interno della laguna di Venezia e dentro la città di Venezia avvenuti: il 23 marzo MSC Divina; il 31 marzo MSC Fantasia; il 2 aprile Nave Zenith.

Vi segnaliamo che il 7 aprile la nave MSC Fantasia sia in fase di ingresso in laguna alla mattina che in fase di uscita al pomeriggio attraversava Venezia emettendo per tutto il percorso una notevole quantità di fumi nerastri e puzzolenti. I fumi nerastri li potete vedere dalle immagini delle telecamere del sistema Argos e Hydra piazzate lungo tutto il percorso (Marittima – Canale Giudecca - Bacino San Marco - Riva Sette Martiri) alle quali voi potete accedere senza alcun problema; ma potete vedere anche le 9 foto dell'agenzia Interpress che seguono cliccando sul link seguente:

<http://nuovavenezia.gelocal.it/foto-e-video/2013/04/07/fotogalleria/arriva-la-fantasia-la-piu-grande-nave-mai-entrata-in-laguna-1.6838098>

Ci domandiamo quale tipo di carburante abbia utilizzato la MSC Fantasia? quello previsto dall'accordo del 22 marzo 2013????

Ci domandiamo se gli enti competenti abbiano eseguito i controlli previsti nello specifico protocollo stipulato tra Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e Agenzia delle Dogane e dall'accordo del 22 marzo. Naturalmente le stesse domande vengono poste anche per le altre navi da crociera che sono arrivate ed arriveranno nella stagione crocieristica 2013.

- Chiediamo di avere notizie su come la Capitaneria di Porto intenda svolgere attività di vigilanza al fine di verificare il rispetto dell'accordo del 22 marzo; e sul programma di analisi sul combustibile che verrà effettuato in relazione al precedente protocollo stipulato tra Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e Agenzia delle Dogane..
- Chiediamo che vengano acquisite tutte le immagini delle telecamere del sistema Argos e Hydra relative al transito delle navi da crociera nel percorso Riva Sette Martiri - bacino di San Marco – Canale Giudecca – Marittima per documentare la qualità e la quantità dei fumi emessi dalle singole navi.
- Chiediamo di avere copia dell'accordo annunciato da un comunicato stampa del Comune di Venezia il 22 marzo 2013. Accordo, denominato Venice Blue Flag II, che impegna le compagnie di navigazione a far funzionare i motori principali ed ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% sin dall'ingresso dalla bocca di porto di Lido e lungo i canali lagunari marittimi.

Lettori: 100.000

Diffusione: 10.431

la Nuova Venezia

Dir. Resp.: Antonio Ramenghi

09-APR-2013

da pag. 17

GRANDI NAVI

Msc Fantasia con fumi neri Nuovo esposto dei comitati

Il Comune annuncia accordi sui carburanti "puliti". Ma intanto le grandi navi continuano a entrare in laguna lasciando dietro di sé lunghe scie di fumo nero dall'odore acre. Una nuova denuncia è stata inviata ieri alla Capitaneria di Porto, all'Arpav e al Comune da Ambiente Venezia, l'associazione che da tempo si batte contro i danni ambientali prodotti dalle grandi navi in laguna, insieme ai comitati No Grandi Navi e Laguna Bene comune e a Medicina Democratica.

Una lettera di due pagine che richiede «informazioni e documentazione» sul nuovo episodio di inquinamento atmosferico, dopo il dossier sui fumi e i ripetuti episodi di inquinamento atmosferico prodotti dalle grandi navi da crociera e registrati nelle ultime settimane. Foto e segnalazioni che riguardano il passaggio della Msc Divina (il 23 marzo), Msc Fantasia (31 marzo), nave Zenith (2 aprile). Domenica il nuovo passaggio della Fantasia, una delle navi più grandi del mondo, che inaugurerà così la sua stagione mediterranea in partenza dallo scalo veneziano.

«Sia in fase di entrata in laguna la mattina presto che di uscita nel pomeriggio», scrive il portavoce Luciano Mazzolin, «la nave Msc Fantasia attraversava Venezia emettendo per tutto il percorso una notevole quantità di fumi nerastri e

puzzolenti». «Fumi che si possono vedere nelle registrazioni del sistema di telecamere Argos e Hydra, in funzione lungo il Bacino e il Canale della Giudecca e dalle foto scattate dall'agenzia Interpress». «Che tipo di carburante ha usato la nave?», chiede Mazzolin all'ammiraglio comandante Tiberio Piattelli. Chiedendo anche di sapere «che fine abbia fatto l'accordo Blue Flag 2, sull'uso di carburanti puliti e a basso contenuto di zolfo, annunciato da Comune e Porto il 22 marzo». I Comitati chiedono

adesso di avere una copia dell'accordo originale sull'uso di carburanti con zolfo inferiore allo 0,1 per cento firmato da enti e compagnie armatrici. E soprattutto di vedere «come

verranno fatti i controlli per accertare l'uso di quei carburanti».

«In realtà, nonostante gli accordi», dice Mazzolin, «stava avanti come prima». Il numero dei passeggeri continua ad aumentare, le crociere si sono consolidate in Marittima. E le alternative al percorso di entrata in laguna dal Lido non si vedono. Si aspetta il nuovo governo, ma intanto la stagione è cominciata e le navi arrivano in media di tre-quattro al giorno. «Una situazione insostenibile che la città non sopporta più», denunciano i comitati. Che annunciano nuove clamorose manifestazioni.

GIORGIO VENTURA

11/04/2013 AmbienteVenezia partecipa al Presidio delle associazioni e comitati contro le Grandi Opere in Regione Veneto e partecipiamo all'incontro con i capigruppo e con il Presidente del Consiglio della Regione Veneto.



14/04/2013- pomeriggio - Domenica ecologica a Venezia - presidio del Comitato NOGrandiNavi-Laguna Bene Comune a San Giorgio striscioni in riva, dal Campanile di San Giorgio e dalla gru di Punta della Dogana nel bacino di San Marco la Goletta di Legambiente e alcune imbarcazioni del Comitato che contestano il passaggio delle grandi navi da crociera



19/04/2013 – Auditorium Santa Margherita - dibattito promosso dall'Università di Ca' Foscari Dip di Economia intitolato “ Il Futuro di Venezia” all'interno del quale è stato presentato il documentario di Andreas Pichler “Teorema Venezia”

22/04/2013 – nuova segnalazione di AmbienteVenezia e di altre associazioni

Al Comune di Venezia - Sindaco e Assessore all'Ambiente

Alla Capitaneria di Porto di Venezia – Comandante Tiberio Piattelli

All'ARPAV

(.....) Vi segnaliamo che il 21 aprile la nave MSC Fantasia in fase di uscita alle ore 17 è partita dalla Marittima attraversando Venezia emettendo per tutto il percorso una notevole quantità di fumi nerastri e puzzolenti che ricadono sulla città e sulla laguna e vengono poi respirati da cittadini e turisti. I fumi nerastri li potete vedere dalle immagini delle telecamere del sistema Argos e Hydra piazzate lungo tutto il percorso (Marittima – Canale Giudecca - Bacino San Marco - Riva Sette Martiri) alle quali voi potete accedere senza alcun problema; ma potete vedere anche dalle 15 foto allegate alla presente mail. Le foto fatte dall'associazione AmbienteVenezia documentano il transito della nave (i numeri delle foto partono dallo 003 marittima - imbocco canale Giudecca e crescono man mano verso S. Elena); Sempre il 21 aprile alle ore 18 alla Marittima anche la Costa Fascinosa iniziava le manovre per la partenza e scaricava una notevole quantità di fumi (vedi le 2 foto allegate)

E' uno spettacolo che continua a ripetersi anche nel 2013 a quasi tutti i passaggi in ingresso ed uscita delle grandi navi da crociera!

Risulta evidente che l'accordo sull'uso di carburanti con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% (annunciato con clamore mediatico il 22 marzo 2013) è ancora del tutto inapplicato !!!!

- Chiediamo di avere notizie su come la Capitaneria di Porto intenda svolgere attività di vigilanza per prevenire e controllare i vari fenomeni di inquinamento atmosferico prodotto dalle navi in transito ; in attesa che venga formalizzato, sottoscritto ed applicato l'annunciato accordo sull'uso di carburanti con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% di zolfo. Si chiede di verificare la qualità del carburante usato dalle navi che emettono fumi nerastri in base al protocollo stipulato tra Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e Agenzia delle Dogane che prevede prelievi ed analisi dei carburanti.
- Chiediamo che vengano acquisite tutte le immagini delle telecamere del sistema Argos e Hydra relative al transito delle navi da crociera nel percorso Riva Sette Martiri - bacino di San Marco – Canale Giudecca – Marittima per documentare la qualità e la quantità dei fumi emessi dalle singole navi .
- Ci riserviamo di presentare nei prossimi giorni la documentazione fotografica raccolta nei vari episodi segnalati alla magistratura veneziana

Lettori: 112.000

Diffusione: 11.209

la Nuova Venezia

Dir. Resp.: Antonio Ramenghi

23-APR-2013

da pag. 17

«Grandi navi, accordo sui fumi inapplicato»

Nuovo esposto alla procura di Ambiente Venezia e comitati: continuano a inquinare l'aria

«Ci prendono in giro. L'accordo sui fumi è ancora inapplicato, e le navi continuano a spargere veleni sulla città». Ambiente Venezia e i comitati contro le grandi navi in laguna hanno presentato ieri un altro esposto alla magistratura. Un pacco di foto e video che documentano in modo inequivocabile l'uscita dei fumi neri dai camini delle ammiraglie di Costa e Msc al momento delle loro uscite dalla laguna. «Per tutto il loro tragitto», scrive Luciano Mazzolin, «si vedono i fumi neri che poi ricadono sulla città. L'accordo tanto sbandierato sull'uso dei combustibili a basso contenuto di zolfo non è in vigore. La città continua ad essere inquinata». Le foto documentano l'uscita, domenica pomeriggio, della Costa Fascinosa e della Msc Fantasia, la scia nera è evidente, la sagoma imponente delle grandi navi si staglia oltre lo skyline, più alta dei campanili. «Chiediamo soluzioni immediate», dice Mazzolin, «qui si continua a parlare e la situazione ambientale peggiora». Sotto accusa ci sono i danni ambientali alla laguna, con i sedimenti che continuano a uscire in mare dopo il

passaggio di navi che spostano 130 mila tonnellate d'acqua al loro passaggio. Ma anche danni alla salute, con i fumi dei camini e le onde elettromagnetiche dei radar, sempre in funzione. Anche quando la nave è ormeggiata i motori sono accessi, per garantire energia a una città galleggiante di oltre 5 mila abitanti. «Anche qui il Comune e il Porto hanno promesso interventi che non si vedono».

Tutto fermo, comprese le alternative al passaggio delle grandi navi in laguna e davanti a San Marco. Il Porto ha proposto di scavare un nuovo canale, il Sant'Angelo Contorta, che consentirebbe alle grandi navi di entrare a Malamocco – per approdare comunque in marittima – e non più dal Lido. Ma anche questa, secondo gli ambientalisti, non è una soluzione, perché il traffico – e gli inquinanti – rimarrebbero all'interno della laguna, meglio spostare il terminal in mare, a Punta Sabbioni o nel nuovo punto progettato per petroli e cargo al largo. Ma qui le compagnie da crociera hanno detto «no». E tutto resta come

(a.v.)

prima.



La Msc Fantasia mentre lascia la città



Il camino della Fascinosa

25/04/2013 – Stazione VTP di San Basilio Manifestazione del Comitato NOGrandiNavi- Laguna Bene Comune che stende striscioni dal tetto davanti al terminal passeggeri e sul ponte a San Basilio con scritto : NOGRANDINAVI – NO TO CRUISE SHIPS ACROSS VENICE LAGOON - LIBERIAMOCI DALLE GRANDI NAVI E DAI POTERI FORTI – 8e9 GIUGNO TUTTI A VENEZIA NO GRANDI OPERE



25/04/2013 – AmbienteVenezia è tra le associazioni firmatarie del Comunicato stampa in occasione dell'apertura al pubblico dell'Arsenale intitolato "Il Comune è diventato proprietario dell'Arsenale, ma per farne che?"

03/05/2013 COMUNICATO Questa mattina il Comitato No Grandi Navi - Laguna Bene Comune ha deciso di contestare un'iniziativa organizzata in segreto da Cruise Venice.

Il falso comitato pro navi, composto in realtà dai padroncini in giacca e cravatta del Venice Terminal Passeggeri e dell'Autorità Portuale, aveva organizzato un aperitivo di benvenuto alle Zattere, "invitando caldamente" anche i lavoratori a presenziare.

Dall'alto lo sparuto gruppo, composto da una cinquantina di persone, attraverso un'azione propagandistica tesa a dimostrare la volontà dei cittadini ad accogliere i mostri, comprandosi spazi nei giornali, vuole imporre le logiche del profitto per pochi a tutta la città.

Ma la festiciola da loro organizzata è stata ben presto rovinata, poichè dalle barche degli attivisti del comitato no grandi navi sono stati accesi decine di fumogeni, e il ridicolo gruppo è stato oscurato da una nube di fumo.

In questo modo gli unici striscioni visibili dalle mega-navi sono stati quelli con scritto "you are not welcome". Questa è stata una delle iniziative che accompagnano l'azione quotidiana del Comitato, che non vuole fermarsi ma invitare tutti alle giornate di lotta internazionale alle grandi navi e alle grandi opere dell'8 e 9 giugno e ribadire l'importanza.

Il momento è arrivato per una grande mobilitazione dei cittadini, contro le grandi opere e per un modello di sviluppo diverso e partecipato, per una nuova stagione di democrazia e difesa dei beni comuni.

Il momento è arrivato per disfarcì dei poteri forti che inquinano la vita di questa città.

La chiamata parte da Venezia verso tutti i suoi cittadini; verso quei movimenti che in regione, in Italia e in tutta Europa si battono contro cemento, inquinamento, corruzione e grandi opere; verso l'amministrazione comunale che deve mettersi al servizio di questa domanda di cambiamento.

Tutti a Venezia l'8 e 9 giugno!



04/05/2013 dalle ore 9.30 alle ore 13 nella sede del Comune di Venezia a Ca' Farsetti- Venezia si è tenuto incontro pubblico : “IL MOSE INCONTRA IL MARE - *La difesa di Venezia e della sua Laguna tra variazioni climatiche, innalzamento dei livelli del mare, problemi progettuali inerenti alla stabilità dinamica delle paratoie e indagini della magistratura*” Gli esperti ing. Paolo Pirazzoli ed ing. Vincenzo Di Tella spiegano perché il mare continuerà ad inondare Venezia e le paratoie del MoSE non potranno impedirlo.

La sala dell'incontro pubblico era strapiena (vedi foto);

Luciano Mazzolin e Armando Danella di AmbienteVenezia hanno presentato l'iniziativa

Paolo Pirazzoli e Vincenzo Di Tella hanno fatto le due relazioni tecniche ;

sono seguiti gli interventi di: Sasha Stefani del Comitato NoGrandiNavi, Andreina Zitelli, Stefano Boato, Beppe Caccia, Renzo Scarpa, Cristiano Gasparetto, Nicola Funari, Fabio Cavolo, Roberto D'Agostino, Luciano Claut, Marco Da Villa.

L'incontro pubblico che fa parte delle iniziative in preparazione della Mobilitazione Internazionale che si terrà a Venezia l'8 e 9 giugno Contro le Grandi Opere e Contro le Grandi Navi è stato promosso da: AmbienteVenezia ; Italia Nostra; Comitato NOGrandiNavi-Laguna Bene Comune; Coordinamento delle Associazioni Ambientaliste del Lido; Consulta Ambiente del Comune di Venezia



07/05/2013 AmbienteVenezia e altre associazioni inviano una nuova segnalazione

Al Comune di Venezia - Sindaco e Assessore all'Ambiente

Alla Capitaneria di Porto di Venezia – Comandante Tiberio Piattelli

All'ARPAV

(.....) Con la presente invece vi segnaliamo i diversi casi di inquinamento atmosferico avvenuti durante tutta la giornata di lunedì 6 maggio 2013 provocati da navi in fase di entrata in laguna alla mattina; in fase di stazionamento alla Marittima e in fasi di uscita nel pomeriggio.

Le foto allegate documentano fenomeni evidenti di inquinamento atmosferico causato dai fumi neri e puzzolenti prodotti dalle navi:

La nave Aurora della P&O Cruises in fase di entrata e di attraversamento della città di Venezia intorno alle ore 7.30 (Prime tre Foto fatte da Alberto Cancian e da Davide Rocchesso)

La nave Costa Magica ed altre navi in fase di stazionamento alla marittima emettevano grandi quantità di fumi per un lungo periodo di tempo intorno alle ore 9 (vedi le 3 foto scattate dal Lido da Luciano Mazzolin)

Dalle ore 17.30 alle ore 19 le navi : Silver Spirit, la Costa Magica e la Thomson Majesty durante tutta la fase di attraversamento della città in uscita producevano notevoli quantità di fumi neri e puzzolenti che ricadevano in varie parti della città e della laguna che vengono poi respirati da cittadini e turisti.(vedi ultime 8 foto allegate)

I fenomeni di inquinamento che segnaliamo con la presente e i fumi neri li potete vedere dalle immagini registrate delle telecamere del sistema Argos e Hydra piazzate lungo tutto il percorso (Marittima – Canale Giudecca - Bacino San Marco - Riva Sette Martiri) alle quali voi potete accedere senza alcun problema.

Questi eventi continuano a ripetersi in maniera ripetitiva anche nel 2013 a quasi tutti i passaggi in ingresso ed uscita delle grandi navi da crociera!

Risulta evidente che l'accordo sull'uso di carburanti con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% (annunciato con clamore mediatico il 22 marzo 2013) è ancora del tutto inapplicato !!!!

- Chiediamo di avere notizie su come la Capitaneria di Porto intenda svolgere attività di vigilanza per prevenire e controllare i vari fenomeni di inquinamento atmosferico prodotto dalle navi in transito ; in attesa che venga formalizzato, sottoscritto ed applicato l'annunciato accordo sull'uso di carburanti con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% di zolfo. Si chiede di verificare la qualità del carburante usato dalle navi che emettono fumi neri in base al protocollo stipulato tra Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e Agenzia delle Dogane che prevede prelievi ed analisi dei carburanti.
- Chiediamo che vengano acquisite tutte le immagini delle telecamere del sistema Argos e Hydra relative al transito delle navi da crociera nel percorso Riva Sette Martiri - bacino di San Marco – Canale Giudecca – Marittima per documentare la qualità e la quantità dei fumi emessi dalle singole navi .
- Ci riserviamo di presentare nei prossimi giorni la documentazione fotografica raccolta nei vari episodi segnalati (e anche in altre giornate) alla magistratura veneziana che ha aperto un'indagine su altri eventi precedenti.

08/05/2013 La segnalazione sui vari fenomeni di inquinamento atmosferico delle navi viene inviata anche alla Procura della Repubblica di Venezia all'attenzione di Giorgio Gava



12/05/2013 Festa della Sensa a San Nicolò i NOGrandiNavi stendono due grandi striscioni sul ponte di San Nicolò e distribuiscono un volantino: FUORI SUBITO DALLA LAGUNA LE GRANDI NAVI - SONO DEL TUTTO INCOMPATIBILI CON LA CITTA' E CON IL TERRITORIO



20/05/2013 Dopo molti mesi di vuoti annunci viene firmato l'accordo volontario sul carburante con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% di zolfo

6 maggio 2013 – Volantinaggio e materiali NoGrandiNavi alla Biennale



7-8-9/06/2013 Grande partecipazione e successo della mobilitazione internazionale contro le grandi navi e le grandi opere. Dibattiti mostre materiali a Sacca Fisola il 7 e 8 giugno e il giorno 9 manifestazioni alla mattina blocco alla marittima del traffico e della salita dei croceristi per oltre tre ore, il pomeriggio manifestazione acquatica nel canale della giudecca con blocco dell'uscita delle navi che partono con oltre tre ore di ritardo. AmbienteVenezia è presente all'interno del meeting con una maximostra fotografica e con materiali volanton e dossier.





16/06/2013 in attesa della riunione del Comitato NOGrandiNavi di martedì 18 giugno a San Lorenzo per discutere sui progetti alternativi e sulla posizione da prendere Luciano Mazzolin per AmbienteVenezia manda via mail a tutti i NOGrandiNavi il documento:

Alcune note, ragionamenti e osservazioni sull'estromissione delle grandi navi da crociera dalla laguna di Venezia (e sul progetto De Piccoli per una nuova struttura portuale nella bocca di porto del Lido)

L'incontro romano del 13 giugno ha stabilito che il 25 luglio saranno presentati dagli enti locali competenti i progetti per eliminare il passaggio della grandi navi dal bacino di San Marco e dal Canale della Giudecca e subito dopo verrà convocato il Comitato che dovrebbe decidere su quale progetto procedere

Le commissioni consiliari del Comune di Venezia nei prossimi giorni inizieranno le audizioni per la presentazione a livello locale dei vari progetti

C'è stata quindi un'accelerata a livello istituzionale per affrontare il problema delle grandi navi .

In attesa dell'assemblea del Comitato NO Grandi Navi – Laguna Bene Comune dedicata alle nostre valutazioni e considerazioni sulle varie ipotesi progettuali; voglio anticipare alcuni ragionamenti e considerazioni sull'argomento (così nella riunione parlerò poco)

Concordo con quanto detto in diverse mail (Roberta, Loredana, Bepi, Flavio ed altri) che dicono che è arrivato il momento di prendere posizione sui progetti e inevitabilmente quello di De Piccoli è l'idea di progetto che si avvicina di più a quanto chiediamo (da anni) che le grandi navi rimangano fuori dalla laguna.... naturalmente il Progetto De Piccoli può e deve essere ulteriormente migliorato.

Concordo in pieno con la mail di Gianni Fabbri che dice:

"Sono d'accordo sulla necessità/opportunità di sostenere il progetto De Piccoli, considerato come "punto di partenza" per ulteriori affinamenti e articolazione delle soluzioni.

Poichè non potrò essere presente all'assemblea di martedì, sintetizzo qui il mio pensiero sull'argomento.

1 - la situazione sta "precipitando" e si avvicina il momento delle scelte. Non si può rimanere in un atteggiamento solo "difensivo" mentre il duo Orsoni-Costa battaglia sulle due soluzioni senza dare spazio alcuno ad altre ipotesi.

2 - questione laguna e questione Venezia sono strettamente correlate e intrecciate: il dissesto della laguna comporta inevitabilmente il dissesto della città;

3 - progetto Orsoni e progetto Costa hanno in comune un ulteriore dissesto della laguna con l'ampliamento del canale dei petroli (Vedi progetto bocciato dalla Commissione di Salvaguardia) e la sua "infrastrutturazione" (isole artificiali e (forse) arginature; l'ampliamento di tutta la rete canalizia e dei bacini di manovra a ridosso di Fusina e della zona industriale;

4 - il canale Contorta poi ... cose da pazzi!

5 - come orizzonte di riferimento è necessario valutare insieme traffico crocieristico e traffico commerciale: tutte le navi che hanno dimensioni e pescaggi incompatibili con un equilibrio idraulico della laguna (vale a dire il ripristino dei fondali, delle velme e delle barene) VANNO TENUTE FUORI. Questo può essere ottenuto o con una "rottura di carico" alle bocche di porto o con lo spostamento altrove di quel tipo di traffico.

6 -Riuscire oggi a bloccare fuori della laguna le grandi navi crocieristiche consentirebbe domani di poter affrontare anche il problema delle navi commerciali.

7 - vanno ricercate le più ampie alleanze per contrastare il duo Orsoni-Costa: persone e gruppi politici, istituzioni e personalità del mondo.

Io penso che se si arriverà allo scontro tra i due progetti Costa-Orsoni paradossalmente il progetto di Orsoni di portare le grandi navi a Porto Marghera (sulle banchine ex Syndal del Petrolchimico o nelle vicinanze del Vega) parte svantaggiato perché dovrà superare moltissimi problemi che funzionari, tecnici e alcuni politici ben conoscono (Area a rischio, direttive Seveso; problemi vari di coabitazione con attività industriali insalubri e pericolose , si scontra con le destinazioni d'uso delle aree.... etc etc già anticipate a voce da Corrado Clini Dirigente da una vita del Ministero dell'Ambiente e analizzate da Costa su diverse slide di presentazione per far passare il suo progetto del Contorta S. Angelo...)Il progetto presentato da Orsoni come soluzione transitoria di facile e veloce realizzazione si imbatte inevitabilmente in un iter burocratico lunghissimo (diversi anni...)

Tanto che mi domando se non sia stato presentato esclusivamente per dimostrare di essere virtualmente contrario al progetto Costa, per farselo bocciare e far passare così il progetto dell'amico/nemico Una vera e propria cortina fumogena con finalità diverse da quelle dichiarate.

Poche altre parole sulla lotta a questo tipo di turismo e al “Gigantismo mostruoso e fuori scala di queste navi” e alle ipotesi di presunta Opzione Zero Naturalmente siamo contrari e lo abbiamo dimostrato non solo con le parole ma con i fatti; è dal 2006 che abbiamo iniziato a fare manifestazioni, mostre multimediali, dibattiti etc etc Contro le grandi navi all’interno della laguna e continuiamo a farlo .

Ma lotta per poter essere vinta veramente contro questo modello di sviluppo turistico si deve fare a livello nazionale ed internazionale con forze che per il momento non abbiamo (la mobilitazione del 7-8-9 giugno dovrebbe essere replicata in ogni porto crocieristico nazionale, del mediterraneo e del mondo) purtroppo ben poche sono le realtà locali e le associazioni nazionali ed internazionali che si stanno muovendo veramente in questa direzione. (Italia Nostra di Venezia che rivendica una posizione radicale non mi pare però che abbia aderito alla nostra Mobilitazione del 7-8-9 giugno contro le grandi navi e le grandi opere... alcuni iscritti hanno partecipato alle manifestazioni e alle assemblee presumibilmente a titolo personale.)

La nostra posizione e le rivendicazioni sono contenute nella petizione popolare firmata da 12.600 persone e nell’articolo 35 bis del PAT (gli studi che avevamo elencato ed in primis l’individuazione del tetto massimo per il turismo giornaliero che la nostra città e la laguna possono sopportare e che venga assegnata al più presto anche la quota massima giornaliera invalicabile di turismo proveniente dal crocierismo). Ma è stato perso inutilmente un anno nell’immobilismo assoluto delle istituzioni e l’accelerazione imposta dall’incontro romano non penso che faciliterà la realizzazione di quanto da noi richiesto. Non mi pare che si stia procedendo in questa direzione ed i consiglieri comunali verranno presumibilmente risucchiati nel vortice delle riunioni delle commissioni che stanno partendo per arrivare alla presentazione di luglio dei progetti al Governo e nessuno ha richiesto di attivare quanto previsto dal 35bis (per fortuna che Giuseppe Tattara ha fatto il suo studio sui Costi Benefici del crocierismo a Venezia e che abbiamo i nostri dossier sugli impatti ambientali e sanitari a livello generale e non locale)

Sull’estromissione delle navi da crociera dalla laguna di Venezia e su un nuovo tipo di portualità esistono prese di posizione e proposte avanzate da alcune associazioni e comitati in questo ultimo decennio che condivido

Riporto alcuni stralci di documenti:

(.....)

Sul Progetto De Piccoli

(.....) I punti di forza di questo progetto, secondo me, sono:

E’ l’unico progetto che permette di tenere fuori dalla laguna le navi da crociera (*a dir la verità ci sarebbe anche il progetto annunciato un anno fa da Paolo Costa da costruire alla bocca di porto di Malamocco nell’area di Santa Maria del Mare dove oggi vengono costruiti i cassoni del Mose ... ma dopo questo fugace annuncio il Porto si è concentrato nel richiedere l’attuazione del canale Contorta S. Angelo*)

Poiché la nuova struttura portuale è esterna (lato mare) e del tutto indipendente dalle strutture del MoSE, sarebbe possibile ridurre i fondali della restante bocca di porto del Lido (lato laguna) e dei canali portuali , consentendo così un ulteriore riequilibrio idrogeologico della laguna e abbattendo sostanzialmente le “acque alte”

La struttura portuale è totalmente fatta con moduli prefabbricati (zatteroni in acciaio/vetro autoaffondanti) che si posano sul fondale e che possono essere rimossi senza alcun problema; rispondono quindi al requisito della Reversibilità

Sulla struttura è prevista la produzione di energia da fonti rinnovabili con il posizionamento di pannelli fotovoltaici su tutte le superfici dei tetti , il posizionamento di apparecchiature mini eolico e turbine in acqua per sfruttare le correnti e le maree ;

Nel mio intervento di giovedì 31 gennaio ho proposto a De Piccoli :

- di eliminare dal progetto la produzione di energia da biomasse; (*nella presentazione del 1° giugno questo punto non c’è più*)
- di prevedere invece un sistema di fornitura di energia elettrica da terra (banchina) e tutte le navi attraccate per eliminare del tutto la produzione di inquinanti atmosferici e l’eliminazione del problema della rumorosità e vibrazioni . L’energia elettrica di cui hanno bisogno le navi è possibile fornirla direttamente dalle rete elettrica pubblica senza prevedere alcuna nuova centrale elettrica dedicata, (contrariamente a quanto afferma il Porto di Venezia) perché l’energia elettrica prodotta nell’area di Marghera è di gran lunga superiore rispetto alle richieste di consumo derivante dalla produzione industriale locale e dai consumi civili; le eccedenze di produzione elettrica prodotte in loco vengono da sempre inviate in rete nazionale e consumate ora in altre aree. (*nella presentazione del 1° giugno sembra che sia stato recepito in parte e si parla di collegare la struttura portuale con la centrale Mose dell’isola del Bacan*)

Naturalmente per ridurre ulteriormente gli inquinanti prodotti dalle navi in fase di navigazione di avvicinamento o manovra abbiamo già chiesto e continuiamo a chiedere che vengano emanati ordinanze e norme che obbligano l'uso di carburanti con contenuti di zolfo inferiori allo 0,1% , l'applicazione della miglior tecnologia antiinquinamento e lo spegnimento obbligatorio di tutti gli apparati radar all'ormeggio ed in navigazione e manovra (a meno che non sia obbligato nelle giornate di nebbia) *(nella presentazione del 1° giugno sembra che sia stato recepito tutto)*

Per quanto riguarda le problematiche relative ai collegamenti acquei con l'aeroporto di Tesserà e con Venezia (riva 7 martiri o altri punti cittadini) per evitare problemi di moto ondoso e di inquinamento atmosferico prodotto da natanti di collegamento con la nuova struttura portuale; anche altri interventi nell'incontro del 31 gennaio hanno proposto che vengano istituite e gestite linee pubbliche tramite ACTV con utilizzo esclusivo di mezzi ad alta capacità di trasporto di passeggeri (Catamarani di nuova generazione e/o di nuove motonavi e/o hovercraft)

Sottolineiamo che l'uso per il collegamento di centinaia di lanciazioni granturismo è una vera cazzata ventilata da alcuni a partire dalla Capitaneria di Porto ed altri con l'intento di affossare il progetto e farne passare altri.....

Ribadisco quanto detto anche in altre occasioni per trasferire i crocieristi in arrivo, partenza e in visita turistica a Venezia si possono utilizzare mezzi pubblici nuovi con alta capacità di trasporto passeggeri e ricordiamo solo alcuni numeri :

Una Motonave grande	può portare 1200 persone
Una Motonave piccola	può portare 400 persone
Un battellone tipo (Venezia 4 o Vignole)	può portare 330 persone
Un Catamarano di ultima generazione	può portare 350 persone

Il traffico derivante dall'uso di mezzi nuovi con queste capacità di trasporto sarebbe completamente differente agli scenari catastrofici ipotizzati

(nella presentazione del 1° giugno sembra che sia stato recepito si parla infatti di utilizzare per il trasporto acqueo dei passeggeri motonavi grandi da 1.200 persone gestite da ACTV)

Si potrebbe pensare all'istituzione di linee pubbliche di collegamento che assorbano anche il traffico del pendolarismo e del turismo che oggi usa l'approdo di Punta Sabbioni con mezzi pubblici super affollati ed eliminando anche qualche centinaio di lance, lanciazioni e imbarcazioni varie (molte volte abusive) che trasbordano gruppi di turisti che arrivano dal litorale e che vanno a fare il tour turistico giornaliero a Venezia.

La rete stradale del Comune di Cavallino Treporti è carente anche per le esigenze attuali e quindi deve essere rivista, ridisegnata e migliorata anche alla luce di un aumento di traffico derivante dai passeggeri che opereranno per i collegamenti via terra e per le forniture e approvvigionamento alle navi (queste ultime possono essere effettuate con viaggi notturni ed i camion dovrebbero essere in numero limitato) ; la costruzione della nuova struttura portuale alla bocca di porto e l'avvio delle procedure per la realizzazione della Treviso/Mare possono essere l'occasione per realizzare una nuova viabilità che soddisfi anche le esigenze di tutela ambientale e di sicurezza per le persone .

Complessivamente mi pare che il progetto della costruzione di una nuova struttura portuale alla bocca di porto del Lido anche dal punto di vista occupazionale debba essere considerata un'occasione di aumento e di mantenimento di posti di lavoro si dovrebbero considerare inoltre anche i nuovi posti di lavoro temporanei (tre anni) per la costruzione e il posizionamento delle strutture portuali e la costruzione di nuove imbarcazioni dedicate ai collegamenti acquei che potrebbero essere fatti tutti nei cantieri navali veneziani e di Marghera etc etc.....

18/06/2013 riunione del Comitato NOGrandiNavi a San Lorenzo per discutere sui progetti alternativi e sulla posizione da prendere – passa la posizione sostenuta da Silvio Testa di non sostenere alcun progetto e di dichiarare la lotta al modello del gigantismo turistico del crocierismo e un generico fuori subito le grandi navi dalla laguna – la Posizione di AmbienteVenezia e di altri del comitato in sostegno (pur con tutte le cautele e correzioni) del progetto De Piccoli non passa

19/06/2013 – Audizione delle Commissioni consiliari del Comune di Venezia sul problema della crocieristica a Venezia – Viene sentito Paolo Costa presidente dell'Autorità Portuale – Il Sindaco Orsoni a sorpresa annuncia di non aver alcun progetto da illustrare.

20/06/2013 – Audizione delle Commissioni consiliari del Comune di Venezia sul problema della crocieristica a Venezia – Viene sentito Cesare De Piccoli che presenta il suo progetto per una struttura portuale nella bocca di porto del Lido

28/06/2013 le Commissioni consiliari del Comune di Venezia incontrano le associazioni Comitato NOGrandiNavi, AmbienteVenezia e NOMOSE per affrontare le problematiche relative alle Grandi Navi e alle varie soluzioni alternative. Nell'incontro intervengono Silvio Testa per i NOGrandi Navi e Armando Danella e Luciano Mazzolin per AmbienteVenezia e NOMOSE oltre ad intervenire depositiamo alcune memorie scritte. AmbienteVenezia si schiera a favore del progetto presentato da Cesare De Piccoli in quanto è quello che si avvicina di più a quanto da molti anni le associazioni rivendicano e propongono.

21/07/2013 Da Gazzettino -GRANDI NAVI – Presentata ieri la proposta di Scelta Civica, per evitare l'attraversamento del Bacino - Il deputato Enrico Zanetti: «Una ipotesi studiata 80 anni fa, potrebbe costare circa 11 milioni»

Un canale scavato dietro la Giudecca, come pensato nel 1930 e auspicato pochi giorni fa anche da un rappresentante di Confindustria. Lungo 2 chilometri, largo 150 (100 a secco più 25 e 25 in «svasamento degradante») e profondo 10. Pari a 2 milioni di metri cubi di fanghi non contaminati da smaltire, e per un costo complessivo di 11 milioni di euro (7,5 per la sola realizzazione del nuovo percorso e il riposizionamento di bricole e impianto luminoso). È la «tangenziale lagunare», l'idea progettuale sposata da Scelta Civica per risolvere il problema delle grandi navi in laguna, e come alternativa al loro passaggio per bacino San Marco e il canale della Giudecca. Salvando l'ingresso dei giganti del mare dalla bocca di porto di Lido, la vista di tutta la città a una distanza di sicurezza dall'isola di 300 o 500 metri e la Marittima come destinazione finale.

«Un'ipotesi da affinare, non un progetto compiuto. Che comunque abbiamo già portato all'attenzione del Magistrato alle acque e della Capitaneria di porto – ha spiegato ieri il deputato Enrico Zanetti durante il primo incontro pubblico organizzato da Scelta Civica nella città storica, cui ha partecipato anche il consigliere provinciale Diego Vianello e il coordinatore provinciale provvisorio Walter Rosato – Non abbiamo inventato nulla: quanto proponiamo era già stato pensato un'ottantina di anni fa. Ma siamo il primo partito a prendere posizione sulla materia. Contrariamente alle altre forze politiche, che ad oggi non si sono schierate apertamente e non hanno fatto proposte concrete».

Il parlamentare ha precisato che il relativo dossier sarà consegnato al ministro per le Infrastrutture e i Trasporti in occasione della riunione programmata a Roma il 25 luglio. Aggiungendo che «i costi del canale sono indicativi, ma non lontani dalla realtà. Comunque molto più bassi di quelli delle altre soluzioni sul tappeto, da noi non condivise per svariati difetti: il canale Contorta Sant'Angelo, Porto Marghera e il porto offshore all'ingresso della laguna, in corrispondenza della bocca di Lido. E oltre ai costi ridotti e all'utilizzo della Marittima, questa proposta di buon senso e ampiamente condivisa è più vantaggiosa anche per il minor impatto ambientale».

21/07/2013 Da Gazzettino -GRANDI NAVI IL DIBATTITO – Domani in Consiglio si parla di possibili alternative per i giganti del mare

Il tema delle grandi navi entra in una fase molto «calda», in previsione dell'incontro di giovedì a Roma con i ministri delle Infrastrutture e dell'Ambiente in cui si discuterà delle possibili alternative al passaggio in bacino di San Marco. Domani pomeriggio in Consiglio comunale si svolgerà la discussione proprio su questo tema. Il sindaco Giorgio Orsoni ha già le idee chiare sull'argomento (le navi più grandi vorrebbe spostarle a Marghera) ma il risultato del dibattito potrebbe aggiungere nuove argomentazioni alle alternative finora conosciute e presentate. Ricordiamo che il Porto predilige lo scavo di un nuovo canale sull'alveo del Sant'Angelo Contorta, il Comune vorrebbe una stazione marittima a porto Marghera, poi c'è il progetto De Piccoli sul porto a Punta Sabbioni, le proposte Brugnaro e Zanetti.

Il Comitato No grandi navi ha scritto intanto una lettera al Governo al quale si rivolge un appello di non limitare la scelta tra le alternative che sono state finora presentate, ma di promuovere un concorso internazionale di idee. «L'allungamento dei tempi – si legge nella

lettera – sarà certo compensato dall'identificazione di un percorso condiviso e ambientalmente sostenibile».

24/07/2013 COMUNICATO dell'Associazione AmbienteVenezia sulle Grandi Navi a Venezia
Domani 25 luglio, a Roma, ci sarà l'incontro tanto atteso sulle grandi navi da crociera a Venezia; in questi ultimi anni ci siamo espressi più volte su questo argomento ma riteniamo che sia importante ribadire quanto segue:

L'associazione Ambiente Venezia da sempre promuove e sostiene quelle attività di governo del territorio coerenti con gli obiettivi di tutela e salvaguardia dell'integrità fisica dell'ambiente lagunare contrastando ogni scelta, opera, progetti o interventi ritenuti non compatibili e discordanti con tale finalità.

Dopo le tragedie dell'isola del Giglio e di Genova le grandi navi crociera a Venezia sono diventate ormai questione di rilevanza nazionale ed internazionale.

Il settore crocieristico rappresenta una risorsa importante per lo sviluppo dell'economia veneziana ed è auspicabile che il porto di Venezia debba conservare quella posizione finora conquistata nel Mediterraneo, mantenendo nella propria attività le navi che continueranno a preferire la pregiata meta veneziana.

Da tempo l'associazione sostiene però che le grandi navi crociera per le loro abnormi dimensioni in termini di stazza, dislocamento e pescaggio relazionati alle sezioni dei canali lagunari di percorrenza, sono incompatibili con il delicato equilibrio lagunare e propone la loro fuoruscita dalla laguna indicando anche come una ragionata soluzione possibile la collocazione di un nuovo terminal crocieristico in prossimità della bocca di Lido.

Oggi siamo in presenza di una serie di proposte progettuali con vari gradi di approfondimento che prefigurano un transito alternativo a quello che attualmente il traffico crocieristico di oltre 40.000 tonn. di stazza attraversa il bacino S. Marco ed il canale della Giudecca, transito che dovrebbe essere vietato dal decreto interministeriale Clini-Passera del marzo 2012.

Riteniamo che tutte le ipotesi che sul tavolo ministeriale del 25 luglio verranno presentate vanno da subito selezionate rispetto ad un principio dirimente: il percorso è dentro o fuori della laguna.

L'associazione nell'esprimere la più ferma contrarietà verso tutte quelle ipotesi volte a mantenere il transito all'interno della laguna (salvo un contingentato periodo provvisorio in attesa della avvenuta realizzazione del terminal crocieristico fuori della laguna) ritiene che allo stato l'unica proposta meritevole di attenzione e che meglio interpreta l'obiettivo da sempre sostenuto di estromettere il traffico delle grandi navi crociera dalla laguna sia rappresentata da quella proposta che configura un nuovo terminal crocieristico nella bocca di porto del Lido.

02/08/2013 Incontro con il Parlamentare Europeo Andrea Zanoni;

all'incontro erano presenti: Stefano-Stifi, Flavio, Alvisè, Loredana, Massimo, Silvana, Bepi e Luciano.....

Nella prima parte dell'incontro la componente di AmbienteVenezia ha parlato con il parlamentare europeo del MoSE e della petizione e della documentazione presentata alla Commissione Petizioni del Parlamento Europeo anche alla luce degli sviluppi delle indagini della Magistratura sul Caso Baita Mantovani e del caso Tangenti Consorzio Venezia Nuova -Mazzacurati e soci.....

Abbiamo concordato una conferenza stampa comune che si terrà il venerdì 30 agosto alle ore 11.30 in Comune di Venezia dove verranno illustrate le nuove memorie e i nuovi materiali integrativi che presenteremo al Parlamento Europeo

Nella seconda parte dell'incontro abbiamo parlato delle Grandi Navi a Venezia e di come sta evolvendo la situazione.....

Zanoni ha assicurato suo sostegno al Comitato NOGrandiNavi e si è impegnato a preparare e presentare nuove interpellanze in Europa e interventi nei confronti dei Ministri del Governo italiano Competenti in materia e nei confronti della Capitaneria di Porto di Venezia.....

15 08 2013



07/09/2013 - da mail AmbienteVenezia - mini commenti ultraveloci sulle notizie stampa:

Corriere del Veneto sui Progetti Presentati su cui il Governo e Comitatone dovranno decidere

C'E' QUALCOSA CHE NON TORNA!!!!!!! dall'articolo pare che la Capitaneria di Porto abbia ricevuto e poi consegnato anche al Magistrato alle Acque solo due progetti: quello dell'Autorità portuale per il canale Contorta S. Angelo e quello di Zanetti per un nuovo canale dietro la Giudecca !!!!!

Ma nelle varie presentazioni pubbliche del suo Progetto per una struttura portuale alla bocca di porto del Lido Cesare De Piccoli ha sempre asserito di aver depositato ufficialmente il suo progetto anche alla Capitaneria di Porto di Venezia

Ci domandiamo allora che fine abbia fatto questo progetto "desaparecido"!!!!

e il Progetto annunciato più volte dal Sindaco Orsoni sulla soluzione di Porto Marghera come soluzione immediata e transitoria per le grandi navi da crociera dov'è??? E' una bufala o una proposta vera???

La Nuova Venezia tratta delle indagini della Magistratura e della Capitaneria di Porto sul passaggio ravvicinato della Carnival Sunshine

noi continuiamo a dire che lo spezzone di video presentato dal Comitato Cruise Venice qualche giorno fa è veramente un autogol !!!!

perché dimostra quanto vicino alle rive e ai mezzi pubblici passano queste navi incompatibili.....

. questo spezzone di video è stato ripreso dalla telecamera posizionata sopra il tetto della sede del CNR Ismar dei Giardini che dovrebbe fare parte del sistema di telecamere Hydra che ha costato alla collettività 1milione e 400mila euro di denari pubblici (finanziamento del Ministero degli Interni e dell'autorità portuale) collocate in varie parti del percorso delle navi (diverse in canale della Giudecca) che come vedete registrano in continuo il traffico marittimo;

La sala operativa video è gestita dalla Capitaneria di Porto di Venezia..... (che possiede e detiene tutte le registrazioni dei vari passaggi delle navi)

Sarebbe interessante che queste riprese dei vari passaggi delle navi (e anche dei fumi che emettono) fossero rese pubbliche ed accessibili a tutti i cittadini e agli enti ed istituzioni pubbliche.....

Nei vari esposti che abbiamo fatto (AmbienteVenezia- ComitatoNOGrandiNavi - Medicina Democratica) su vari episodi di inquinamento atmosferico prodotto dalle navi chiedevano che magistratura e i vari enti preposti al controllo acquisissero le immagini registrate dalle varie telecamere del sistema Hydra e Argos.....

Nuova Venezia leggiano poi una nuova esternazione del sindaco Orsoni sui Ticket ai turisti..... che continua a stupirci sempre in senso negativo.....

Da ultimo ricordiamo che il 21 settembre in Marittima sono attese Dodici grandi navi con 40.000 persone un nuovo triste record per Venezia una vera e propria presa per il culo mentre si parla di contingentamenti di navi Cosa facciamo???? Potrebbe essere buona occasione per organizzare qualche iniziativa anche non eccessivamente impegnativa (striscioni e bandiere lungo il percorso per tutta la giornata del 21 settembre)

02/09/2013 Il Comitato NOGrandiNavi incontra il Ministro Bray all'Excelsior durante la mostra del Cinema



12/09/2013 –

ore 16.30 riunione del costituendo gruppo di lavoro AmbienteVenezia su moto ondoso-viabilità e traffico lagunare in sede a San Lorenzo

ore 18.00 partecipato alla riunione del Comitato NOGrandiNavi al Morion per discutere e organizzare mobilitazione del 21 settembre giornata in cui si registra una presenza record di navi in Marittima – 12 navi di diverse dimensioni. E' stato evidenziato che ci sarà anche il record dell'inquinamento atmosferico, sonoro, prodotto dalle navi e l'impatto ambientale massimo sulle rive cittadine e fondali lagunari. Alla riunione hanno partecipato una quarantina di persone e si è deciso di organizzare il 21 settembre alle Zattere un presidio di protesta dalle ore 14.30 in poi con gazebo con materiali informativi, musica e bevande. Verrà richiesto agli organi competenti di fare campagna di rilevazione straordinaria per verificare i vari impatti ambientali.



15/09/2013 da Gazzettino – Progetto Marghera - **CROCIERE – Grandi navi a Marghera in 4 fasi - In poco tempo sarebbe possibile alleggerire il traffico del 20%. Orsoni: «Idea interessante». - Costa 412 milioni il progetto di Alessio Vianello e soci**

Un progetto in quattro fasi che costa 412 milioni di euro per portare la Marittima da Venezia a Porto Marghera e che si ripagherebbe quasi tutto proprio con le realizzazioni previste.

La fase zero non costerebbe nulla e permetterebbe di **eliminare da subito il 20% delle grandi navi** che passano per San Marco.

L'altro ieri Alessio Vianello, ex assessore comunale alle Attività produttive, ex presidente del Consorzio della logistica e avvocato dello studio Mda che si occupa di aziende, ha protocollato in Comune il progetto realizzato «assieme ad alcuni studi di ingegneria e architettura che lavorano sulla progettazione e realizzazione di porti a livello internazionale e che per il momento restano anonimi».

Vianello & Co. hanno così messo a disposizione del Comune l'idea che ormai ha preso forma sia dal punto di vista tecnico sia da quello ambientale **«contando che il sindaco Orsoni e la sua Giunta vogliano fare una scelta di lungo periodo e di carattere strategico»**. Per i proponenti, infatti, l'allontanamento delle grandi navi dal bacino di San Marco è solo l'occasione per un'operazione molto più ampia che può **riqualificare l'attuale stazione Marittima, dedicandola alle navi fino a 40 mila tonnellate e ai maxi yacht ma anche a funzioni di residenza urbana di alto livello**; «allo stesso tempo può **riqualificare il waterfront di Marghera** (recuperando aree oggi abbandonate o quasi e al contempo bonificandole); ripensando e rafforzando, infine, il disegno urbano generale imperniato sulla centralità metropolitana intorno al grande asse che comprende da un lato la prima zona industriale e le aree di via Torino e dall'altro la testa di ponte di Venezia con le aree della Marittima, di piazzale Roma e della stazione ferroviaria».

Un progetto, insomma, che **ridisegna un pezzo di città, unendo Venezia e Mestre** proprio sulla cerniera che nel secolo scorso aveva finito per dividerle, l'area industriale e la gronda lagunare.

Da dove vengono fuori i soldi? I proponenti pensano ad un **project financing** che coinvolga in minima parte il pubblico (ad esempio per le bonifiche del canale Brentella), poi i privati proprietari delle aree di Porto Marghera che stanno tra il Vega e Fincantieri, le compagnie delle navi da crociera, e Vtp, la Venezia terminal passeggeri che gestisce la Marittima di Venezia e che dovrebbe fare da regia all'intera operazione.

Dal porto crociere attuale, solo valorizzando i 130 mila metri quadrati che potrebbero essere liberati per nuova residenza e altre funzioni urbane, si ricaverebbero circa **400 milioni di euro**.

«Ho visto il progetto e sembra davvero molto interessante» commenta il sindaco Giorgio Orsoni, «anche per il fatto che i proprietari delle aree sembrano disponibili e questo gli dà maggiore concretezza. Chiederò sicuramente che a Roma venga preso in considerazione assieme alle altre ipotesi che sono state fatte, anche perché va esattamente nella linea che da tempo ho indicato, di Marghera come una soluzione che nell'immediato può ridurre il passaggio delle navi in Bacino, e mi sembra che anche qualche apertura da parte dell'Autorità portuale finalmente ci sia». (Elisio Trevisan)

17 settembre 2013 da Gazzettino intervento di Gianni Fabbri, ex docente di Progettazione Architettura e urbana allo Iuav su *Crociere, l'Arzanà come terminal*

(Seccissivamente a questo articolo Gianni Fabbri agli inizi di ottobre 2013 presenta ufficialmente la proposta alla Capitaneria di porto di Venezia)

Si avvicina il momento delle decisioni sullo spostamento delle Grandi Navi dal Bacino di San Marco, decisioni che peseranno a lungo sul futuro della città e della sua laguna. Tre possibili soluzioni “interne” alla laguna (canale Contorta e canale dietro la Giudecca per confermare la Marittima, canale dei Petroli e Marghera con nuova Stazione Marittima in prossimità del Vega), una soluzione “esterna” (progetto De Piccoli a Punta Sabbioni). E singolare e, per certi versi stupefacente, che per una città unica e rara come Venezia tutto ciò accada senza una visione d'insieme che offra i necessari parametri di giudizio, come se la revisione della portualità crocieristica non coinvolgesse in profondità gli assetti urbani e quelli della laguna ma fosse essenzialmente una questione settoriale e tecnico-ingegneristica. Il pronunciamento del sindaco sul fatto che il Comune non può o non deve presentare un suo progetto è emblematica. Come se ci trovassimo di fronte al problema di uno svincolo odi un casello autostradale. Continua così ad imporsi la logica del “novecento fordista”, quando, senza più l'autogoverno della Serenissima, Venezia e la sua laguna sono diventati oggetto di azioni trasformatrici settoriali e ingegneristiche del tutto estranee alle soggettività e singolarità storico-ambientali. Tutte le soluzioni “interne”, compresa quella di Marghera, comportano infatti il permanere delle dinamiche distruttive in atto con lo scavo di nuovi canali, l'allargamento e approfondimento di quelli esistenti, la realizzazione di nuovi bacini di evoluzione, ecc... L'extra lagunam comporta la necessità di

riordinare l’insieme del turismo nautico – “navi compatibili” e barche private in transito, mezzi acquei per turismo giornaliero, ecc. – e con luoghi e spazi della laguna e della città. Extra lagunam, dunque, e in bocca di porto del Lido come da “progetto De Piccoli”. Ma ciò non significa necessariamente parlare di un porto turistico off-shore, con i suoi problemi di retro-porto da risolvere entro se stesso o appoggiandosi a Punta Sabbioni o al Lido. In prossimità dell’isola artificiale del MoSe, sul lato mare, può essere realizzato un sistema di attracchi che sia poco più di una “messa alla fonda”, con le funzioni di retro-porto previste e organizzate, in discontinuità, in un luogo che consenta la realizzazione di una stazione marittima dotata di un alto grado di attrattività e di accessibilità urbana. Come succede in altri porti mediterranei, i crocieristi arrivano alle navi o da esse partono per mezzo di navette. Per acqua pure gli approvvigionamenti. Dalla bocca di porto l’accessibilità all’Arsenale è immediata, senza interferenze con gli spazi acquei più urbani, tantomeno con l’invaso del Bacino di San Marco. L’Arsenale è la più naturale porta da mar della città. Qui, nei capannoni vuoti e abbandonati del suo fronte sud (di proprietà del Comune!), con un intervento di oculato restauro, può essere agevolmente realizzata la stazione marittima, punto di partenza e di arrivo dei crocieristi delle grandi navi. Ma qui, nel medesimo ambito e con analogo intervento di recupero, può anche essere collocato il terminal delle imbarcazioni che giornalmente portano turisti a Venezia, eliminando una fonte di grande congestione del traffico acqueo e di moto ondoso in Bacino di San Marco; dando organizzazione e decenza a un turismo “povero” che, in riva degli Schiavoni, è abbandonato senza servizi e con forme di accoglienza veramente degradanti, per i turisti e per la città.

20 settembre 2013 - Riunione AmbienteVenezia - a San Lorenzo

Nella riunione sono state presentate le dimissioni da portavoce di Luciano Mazzolin che era in carica dal dicembre del 2006 – Non si è nominato il nuovo portavoce ma si è deciso che i gruppi di lavoro che sono attivi, di volta in volta, gestiranno anche la comunicazione all’esterno delle varie informazioni e notizie. Stefano Fiorin continua a ricoprire la carica di Segretario organizzativo dell’associazione.

E’ stato fatto il punto della situazione sulle problematiche differenti in cui ci siamo impegnati in questi anni (MoSE, GrandiNavi, Piani Territoriali e contrasto ai vari progetti di devastazione del territorio). Il documento "Ecco la città e territorio che vogliamo" elaborato dopo una lunga discussione interna svolta nel 2010, è stato in questi anni riproposto dall’associazione in moltissime occasioni pubbliche, è stato e è una sorta di "programma politico e progettuale" sul quale ci siamo basati per tutte le nostre attività.

Luciano Mazzolin ha depositato la “Relazione sulle attività svolte dall’associazione dal 2008 al 2013” che era stata inviata in rete come allegato alla convocazione della riunione.

21 settembre 2013 – grandissima manifestazione del Comitato NOGrandiNavi –Laguna Bene Comune nella fondamenta delle Zattere- Grandissima la partecipazione



Associazione *AMBIENTEVENEZIA* – per la tutela della laguna e dell’entroterra di Venezia



25 settembre 2013 da Agenzia parlamento (AGENPARL) - Roma, “Ci chiediamo cosa stia succedendo alla Soprintendenza di Venezia: dopo essere finita in prima pagina per il silenzio sulla vicenda delle grandi navi che mettono a rischio la laguna, non ha ritenuto ancora di dichiarare nulla. Sarebbe opportuno che battesse un colpo”. E’ quanto dichiarano il deputato del Partito democratico, Michele Anzaldi, e il senatore Andrea Marcucci, presidente della commissione Cultura di palazzo Madama. “Un autorevole commentatore come Gian Antonio Stella – spiegano i parlamentari Pd – si chiede che fine abbia fatto la sovrintendente Renata Codello. Sono passate diverse ore dalla pubblicazione dell’articolo, ma ancora sono arrivate né repliche, né smentite. Nel momento in cui tutto il governo si mostra finalmente sensibile alla questione, a pochi giorni dalla riunione convocata appositamente dal presidente del Consiglio con i ministri dei Trasporti e dell’Ambiente, è paradossale che l’organo territoriale incaricato di tutelare Venezia e le sue bellezze rimanga muto”.

28 settembre 2013 -La Sovrintendente Codello ha ritrovato la parola !!!! Ma per dire cosa?????

Ieri venerdì 27 settembre 2013 sul TG1 all'interno del programma TV7 è stato trasmesso il servizio BELLA DA MORIRE - di Federica Balestrieri – su Venezia sempre più fragile. Tra navi come mostri in laguna, e l'assedio di masse di turisti. Che potete vedere cliccando il link che trovate sotto dal minuto 27.22 al minuto 35.00.

Molti gli intervistati : il sindaco Orsoni, Mazzucco della Corporazione piloti, il Ministro all'Ambiente Orlando, Torricella Direttore Tecnico Autorità Portuale, la Sovrintendente Codello, la direttrice Unesco Valle, Costa presidente Autorità Portuale,

Val la pena di vedere sentire cosa dicono.....

<http://shar.es/KYrK4>

La Sovrintendente Codello ritrova la parola dopo la farsesca e surreale intervista del 2008

L'intervistatrice di TV7 la presenta come una delle poche autorità che non ha preso posizione contro le grandi navi..... e gli domanda:” ... lei quando vede dalle finestre del suo ufficio passare le grandi navi qua a pochi metri dal suo ufficio cosa pensa???.....

e la Codello seria e convinta risponde : “ ..PENSO CHE SONO DELLE GRANDI NAVI....”

29 settembre 2013

GIOVANI DEMOCRATICI E CIRCOLI CENTRO STORICO E ISOLE
pagina Facebook: Democratici in Campo
email: gd.casavenezia@gmail.com
web: www.gdpartidodemocraticoveneta.org

a cura del
GRUPPO di LAVORO PD sulla PORTUALITÀ

domenica ore 10.30
29 SETTEMBRE
campo S. Leonardo

**PORTUALITÀ
E GRANDI NAVI
OPPORTUNITÀ
E RISCHI**

con
Felice Casson senatore PD
interventi di
Marco Filippi senatore PD
Franco Frigo europarlamentare PD
Claudio Boniciolli già Provved. al Porto di Venezia
Walter Novembrini CSL-Fit
Luciano Mazzolin Ambiente Venezia
Enrico Zanetti deputato Scelta Civica
Claudio Scarpa Associazione Albergatori Venezia

Qui di seguito tre interventi fatti durante l'Assemblea Pubblica del 29 settembre 2013 in Sala San Leonardo Venezia l'assemblea intitolata "PORTUALITA' E GRANDI NAVI - opportunità e rischi" promossa dai Giovani Democratici e dai Circoli del centro storico e isole del PD e dal GRUPPO DI LAVORO PD sulla PORTUALITA' sono intervenuti tra gli altri: Sandro Moro per i Circoli del PD, Felice Casson e Marco Filippi senatori PD; Claudio Boniccioli ex presidente al Porto di Venezia, Enrico Zanetti deputato di Scelta Civica, Michele Mognato deputato PD e:

<http://youtu.be/rH02sZol1OQ> intervento di LUCIANO MAZZOLIN per AmbienteVenezia

<http://youtu.be/6fzChUzTErI> intervento di TOMMASO CACCIARI per Comitato NOGrandiNavi

<http://youtu.be/dPnqF6v8S-A> intervento di FELICE CASSON che chiude l'incontro

i video sono stati realizzati da Loredana Spadon e Massimo Vianello del Comitato NOGrandiNavi

04 ottobre 2013 - Comunicato Stampa dal Sito di Legambiente -

Grandi navi a Venezia, Legambiente scrive al governo - “Il futuro della città non viaggia sulle grandi navi. Scalo a Marghera, pianificazione integrata e rigenerazione urbana sono le chiavi per il nuovo rinascimento della città”

All'indomani del voto di fiducia al governo, Legambiente scrive al presidente del consiglio Enrico Letta e ai ministri competenti Andrea Orlando, Massimo Bray e Maurizio Lupi sul transito delle grandi navi a Venezia, una questione prioritaria per il futuro della città lagunare e del suo patrimonio storico-architettonico, per la quale urgono, secondo Legambiente, risposte concrete e provvedimenti immediati. Un semplice divieto, sebbene indifferibile, al transito delle navi da crociera davanti a San Marco non sarebbe sufficiente.

L'associazione ambientalista ritiene che lo spostamento della stazione marittima per le navi da crociera a Marghera, attraverso il passaggio per il canale dei petroli, possa rappresentare la giusta soluzione, una risposta che coniuga le ragioni dell'occupazione e della crescita economica con quelle della fruizione sostenibile.

“Legambiente invita il governo a definire una politica industriale che assuma il turismo e il futuro di Venezia come asset fondamentale per il Paese - dichiara Sebastiano Venneri, responsabile mare dell'associazione ambientalista - a non adottare soluzioni tampone, ma a pianificare il futuro di Venezia e dell'attività portuale partendo dalla rigenerazione dell'area inquinata e abbandonata di Marghera. Sarebbe una sfida per l'intero sistema Paese e non solo per la città e i suoi amministratori”.

Con lo spostamento dell'home port a Marghera, lontano dal fragile cuore della città, si eviterebbe infatti il passaggio delle grandi navi all'interno del Canale della Giudecca e del bacino di San Marco e allo stesso tempo si consentirebbe una pianificazione integrata di tutta l'area comunale attraverso il recupero e rilancio della zona industriale dopo gli anni di abbandono seguiti alla crisi del ciclo della chimica.

“Come ambientalisti e come cittadini - aggiunge il presidente di Legambiente Veneto Luigi Lazzaro - non possiamo più accettare soluzioni del secolo scorso da parte di una lobby imprenditoriale che di quegli anni sta riproponendo il peggio. Né ci interessano soluzioni parziali che si occupano di risolvere i problemi posti dalle singole attività all'interno della città. Vogliamo piuttosto una pianificazione strategica della città, vogliamo immaginare la Venezia del futuro, vogliamo giocare una sfida importante, non solo sulla vergogna degli inchini al campanile delle grandi navi, ma sul recupero di aree e identità, sulla ridefinizione degli spazi, sull'idea insomma di città che vorremmo realizzare”.

Per questo la soluzione proposta da Legambiente ripensa non solo il traffico delle grandi navi, ma l'assetto complessivo dell'accoglienza dei turisti in città e rappresenterebbe un solido investimento in grado di garantire l'attuale numero di toccate senza i rischi ambientali e l'impatto paesaggistico connessi al volume di traffico odierno.

Venezia oggi sfiora i 20milioni di visitatori all'anno, concentrati nel centro storico. “Siamo certi che lo spostamento del porto delle grandi navi di pochi chilometri dal centro di una delle città più belle del mondo non possa rappresentare un deterrente alla visita e scoraggiare i visitatori che da ogni parte del mondo giungono a Venezia - concludono Venneri e Lazzaro - . Mentre le aree meno interessate dalla pressione turistica, che oggi sentono maggiormente il clima di instabilità economica e che necessitano di interventi di rilancio, potrebbero godere significativamente entrando a far parte a pieno titolo delle dinamiche cittadine”.

Legambiente boccia drasticamente le proposte di escavo di uno o più nuovi canali all'interno della laguna, avanzate dall'Autorità Portuale e da altri soggetti economici e politici del territorio. Venezia ha già subito uno stravolgimento del suo delicato ecosistema con la scelta scriteriata di insediamento di un polo industriale a qualche centinaio di metri dal centro cittadino e la laguna ha conosciuto uno sfregio incancellabile con la realizzazione del canale dei petroli e

l'ulteriore escavo dei fondali alle bocche di porto. Laguna e città di Venezia sono un patrimonio mondiale inestimabile che va tutelato e protetto e non più aggredito e sfruttato. Roma, 4 ottobre 2013

3 Ottobre 2013 - Luciano Claut assessore del Comune di Mira presenta un documento con una proposta su nuova struttura crocieristica in Bocca di Porto del Lido – riportiamo solo la proposta di sintesi – il documento originale è di 12 pagine e contiene tre ipotesi .

SINTESI DELLA PROPOSTA

E' necessario evidenziare che il Decreto Clini-Passera stabilisce il divieto di transito delle grandi navi nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca ma sottolinea anche la **vulnerabilità ambientale della laguna** e degli ecosistemi posti a rischio dagli aumenti del traffico marittimo. Inoltre il decreto dispone di "conseguire i più elevati livelli di **sicurezza anche ambientale**".

In questo senso ciò che va tutelato è l'intero centro storico di Venezia e la sua laguna.

Per questo motivo e per diversi altri di natura tecnica, di rischio e di compatibilità funzionale, le proposte che mantengono lo scalo passeggeri in laguna e che prevedono lo scavo di nuovi canali non risolvono il quesito posto dal Decreto.

La soluzione più appropriata ai fini della salvaguardia lagunare è quindi quella dell'accoglienza delle grandi navi da crociera **fuori della laguna**.

Su questa ipotesi si è speso il **quarto progetto** agli atti del governo che propone un "sistema passeggeri" attestato sulle polarità di Punta Sabbioni (stazione marittima) e di Tessera (retroporto di imbarco passeggeri) collegate da mezzi lagunari.

Anche questa quarta proposta, nei suoi aspetti dimensionali, di forma e di collocazione mantiene una significativa incidenza ambientale sulle aree sensibili del litorale, della zona SIC, della pineta e della spiaggia del Cavallino.

Inoltre nel dibattito degli ultimi mesi sono emerse altre condizioni rilevanti. Da un lato diventa **urgente** allontanare le grandi navi da San Marco attuando una soluzione anche temporanea. Dall'altro emerge una fortissima preoccupazione per il **mantenimento** dell'occupazione del settore, e quindi del **mantenimento dell'offerta** di accosto per grandi navi ed evitare il cosiddetto "contingentamento".

La proposta che si intende qui avanzare è di allestire **rapidamente in Bocca di Lido** un primo segmento di un molo galleggiante integrato alle strutture del Mose da poco realizzate (connesso al Porto Rifugio o all'Isola Nuova) riducendo così l'impatto sull'ambiente litoraneo e sui transiti della Bocca di Porto. Ed attrezzare poi la rada dietro alla lunata a mare per ancorare le navi in attesa dell'imbarco passeggeri.

Nell'immediato (da maggio 2014 a maggio 2015) sarebbe possibile organizzare un'**offerta multipolare** di accosto-navi che prevede 1-2 accosti-nave a Marghera, 3-4 accosti-nave su un primo segmento galleggiante in bocca di porto di Lido ed utilizzare Marittima per situazioni di picco e per le navi più piccole.

Dal 2015 lo scalo di Lido potrà entrare a regime e Marittima essere dedicata interamente al naviglio minore ed alle funzioni compatibili.

Costi inferiori finanziati da tassa di ancoraggio e da diritti di porto/passeggero.

Claut Mira/Venezia, 28 settembre 2013

5 ottobre 2013 Dal sito : www.eco-magazine.info

Grandi Navi. E' l'ora delle scelte. O altri sceglieranno per noi

Vediamo di metterla giù semplice, cosicché ce la ficchiamo bene in testa tutti quanti. O tutto il fronte ambientalista, contrario tanto alle grandi navi quanto allo scavo di nuovi canali, si unisce attorno ad una alternativa proponibile, oppure va a finire che ci teniamo le Grandi Navi e magari qualche altra Grande Opera in più a sostegno. L'alternativa sta tutta qua. In altre parole, è l'ora delle scelte. E diciamo subito che non saranno scelte facili per il pittoresco, variegato e non di rado rissoso arcipelago ambientalista lagunare. Perché, qualsiasi sia la proposta, di rospi da digerire ce ne saranno parecchi. Questo è il sunto dell'incontro tenutosi questa mattina a Ca' Farsetti con il senatore Felice Casson, il deputato Giulio Marcon e l'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, Gianfranco Bettin.

La conferenza stampa ha fornito ai due onorevoli l'occasione per fare il punto dell'iter delle varie proposte legislative sulla questione Grandi Navi, dopo le sospensioni imputabili a quella sorta di farsa parlamentare delle "dimissioni di massa" che è stata l'ultima crisi di Governo.

Il deputato Marcon ha ufficialmente chiesto al presidente del consiglio Enrico Letta di riconvocare la riunione del Comitato che avrebbe dovuto svolgersi il 2 ottobre, ed ha aggiunto: "Un vizio del decreto Clini è quello di non stabilire un termine perentorio per la chiusura della laguna grandi navi. Abbiamo quindi depositato un progetto di legge che fissa termini certi anche in assenza di soluzioni alternative. Per velocizzare i tempi, abbiamo depositato anche una mozione. L'importante è fare presto. L'urgenza è liberare Venezia da questi grattacieli naviganti. A lungo termine, il nostro obiettivo è delegare al territorio la gestione del territorio, e affidare al sindaco di Venezia le competenze amministrative delle acque attorno alla città come il Bacino e il canale della Giudecca".

Sulla stessa lunghezza d'onda il senatore democratico Felice Casson che si è speso sulla nuova proposta di legge speciale che dovrebbe garantire maggiori poteri all'amministrazione comunale. Un percorso comunque lungo e non privo di insidie. "A parole la maggioranza c'è, ma nei fatti non mancano mai gli agguati, anche da membri del mio stesso partito. Per questo dovremo portare tutti gli emendamenti in aula, così da smascherare chi gioca sottobanco. L'obiettivo resta sempre quello di restituire a Venezia quelle competenze di gestione del suo territorio che ora sono di Regione, Capitaneria di Porto e Magistrato alla Acque". In merito alla questione grandi navi, l'ex magistrato si è detto favorevole alla loro estromissione dalle acque lagunari. "L'importante è fare presto e accordarci tra di noi su una alternativa valida che non preveda ulteriori scempi ambientali come lo scavo di altri canali. Ricordiamoci che mentre noi discutiamo, i potentati economici interessati a difendere lo status quo lavorano sott'acqua. E loro sono molto più efficaci e veloci di noi".

Dal canto suo, Gianfranco Bettin è sceso sui dettagli, senza nascondersi i problemi e affrontando anche discorsi scomodi come lo spostamento del terminal crociere a Marghera. "C'è una questione di prospettiva a lungo termine e una di tempistica urgente. Siamo in un momento di stasi per le crociere. Bisogna agire adesso se non vogliamo ritrovarci a marzo come adesso se non di più. La sola soluzione ragionevole agli occhi del mondo sarebbe quella di fermare il traffico crocieristico. Applicare sin da adesso il decreto Clini vorrebbe dire obbligare tutti gli attori in gioco a lavorare per trovare una soluzione alternativa. In questo senso, spostare temporaneamente la marittima a Marghera, come era anche nel programma elettorale della Giunta, significa spingere per una soluzione a medio o lungo termine, che potrebbe anche essere l'off shore oltre le dighe o altro. In ogni caso, ci darebbe il tempo per pensare ad una alternativa con le Grandi Navi lontane dal Bacino di San Marco e del canale della Giudecca. Quindi, cerchiamo di ragionare tutti su una soluzione forte e unitaria che proponga una alternativa percorribile e scongiuri il rischio di veder scavare altri canali. Facciamo presto, perché se non decidiamo noi decideranno altri in altri posti".

05 ottobre 2013 Corriere del Veneto

I giganti del mare La polemica sul transito non si ferma, ieri nuovo scontro tra Legambiente e Porto

In acqua contro le grandi navi denunciati trenta manifestanti

Accuse di danneggiamento per l'assalto al Marco Polo

VENEZIA — I primi tre nodi, tra cui quello di Vittorio Cacciari, sono arrivati quasi subito in procchia d'altra parte si tratta di navi ben noti alle forze di polizia. Nei giorni scorsi, invece, dopo aver visitato con attenzione foto e filmati, gli agenti della Digos della Questura di Venezia hanno identificato oltre trenta persone che lo scorso 28 settembre si erano tuffate in acqua nel canale della Giudecca per creare una barriera umana contro le grandi navi: un'iniziativa di protesta, che aveva bloccato i «giganti del mare» in Marittima per un'ora e che era finita su siti, giornali e in di tutto il mondo.

Poco più che quel tutto per la Digos sia un reato, per violazione dell'articolo 18 del Tulp, il reato unico di pubblica sicurezza. I 31 manifestanti sono accusati di non aver rettemperato alle prescrizioni del quesito Vincenzo Roca, che aveva autorizzato il corteo, ma non certo con quelle modalità. Un reato che la legge punisce con l'arresto fino a un anno e un'ammenda da 400 a 410 euro. La denuncia della Digos di Venezia è arrivata sul tavolo del pm lagunare Laura Cameli, che ora dovrà valutare se lavare i 31 nel registro degli indagati. In realtà si tratta di una formalità, la cui unica incognita è la verifica della correttezza dell'identificazione. I poliziotti non hanno lavorato con il metodo di identificazione di pubblico servizio, in quanto i rapporti hanno continuato a circolare con regolarità nel canale della Giudecca, mentre ovviamente le navi da crociera sono un'attività privata.

Sul tavolo del pm Cameli è arrivata anche una seconda denuncia, che riguarda cinque attivisti dei globali, i quali nella mattinata dello stesso giorno, prima di venire in corso storico, avevano «assaltato» la sede come sede delle compagnie di crociera all'aeroporto Marco Polo di Treviso. In questo caso i manifestanti avevano occupato l'area, gettando fuori e accartocciando le sedie e ca-



La protesta. A sinistra i contestatori del comitato no navi alla Giudecca. Sotto: gli incuranti di greenpeace

La giunta del Senato Due a due: i veneti e il voto su Berlusconi

ROMA — Due a favore della decadenza (Roberto Filippini e Felice Casati del Pd) e due contro (Giuseppe Cossiga del Pdl ed Italia Nostra della Lega): così i senatori veneti nella giunta per le elezioni di palazzo Madama, che ieri ha votato a maggioranza per la decadenza di Silvio Berlusconi da parlamentare in seguito alla condanna rinviata. I servizi sul Corriere della Sera



Vip, il gestore del terminal crocieristico lagunare, che aveva parlato di «collo» e navi grandi, cioè sopra quelle 40 mila tonnellate individuate dal decreto Ciri-Passera. Era stato organizzato un presidio alle Zattere per «solidare» le navi con i turisti, bambini e proprietari.



La protesta. A sinistra i contestatori del comitato no navi alla Giudecca. Sotto: gli incuranti di greenpeace

Dopo quella manifestazione il dibattito sulle crociere ha subito una rapida accelerazione e solo la crisi (poi rientrata) di governo ha costretto a rinviare l'incontro sulle ipotesi alternative, fissato per l'1 ottobre. La discussione però continua e ieri è stata la volta di Legambiente, che ha scritto al presidente Carlo Zonta e ai ministri competenti Andrea Orlando (Ambiente), Massimo Bray (Beni culturali) e Maurizio Lupi (Trasporti), definendo la questione «prioritaria per il futuro della città lagunare e del suo patrimonio storico-architettonico». Legambiente ha indicato Marghera come la soluzione più giusta. «Cliccano no a soluzione temporanea», spiega Sebastiano Venneri, responsabile mare - biologia pianifica il futuro di Venezia e dell'attività portuale partendo dalla ripulitura dell'area inquinata e abbassando la soglia di Marghera». Bisociato invece lo scavo di nuovi canali. Parole a cui il presidente dell'Arlecchia portuale Paolo Covo risponde con una sfottata. «A Marghera l'Autorità Portuale sta già agendo con prontezza e pagando con risorse proprie a disingannamento dei fondisti e varie bonifiche», dice Covo. «Ci piacerebbe che Legambiente potesse dare l'alternativa che oggi dà al problema delle grandi navi anche al problema dei tempi e costi delle bonifiche».

Alberto Zorzi

13 ottobre 2013 la Nuova Venezia

Grandi navi, il ministro accelera «Decideremo entro ottobre»

Lupi annuncia: vogliamo rispettare il decreto. Polemica sulla scogliera di sette chilometri che il Porto vuole a lato del canale dei Petroli. Italia Nostra: proposta scioccante, basta scavare canali in laguna

di Alberto Vittaci

«C'è una legge che vieta il passaggio delle grandi navi davanti a San Marco e il governo intende applicarla. Spero che gli enti locali si mettano d'accordo sulla soluzione definitiva. In caso contrario, decideremo e ci presenteremo la nostra responsabilità». Il ministro per le Infrastrutture Maurizio Lupi annuncia: «La prossima settimana discuteremo la nostra responsabilità, decideremo se la minaccia della crisi. Ed entro ottobre decideremo una decisione». Si avvicina dunque il momento delle scelte per le alternative alle grandi navi in laguna. E le polemiche sono sempre più calde. L'Autorità portuale e il Magistrato alle Acque hanno presentato alla Sala Consiglieri il progetto per la protezione del canale Malamocco-Marghera. Proposta elaborata dal Consorzio Venezia Nuova e dalla società Hydrosistemi-Bisoldi srl. Sono previsti sette chilometri e mezzo di nuova scogliera con una larghezza di 26 metri. E anche «barriere mobili» che do-



Grandi navi: il ministro Lupi vuole rispettare il decreto Ciri-Passera. Decisione entro il mese di ottobre

rebbero essere costruite con 7 milioni e 600 mila metri cubi di sarghe, probabilmente scavati dal nuovo canale Cometa Sant'Angelo. Il progetto alternativo del Porto dunque non è i primi passi operativi. An-

che se il ministero non ha deciso e il Comune è contrario a proposte la nuova Marina di Marghera. «Il Comune? Un progetto scioccante», lo definisce Lella Ferrocchi, presidente della sezione veneziana di Ita-

lia Nostra, «fatto da chi pensa che Venezia sia solo un arredo industriale di scorie dove scappa a picciolo i profitti della industria». Una scelta che secondo Italia Nostra contrasta con le normative vigenti.

Scogliere in laguna. Come si è fatto per il Mose, per le difese fatte dal Consorzio Venezia Nuova alle isole minori come il Lazzaretto Nuovo. Ieri mattina intanto all'Istituto veneto di Scienze, Lettere e Arti intorno al dibattito sulle alternative per le navi da crociera. Il presidente Costa ha rilanciato la sua ipotesi («Un progetto sul tappeto familiare in tempi brevi»). Insiste, «che dovrebbe anche una valenza ambientale». Conoscono da Andrea Zorzi e Stefano Basso (Bao), dal comitato No Grandi Navi. «Poche Costa ha svelato finalmente il suo obiettivo», dice il portavoce Silvio Testa, «la divisione in due del la laguna con scogliere lunghe chilometri. Altro che tranquillizzare ambientalisti. Se si vogliono salvare davvero la laguna, la praticità e il lavoro le grandi navi devono restare fuori, come suggerisce l'ingegnere Luigi D'Alagni». Si è parlato anche della convenienza economica delle crociere. «Non portano vantaggi alla città, i costi sono superiori», ha detto l'economista Giuseppe Tattara.

A DUE REMI

Oggi il via a San Girolamo alla «Regata del Secolo»

Sarà disputata oggi, la tradizionale regata sociale su gondole a due remi «Regata del Secolo» organizzata dalla Associazione benefica Rio Risi, con dimissioni perché la somma degli anni di ogni equipaggio deve raggiungere i cento anni, è giunta alla 36. edizione. Quattro i nuclei bianchi Paolo Moni - Roberto Tagliapietra, canotti Maurizio Cecchini - Massimo Veronesi, Giuseppe viola Meneghetti - Sergio Veronesi; collette hanno Sesto - Giovanni Pizzierotto; rosso Carlo Mesturazzi - Gianni Bassetto; verde Luciano Vianello - Gallio Gaggini; arancio Remo Sordaniello - Fabio Dal Gesso; rosa Cesare Tesi - Franco Vianello; marron Stefano Penno - Gianni Gragnani; griseola regia veneta Lido Silvio Quarni (il decano dei regatanti con i suoi 77 anni) - Mario Zattera. Giudici di gara Vittorio Ciri e Emme Pagan. Il ritrovo sarà alle ore 9.30 al rio della Paradisi per l'estrazione delle corse; la partenza sarà alle ore 10.30 da San Carlo. Il giro del palazzo al Rio del Palazzo, l'arrivo al Ponte di la Pandale alle Fondamenta Nove. Le premiazioni, alla presenza delle autorità - è prevista in campo Whitman alle ore 11.30.

18 Ottobre 2013 (ANSA) - VENEZIA, 18 OTT - "Idee per un inchino gentile ad una città unica". Sono quelle di un ottantenne "che ama disperatamente la sua città" per liberare il bacino San Marco di Venezia dalle grandi navi. E che propone che i turisti delle crociere vengano fatti sbarcare in un terminal oltre la bocca di porto del Lido e giungano via acqua in città su lenti battelli panoramici, tipo 'bateau mouche' in sostanza. Per presentare a tutti il suo progetto l'uomo, che si firma PL Beggiato, ha acquistato oggi le due pagine del quotidiano 'La Nuova Venezia' sulle quali illustra la sua proposta dettagliando il progetto in cinque capitoli e corredandolo, in una pagina a mo' di carta geografia, di immagini di nuovi vaporette e rendering. Questi ultimi frutto di un mano ingegneristica e di designer. "Si' alle grandi navi, si' a 5mila posti di lavoro, si' all'incolumità di Venezia, No allo scavo di altri canali", spiega in sintesi Beggiato. Cuore della proposta il mantenimento dell'arrivo dei passeggeri nell'attuale marittima, un innovativo check-in, il loro trasferimento a bordo dei colossi del mare ancorati oltre il Lido, magari alla piattaforma del Mose, con 10 avveniristici vaporette "lenti, panoramici, con corpo centrale girevole, attrezzati di auricolari per la ascolto nelle varie lingue della storia di Venezia".

25 ottobre 2013 - Stefano Boato, Carlo Giacomini, Maria Rosa Vittadini presentano prima al Ministero dell'Ambiente e successivamente a Magistrato alle Acque e Capitaneria di Porto il seguente documento: La questione Grandi Navi, la Valutazione delle Alternative

A Venezia il porto è all'interno di una laguna di cui, a partire dal novecento, ha grandemente contribuito a sconvolgere l'equilibrio idraulico, fisico-morfologico ed ecologico con scavi sempre più profondi alle bocche e nei canali di navigazione. Già da molti anni si dispone di informazioni e conoscenze sufficientemente precise sulle relazioni di causa ed effetto tra attività portuali (scavi e dragaggi, costruzione di opere, navigazione) e il crescente degrado morfologico giunto ormai a prefigurare la concreta prospettiva della perdita della laguna stessa.

Questa crisi non ha trovato finora risposta per la forza degli interessi economici contrapposti, in un conflitto che ha visto pressoché sistematicamente soccombere le prescrizioni di tutela e di riequilibrio lagunare delle Leggi Speciali e del PALAV che potrebbero essere risolutive, rispetto alle proposte (anche recenti) di sfruttamento economico con alterazioni degli equilibri e delle dinamiche naturali spesso gravissime oltreché contrarie alle norme vigenti.

La questione delle grandi navi ripropone oggi, con grave ritardo, la necessità di programmare soluzioni strategiche valide per questo intero secolo. Già la Legge Speciale per Venezia ha sancito il principio che i piani e i progetti devono essere ambientalmente compatibili e conseguire il "graduale riequilibrio, arrestando e invertendo i processi dei degradi e dei dissesti eliminandone le cause". Principio tanto più cogente oggi, alla luce di una situazione ambientale molto aggravata e di una conoscenza dei fenomeni più approfondita.

La pressione ambientale sulla laguna e sulla città richiede una riduzione degli impatti fissando limiti compatibili alle dimensioni e al numero delle navi e dei turisti. La città non può inseguire il gigantismo navale in continua crescita: occorre perseguire e guidare una evoluzione verso un modello crocieristico di miglior qualità (e anche redditività) e di minori quantità.

Si può e si deve mantenere l'uso della Marittima valorizzandola con navigli e traffico di maggior qualità e minor dimensione (sotto le 40.000 tonnellate, con motori non inquinanti e spenti all'attracco).

Ma le proposte che puntano a mantenere comunque e per sempre in laguna tutte le grandi navi spostandole a Marghera comporterebbero comunque scavi per approfondimenti e allargamenti di canali vecchi e nuovi, bacini di evoluzione, argini, ulteriori erosioni e sconvolgimenti idraulici, morfologici ed ecologici. Tutte queste ipotesi sono incompatibili con la salvezza della laguna. L'uso delle banchine lungo il canale industriale nord e delle aree dismesse della prima zona industriale, già proposto anni fa, è compatibile solo con traghetti e alcuni navigli medi.

Occorre esaminare e comparare soluzioni a breve termine che sappiano, pur gradualmente, avviare la città e il porto a prospettive strategiche di lungo respiro.

Come in tutti i porti del mondo occorre andare verso il mare, quindi fuori dalla laguna. Le soluzioni devono essere "sperimentali, graduali e reversibili" (la saggezza secolare è prescritta dalla legge speciale) e bisogna verificare e comparare le "Ragionevoli Alternative" (prescrizioni europee e del Codice dell'Ambiente).

Dato che le decisioni, pur modificabili nel tempo, devono essere attuate a breve, l'ipotesi della collocazione presso la bocca di porto di Malamocco deve essere scartata almeno per il prossimo decennio (ha problemi tecnici e logistici di grande portata).

Vanno quindi comparate le diverse ipotesi in mare presso la bocca di porto del Lido.

Le navi di maggior dimensione dovrebbero comunque non superare le 80.000-90.000 tonnellate, comunicandolo e concordandolo con le società crocieristiche come l'Autorità Portuale faceva nei primi anni 2000.

Si può fare riferimento alle molte esperienze di moli avamposto realizzati in tutto il mondo.

All'esterno delle paratoie del Mose la localizzazione di nuove banchine galleggianti e rimovibili può essere spostata più verso il lato nord (vedi revisione progetto De Piccoli), o più nella zona centrale della bocca di porto

prospiciente la nuova isola sul Bacan (vedi schema allegato) o più all'esterno (ipotesi *off shore*). Vanno valutati gli aspetti positivi e negativi sia nella realizzazione che nella gestione delle diverse ipotesi (correnti, fondali, manovre delle navi, sistemi di approvvigionamento).

Il molo può essere realizzato con un grande cassone galleggiante zavorrato e fissato al fondale, se lungo inizialmente 400-450 m. può ormeggiare quattro navi contemporaneamente. Una volta sperimentato potrebbero essere eventualmente sostituito o riallocato; se ritenuto proprio indispensabile anche allungato con un modulo aggiuntivo. I tempi per la realizzazione sono solo di circa 18 mesi, i costi molto contenuti e la struttura è riusabile altrove anche per funzioni e situazioni diverse.

L'accoglimento dei passeggeri potrebbe avvenire a Tessera, nelle stessa Marittima, in uno spazio dell'Arsenale, e/ o in altri luoghi.

Per il trasporto dei passeggeri alla nave bastano uno o due navigli (motonavi ACTV da 1200 persone, mezzi turistici da 800-600 passeggeri) che fanno il percorso turistico-paesaggistico a velocità lentissima per evitare ogni moto ondoso.

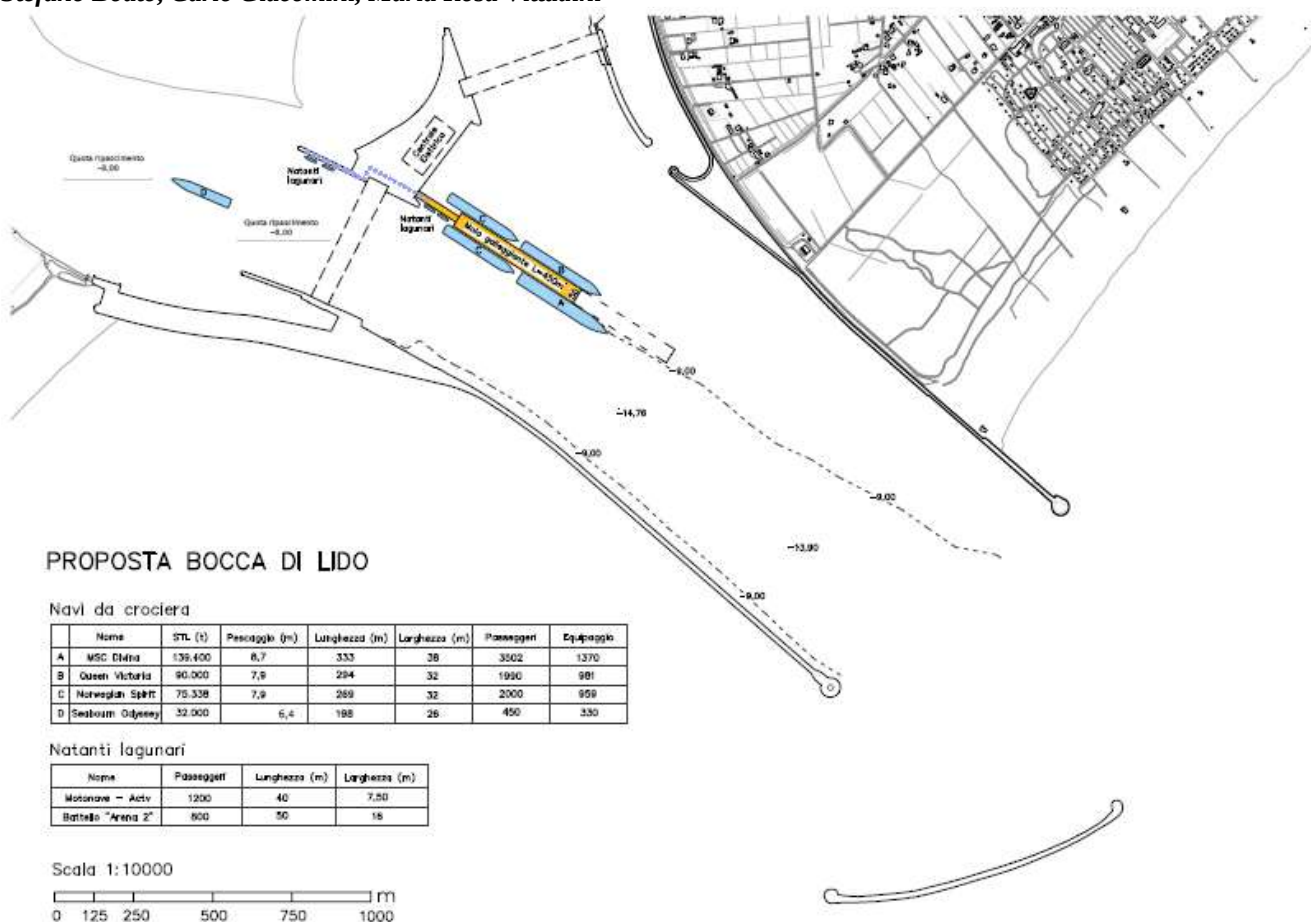
L'approvvigionamento può avvenire con chiatte come quando le navi ormeggiano in riva dei Sette Martiri.

Non vi sarà una riduzione ma un aumento dei posti di lavoro e un maggior reddito complessivo per la città.

Non preoccupano soluzioni transitorie realmente provvisorie che non comportino alcun intervento strutturale: una grande nave MSC ha ormeggiato a settembre 2013 nelle proprie banchine di Marghera, soluzioni simili si attuano ogni anno quando un ponte sbarra il Canale della Giudecca (per la festa del Redentore). Le autorità pubbliche devono decidere la strategia e i criteri da seguire e indire una comparazione per la migliore progettazione possibile e la realizzazione a tempi brevi delle prime opere indispensabili, comunque sperimentali, graduali, reversibili.

Venezia 25 10 2013

Stefano Boato, Carlo Giacomini, Maria Rosa Vittadini



Venezia 25 10 2013

Stefano Boato, Carlo Giacomini, Maria Rosa Vittadini

4 novembre 2013

Alla Commissione Senatoriale

audizione sulla nuova Legge Speciale per Venezia

Venezia 4 novembre 2013

Associazione AmbienteVenezia

Un disegno di legge che condividiamo.

Una valutazione complessivamente positiva al punto che riteniamo che con questa legge in vigore e quindi attuativa, tanta parte del degrado in cui sta sprofondando questa città e questa laguna sarebbe quantomeno affrontato nei giusti termini delineando così interventi ripparatori e di salvaguardia compresi tutti quelli che riguardano quei temi “ caldi “ oggi dibattuti in città.

In questa audizione, oltre a consegnare una sorta di Manifesto della nostra Associazione che bene si intreccia con il Vostro disegno di legge, ci limitiamo ad alcune specifiche osservazioni e richieste.

1. **Il tema delle grandi navi crociera** non può rappresentare solo una questione di trasporti o di infrastrutture, ma proprio per la primaria valenza della salvaguardia della laguna che questo disegno di legge prevede è obbligatorio che la soluzione definitiva del loro posizionamento e percorso dovrà essere compatibile con l'ambiente lagunare; inoltre la valutazione finale dovrà esaudire tutte quelle considerazioni ed indirizzi generali di contesto e di progetto che il vigente quadro normativo ambientale prevede. E tutto ciò premesso l'Associazione, allo stato delle conoscenze date, **propone ed indica come ottimale la soluzione nella bocca di porto del Lido**, da sempre indicata come l'unica realisticamente sostenibile. Riteniamo inoltre che in **un quadro di vera tutela e difesa ambientale e della salute delle popolazioni** si devono introdurre norme adeguate che impongano, a tutti i natanti che entrano e sostano in Laguna di Venezia o navigano e sostano nelle acque marittime limitrofe, **l'uso di carburanti veramente puliti e l'uso delle migliori tecnologie di abbattimento delle sostanze inquinanti e delle polveri contenute nei fumi emessi** (ad esempio scubbers a circuito chiuso - che possono essere applicati a qualsiasi tipo di navi nuove e vecchie, da crociera o mercantili)
2. **Il Mo.s.e.:** un'opera che sta affondando in un mare di contestazioni con indagini della Magistratura, della Guardia di Finanza, della Corte dei Conti. Un'opera che pur oggetto di tanta “attenzione” continua imperterrita, addirittura con garanzia di ulteriori finanziamenti. Questa opera prosegue senza aver dimostrato che le paratoie non presentano fenomeni di “risonanza” e non sono dinamicamente instabili come invece autorevoli studi denunciano. Ed il non sapere risolvere il fenomeno della risonanza alla fine produrrà non solo una costosa opera impattante ed inefficiente, ma provocherà un enorme danno erariale “a fecondità ripetuta” negli anni a venire. Questa legge già contiene una serie di articoli e commi che riguardano gli aspetti inerenti il Mo.s.e., il Consorzio Venezia Nuova, il Magistrato alle Acque; se mettiamo assieme in un combinato disposto quanto sopra rilevato, **la scrivente Associazione chiede esplicitamente una Commissione Parlamentare di indagine o di inchiesta sulla intera vicenda del sistema Mo.s.e.**, anche nelle more dell'approvazione del presente disegno di legge che auspichiamo divenga legge nel più breve tempo possibile.
3. **La laguna: aspetti della idrodinamica e della morfodinamica.** - L'Associazione chiede che tali aspetti basilari della laguna vengano svolti da un soggetto scientificamente affidabile ed indipendente al fine di evitare il ripetersi di tanti “misfatti” lagunari o sospette connivenze di parte. Va puntualizzato che i provvedimenti e gli interventi ricadenti all'interno della conterminazione lagunare debbano essere tutti assoggettati a preventive indagini per verificarne la compatibilità idraulica con gli obiettivi della salvaguardia lagunare. Nell'ambito del Piano Generale degli Interventi (art.1) e nelle norme di attuazione (art.5) va previsto che gli studi e le indagini per gli aspetti dell'idrodinamica e morfodinamica lagunare siano affidati al Dipartimento ICEA dell'Università di Padova dove operano ricercatori esperti a livello internazionale nel campo della modellazione matematica e fisica dei fenomeni idraulici lagunari. Allo stesso gruppo di ricerca va affidata inoltre, previa apposita convenzione con il Dipartimento ICEA, la responsabilità scientifica del Laboratorio Sperimentale di Voltabarozzo, ora del Magistrato alle Acque, che potrà così operare tra l'altro in sinergia con tutta quella sperimentazione idraulica su grandi modelli fisici propria dell'Università di Padova.

Associazione AmbienteVenezia

Associazione AMBIENTEVENEZIA – per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia

Iscritta all'albo delle associazioni del Comune di Venezia n° 2501

5 novembre 2014 – Comunicato NOGrandiNavi

Così non avremo solo il terminal crociere in Marittima con lo scavo del Canale Contorta Sant'Angelo, oppure il nuovo terminal crociere a Porto Marghera. No, li avremo tutti e due! Questo, almeno, per chi crede davvero che in futuro verrà dato al sindaco, Giorgio Orsoni, il contentino del “suo” nuovo porto crociere nel luogo che prima o poi avrà la cortesia di indicare alla città.

A leggere il suo comunicato, il sindaco abbozza e gongola nonostante la pesante sconfitta sullo scavo del Contorta, ma se qualcuno crede di spegnere il movimento cittadino contro le grandi navi agitando altrettanti contentini come la riduzione dal 1. gennaio 2014 del 20 per cento delle navi oltre le 40 mila tonnellate di stazza lorda in Bacino San Marco o il divieto di accesso in laguna delle navi oltre le 96 mila tonnellate dal 1. novembre 2014 si sbaglia di grosso.

Incassiamo quel po' di buono che c'è nella decisione romana, lo consideriamo come una prima vittoria della nostra mobilitazione che ha portato a livello mondiale lo scandalo del crocerismo a Venezia, ma la battaglia certo non si ferma e prosegue, spostandosi intanto in sede di Valutazione di impatto ambientale sul devastante progetto del Contorta, dove, non per bontà loro ma perché così dice la legge, dovranno venire valutate “TUTTE” le proposte alternative, compresa quella dell'estromissione dalla laguna delle navi incompatibili.

La regata, come si dice a Venezia, è ancora lunga!

Nei giorni successivi all'interno della mailing list del comitato fiorisce un dibattito interno sulla valutazione dell'accordo romano e su come gestire la nuova fase

15 novembre 2013 - Comunicato AmbienteVenezia

In allegato trovate il nuovo Dossier preparato per le mobilitazioni regionali del 16 e del 30 Novembre 2013 contro le devastazioni del nostro territorio; mobilitazioni alle quali AmbienteVenezia aderisce e partecipa.

*Il Dossier si intitola : **La devastazione della laguna continua....***

Immagini del passaggio navi da crociera nel canale dei Petroli ecco cosa succederà se passano i progetti di Paolo Costa e di Giorgio Orsoni – e - I Progetti che trasformeranno la laguna centrale in una immensa discarica diffusa

In questo Dossier troverete :

- 1) Con alcune fotografie fatte durante la giornata del Redentore del 2012 e del 2013, **quando vennero dirottate su Marghera alcune navi da crociera**, potrete vedere l'effetto devastante che si otterrà al passaggio di tutte le navi da crociera se passeranno i progetti presentati da:
 - Paolo Costa – nuovo canale Contorta Sant'Angelo
 - Giorgio Orsoni – navi a Marghera e/o canale Vittorio Emanuele

Le foto del 2012 sono di Luciano Mazzolin e sono state fatte dal Lido; si vede il transito in uscita delle navi nel canale dei petroli e nella bocca di porto di Malamocco

Le foto del 2013 sono di Massimo Cardinaletti e sono state fatte dalle casse di Colmata e mostrano l'effetto tsunami causato dal passaggio delle grandi navi

- 2) Immagini e note sui progetti presentati da: Magistrato alle Acque, Autorità Portuale di Venezia, Consorzio Venezia Nuova; che per consentire l'arrivo delle navi alla stazione marittima di Venezia attraverso il Canale dei Petroli e il Contorta S. Angelo (o tramite altre varianti o anche solo su Porto Marghera) devasteranno definitivamente la laguna centrale e la trasformeranno in una immensa discarica diffusa

==

Dobbiamo fermare queste nuove devastazioni !!!

LE GRANDI NAVI SONO INCOMPATIBILI CON L' AMBIENTE LAGUNARE E CON LA NOSTRA CITTA' !

DEVONO RIMANERE FUORI DALLA LAGUNA

E FERMASI IN UN AVANPORTO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO

NO alla truffa della legge obiettivo !!!

SI ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!

Invitiamo tutti a partecipare alla manifestazione regionale contro la devastazione del nostro territorio

Sabato 30 novembre 2013 alle ore 14 - piazzale Stazione FS Santa Lucia – Venezia

FUORI LE GRANDI NAVI DALLA LAGUNA ! NO ALLE GRANDI OPERE ! NO ALLA DEVASTAZIONE DEL NOSTRO TERRITORIO! NO AL CONSUMO DEL SUOLO !

Luciano Mazzolin per l'Associazione AmbienteVenezia

LA NUOVA DOMENICA 17 NOVEMBRE 2013

«Stop alle grandi opere»

Allarme degli ambientalisti. Boato: «Distruggono la laguna»

«No alle opere pazzesche in laguna per le grandi navi». Gli ambientalisti si mobilitano, e ieri hanno lanciato l'allarme sui rischi per l'equilibrio idrogeologico della laguna già compromesso da interventi distruttivi e sbagliati. «Si vuole costruire un'autostrada di sassi di quasi otto chilometri», denuncia Michele Boato, editore della rivista Gaia, «con milioni di metri cubi di fanghi per costruire barene che non sono mai esistite». «Le navi troppo grandi e incompatibili con l'ambiente lagunare devono fermarsi fuori dalle bocche di

porto», ha detto il portavoce del Comitato No Grandi Navi Silvio testa. Interventi anche di Cristiano Gasparetto (vicepresidente di Italia Nostra) e Carlo Giacomini, urbanista dell'Ecoistituto intitolato ad Alex Langer. L'associazione Ambiente Venezia intanto ha prodotto un nuovo dossier sui danni provocati dal passaggio delle grandi navi in laguna. «Quando passano per il canale dei Petroli, il giorno del Redentore», dice Luciano Mazzolin, «si assiste a una sorta di tsunami». Foto inedite di Mazzolin e di Massimo Cardinaletti sono

state inviate al Comune e al ministero per l'Ambiente. «Ecco cosa succederebbe», dice Mazzolin, «se venissero realizzate le opere distruttive ideate dal Porto». Da scartare, secondo gli ambientalisti, anche la proposta di scavare il canale Vittorio Emanuele come ipotizzato dal sindaco, nel caso si volesse mantenere la Marittima. «I danni sono dimostrati, e la situazione è evidente», dice Boato, «dobbiamo fermare le nuove grandi opere distruttive». manifestazione regionale a Venezia sabato 30 novembre. (a.v.)

SALVAGUARDIA Il discusso progetto dello scavo non è inserito nelle priorità del Governo

Contorta, manca la legge obiettivo

Raffaella Vittadello

VENEZIA

AmbienteVenezia: «Ogni piano va contro le opere di mitigazione lagunare»

Il canale Contorta non è inserito nella Legge obiettivo del Governo per il 2014. Nel comunicato congiunto emesso dai due ministeri, Ambiente e Trasporti a seguito della riunione a palazzo Chigi non c'è alcun riferimento alla decisione di introdurre la progettazione e lo scavo del nuovo canale per le grandi navi all'interno del documento di programmazione economico-strategica del governo.

La legge obiettivo è ancora in fieri, quindi il canale potrebbe ancora fare in tempo ad entrare nell'elenco delle opere giudicate prioritarie per il Governo, ma per il momento la querelle è ancora aperta. Da un lato il ministro alle Infrastrutture Maurizio Lupi ha già annunciato la volontà di proseguire per questa strada, con il favore delle compagnie di crociera, dei sindacati e della Regione. Una strada che velocizzerebbe l'iter dell'alternativa caldeggiata in primis da autorità portuale, che verrebbe confrontata con le altre, ma se inserita nella Legge obiettivo otterrebbe una strada privilegiata. Dall'altro la perplessità del ministero dell'Ambiente, che in una prima "scrematura" dal punto di vista

IL CASO

I ministeri Ambiente e delle Infrastrutture non parlano né di progettazione né di scavo

dell'impatto ambientale tra le diverse ipotesi presentate, preferirebbe soluzioni meno impattanti sull'assetto idrodinamico della laguna, come ad esempio l'ipotesi "esterna" De Piccoli.

Il punto cruciale della vicenda è che se il canale Contorta fosse inserito nella legge obiettivo non seguirebbe il normale iter procedurale in laguna, che prevede il rispetto del Palazzo e il passaggio vincolante della Commissione di Salvaguardia. Tenendo conto che in questo momento è all'attenzione della Salvaguardia proprio il "pezzettino" precedente del Canale Contorta, cioè il tratto di Canale dei Petroli da Porto San Leonardo alla diramazione con il Contorta e che approderà al voto entro fine mese. Un progetto presentato da Autorità portuale e Magistrato alle Acque, commissionato al Consorzio Venezia Nuova da Rinaldo srl Hydrostudio, che prevede la realizzazione di una scogliera che andrebbe a separare la laguna di Mira da quella di Venezia con pietre grandi fino a tre tonnellate. Da rilevare che le indicazioni della Commissione di Salvaguardia - rileva anche Ambiente Venezia in un recente dossier - vanno in senso diametralmente opposto, perché l'obiettivo dichiarato di tutte le leggi speciali è quello di mitigare gli effetti del Canale dei Petroli, non di aggiungerne altri per non trasformare la laguna "in una immensa discarica diffusa".

© riproduzione riservata

IL GAZZETTINO

Domenica 17 novembre 2013



GRANDI NAVI
Il Contorta non è nella Legge obiettivo 2014



L'ASSOCIAZIONE AMICO ALBERO

«Contrari a un'opera completamente illegittima»

(C.G.) «Ci opponiamo ad un'opera completamente illegittima, che oltre ad andare contro la legge vigente va contro anche a qualunque regola ambientale e di buon senso. Bisogna intervenire, prima che sia troppo tardi». A lanciare un grido dall'allarme è il portavoce dell'associazione Amico Albero, Michele Boato.

L'oggetto della contestazione è un progetto di «Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco-Marghera» richiesto dall'Autorità

Portuale di Venezia e del Magistrato alle Acque. Ora al vaglio della commissione di Salvaguardia, che andrà al voto il 28 novembre prossimo, il progetto «Canale dei Petroli», prevede una serie di modifiche che, secondo Boato, «cambieranno inesorabilmente gli equilibri lagunari». È prevista la costruzione di due scogliere di 7,5 km, da Porto San Leonardo a Fusina; due casse di colmata da quasi un milione di metri cubi, per fanghi inquinanti, con sponde alte 1,50m sul medio mare. Dulcis in fundo

verranno create tre «barene traslate» da 4,5 milioni di metri cubi per i fanghi dello scavo di un nuovo canale (Contorta-San Angelo) per far arrivare, ancora una volta, le Grandi Navi in Marittima. «Uno scempio», commenta Carlo Giacomini dell'Ecoistituto del Veneto «Alex Langer», «perché tutto verrebbe costruito in modo incongruo e incompatibile con le regole lagunari». E il 30 novembre ci sarà una nuova occasione di protesta durante la manifestazione veneziana del «No alle grandi opere».



22 novembre 2013 - Commissione di studio sui problemi della città e della laguna di Venezia

La Commissione di Studio sui problemi della città e della laguna di Venezia dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti segue con viva preoccupazione l'evoluzione del dibattito sui progetti per consentire alle grandi navi da crociera di approdare alla Stazione della Marittima senza passare in bacino di S. Marco.

Questa tematica non può non essere inserita nella più ampia sfida che riguarda uno sviluppo sostenibile di Venezia e della sua laguna e che richiede un modello di sviluppo economico compatibile con la salvaguardia di Venezia come bene culturale e della sua laguna come bene ambientale di pregio unico al mondo. Rispondere a questa sfida richiede che oggi venga affrontato, con un'ottica di lungo periodo, il problema di come arrivare ad una adeguata regolazione e qualificazione dei flussi turistici, del cui sviluppo senza controllo l'attuale attività crocieristica è manifestazione.

In attesa di una soluzione che estrometta le grandi navi dalla laguna, acquistano grande importanza le scelte di più breve periodo: a questo proposito si parla con insistenza dello scavo di un nuovo canale navigabile per evitare il passaggio delle navi nel bacino di S. Marco.

La Commissione ritiene che non sia pensabile ripetere l'errore del canale Malamocco-Marghera, realizzato con una progettazione carente rispetto ai problemi idraulici e morfologici della Laguna e senza alcuna verifica delle criticità indotte senza monitorare gli affetti dell'opera rispetto al regime delle correnti di marea e all'evoluzione morfologica neppure negli anni successivi alla sua realizzazione, nonostante chiare indicazioni di autorevoli studiosi.

Dal punto di vista metodologico, tenuto conto dei limiti imposti dalla necessità di salvaguardia della laguna, che comunque è interessata nel suo complesso insieme dalle opere in fase di studio, la Commissione ritiene che:

- la soluzione da realizzarsi dovrà essere individuata mediante un confronto fra diverse proposte, considerandone le conseguenze con riferimento agli aspetti idraulici, morfologici, economici e trasportistici;
- la definizione della dimensione di una nave da crociera compatibile rispetto alla morfologia attuale della laguna di Venezia deve individuare l'opzione rispetto alla quale valutare costi e benefici degli interventi e delle prospettive di sviluppo della navigazione lagunare;
- le valutazioni di carattere idraulico e morfodinamico degli interventi dovranno essere condotte evidenziandone gli effetti: i) sul regime idraulico generale della laguna; ii) sull'intensità del moto ondoso generato dal vento, alla luce delle importanti variazioni locali di profondità indotte dalla marea nel suo evolversi nel tempo; e iii) sull'eventuale spostamento della fascia di partiacque, con particolare riferimento alla città di Venezia;
- il regime locale delle correnti e le interazioni con i fondali mobili del canale e dei bassifondi adiacenti dovranno essere esaminati per valutare l'intensità dei processi erosivi indotti dalla navigazione e gli eventuali provvedimenti di confinamento da adottare per mitigarne le conseguenze locali e generali. Per non ripetere l'esperienza del canale Malamocco-Marghera, sarà opportuno che, soprattutto con riferimento alle interazioni locali correnti-fondali, le indagini teoriche siano affiancate da studi di tipo sperimentale su modello fisico in scala ridotta;
- il monitoraggio dell'opera debba essere effettuato attraverso campagne sistematiche e periodiche per osservare sperimentalmente le eventuali modificazioni indotte sulla morfologia e sull'idrodinamica locale.

La Commissione osserva che la neutralizzazione degli impatti del canale Malamocco-Marghera, auspicata dal lontano 1979 e purtroppo mai attuata, dovrà comunque essere realizzata indipendentemente dall'escavo di un nuovo canale navigabile. Fin da subito va rilevato che non sono proponibili opere di confinamento del canale Malamocco- Marghera (ma anche di un eventuale nuovo canale) realizzate con materiali inadatti alla laguna. Semmai queste strutture dovranno realizzarsi ripetendo le tipiche forme lagunari (barene), assegnando loro quote opportune in modo da favorire su di esse la produzione di suolo organico, evitando di confinarle con strutture fisse e lasciandole possibilmente in libero scambio con gli specchi d'acqua dei bassifondi adiacenti.

Si ritiene in ogni caso che a quanto sopra indicato si debba procedere in tempi rapidi, ma senza ingiustificate accelerazioni che non consentano la ponderata analisi dei problemi che dovranno essere affrontati.

Documento approvato all'unanimità.

Prof. Gian Antonio Danieli, presidente
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Prof. Luigi D'Alpaos
Università degli studi di Padova

Prof. Ignazio Musu
Università Ca' Foscari di Venezia

Prof. Gherardo Ortali
Università Ca' Foscari di Venezia

Prof. Andrea Rinaldo
Università degli studi di Padova
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Prof. Francesco Vallerani
Università Ca' Foscari di Venezia

29 novembre 2013- la Nuova - Commissione Salvaguardia – presidio NOGrandiNavi e ritiro progetto



GRANDI OPERE IN LAGUNA » INTERVENTO RIMANDATO

Le scogliere restano nel cassetto Il Magistrato ritira il progetto

Stop all'arginatura del canale Malamocco-Marghera, i comitati cantano vittoria: «Condizionati dalla mobilitazione della città». Il ministero per l'Ambiente: «Bisogna studiare le alternative»

Il ministro per l'Ambiente, Stefania Giannini, ha annunciato che il progetto di arginatura del canale Malamocco-Marghera è stato ritirato. Il progetto, che prevedeva la costruzione di due grandi dighe, è stato considerato «non sostenibile» a causa della mobilitazione della città e della mancanza di consenso tra i comitati. Il ministro ha detto che il progetto è stato ritirato «per non creare ulteriori problemi alla laguna».



Il progetto di arginatura del canale Malamocco-Marghera è stato ritirato. Il progetto, che prevedeva la costruzione di due grandi dighe, è stato considerato «non sostenibile» a causa della mobilitazione della città e della mancanza di consenso tra i comitati. Il ministro ha detto che il progetto è stato ritirato «per non creare ulteriori problemi alla laguna».

Idee e progetti per la laguna

La Commissione Salvaguardia è un'associazione di cittadini che si occupa di tutelare la laguna di Venezia e l'entroterra. Il nostro obiettivo è quello di promuovere opere di restauro e manutenzione della laguna, evitando di creare ulteriori problemi.

IL VANTAGGIO PER LE DUNE

Mose, primo cassone varato a Malamocco

La enorme struttura in cemento da 13 mila tonnellate sarà affondata al Lido

Il primo cassone del sistema Mose è stato varato a Malamocco. La struttura, che pesa 13 mila tonnellate, è stata costruita in cemento e sarà affondata al Lido. Il sistema Mose è composto da tre cassoni, che saranno varati nei prossimi mesi.

IL LIBRO DI SERGIO BOSCHIA

Grandi navi, rischio di una bolla speculativa

Il presidente del porto: «Bisogna studiare il progetto per l'arrivo dei mega-carghi in laguna»

Sergio Boschia, presidente del porto di Venezia, ha parlato del rischio di una bolla speculativa legata all'arrivo dei mega-carghi in laguna. Ha detto che il progetto per l'arrivo dei mega-carghi è ancora in fase di studio e che bisogna studiare attentamente le alternative.

Sergio Boschia

Una nave cargo in laguna

**Pacific Princess se ne va
Costa rassicura i sindacati**

«L'arrivo delle crociere a Porto Marghera è solo un'emergenza temporanea». Tre navi in cinque mesi, poi ripartirà la "botta" del Lido e chiuderà Malamocco

La Costa Crociere ha rassicurato i sindacati che l'arrivo delle crociere a Porto Marghera è solo un'emergenza temporanea. Ha detto che dopo tre mesi, le navi torneranno al Lido e che il porto di Malamocco sarà chiuso.

Pacific Princess

Costa Concordia

Bora e pioggia salvano Celebrity Silhouette

Il reno scirocco, la nave troppo grande per Marghera ha rischiato di restare in balia delle onde in mare

La nave Celebrity Silhouette è stata salvata dalla Bora e dalla pioggia. La nave, che era troppo grande per il porto di Marghera, ha rischiato di restare in balia delle onde in mare.

Celebrity Silhouette

Bora

29 / 11 / 2013 - Venezia - Smontato l'ufficio della Commissione per la Valutazione d'Impatto Ambientale V.I.A.

Centri Sociali del Nordest occupano, bloccano e smontano gli uffici che hanno dato parere positivo alla costruzione delle grandi opere sul territorio regionale

Questa mattina una sessantina di attivisti dei Centri Sociali del Nordest ha sanzionato gli uffici della Commissione per la Valutazione d'Impatto Ambientale (V.I.A.) di Venezia.

Indossando tute bianche e maschere di Guy Fawkes i manifestanti hanno messo in atto la vendetta del territorio contro chi specula su di esso prendendo decisioni devastanti a livello ambientale e economico.

E' la Commissione VIA infatti a determinare il parere rispetto all'impatto ambientale di grandi opere e infrastrutture e negli ultimi anni (dal MoSE alla Pedemontana, dal revamping di Alles alle discariche) questo è sempre stato positivo, favorendo da una parte la distruzione e il danneggiamento irreparabile del territorio regionale e dall'altra il guadagno di ditte, aziende e società che ottenevano gli appalti per la costruzione di queste opere.

I manifestanti sono quindi entrati negli uffici, bloccandone di fatto il lavoro, e li hanno "smontati" portando l'arredamento, carte e faldoni fuori dall'edificio.

Di fronte alle proteste dei lavoratori degli uffici gli attivisti hanno ricordato come diversi membri della Commissione, attraverso quote azionarie e attività professionali, abbiano intrecci e interessi riguardanti le materie di competenza della stessa Commissione.

Un esempio è quello di **Nicola Dell'Acqua**, neo-commissario, che avrebbe prestato la propria professionalità in alcuni progetti all'esame della Commissione (*discarica di Ca'Bianca, smaltimento rifiuti c/o Ca'Balestra...*), mentre altri componenti possiedono quote azionarie in società che operano nel settore dei rifiuti o delle escavazioni le cui fortune possono dipendere dal parere della Commissione VIA. Altro esempio di chiaro conflitto d'interesse si può ritrovare nella Presidenza della Commissione presieduta dall'Ingegnere **Silvano Vernizzi** (Segretario regionale infrastrutture e mobilità) che è contemporaneamente *commissario per la Pedemontana e AD di Veneto Strade*. Infine non è esente nemmeno quest'ufficio regionale dalla pratica dell'associarsi, tramite consulenza, a personaggi come **Erardo Garro**, *rinvio a giudizio per corruzione*.

Bloccare i lavori di questa Commissione è quindi un atto di civiltà e di salvaguardia del territorio da chi lo sfrutta e ci specula nelle doppie vesti di controllore e controllato.

In questi ultimi mesi la Commissione VIA è stata riportata all'attenzione dei comitati ambientalisti e dei movimenti che lottano per la salvaguardia del territorio anche a causa del famigerato scavo del Canale Contorta-Sant'Angelo, su cui la Commissione dovrà pronunciarsi nei prossimi mesi. Canale fortemente voluto da Paolo Costa e da VTP per mantenere la Marittima come porto d'approdo per le grandi navi da crociera e naturalmente osteggiato dai comitati cittadini e da diversi studiosi in quanto estremamente dannoso per la morfologia lagunare.

Al termine dell'iniziativa i manifestanti hanno lanciato all'interno degli uffici dei fumogeni e hanno ricordato l'appuntamento di domani, **30 Novembre, per la grande manifestazione regionale contro le grandi opere e per rivendicare casa e reddito. Appuntamento ore 14.00 c/o la stazione S. Lucia.**



30 novembre 2013



Successivamente alla grande manifestazione del 30 novembre si innesca un dibattito via mail all'interno delle varie componenti del Comitato NoGrandiNavi .

3 dicembre 2013 - Comunicato AmbienteVenezia sulle forzature del Ministro Lupi per inserire il Progetto Contorta Sant'Angelo nella solita procedura TRUFFA della Legge Obiettivo
alleghiamo alla presente:

- *la lettera originale del Ministro Lupi alla Capitaneria di Porto*
- *il Nostro Ultimo Dossier sulle Devastazioni ambientali*
- *Ordine del giorno di Rifondazione Comunista su Contorta S. Angelo e Grandi Navi*
- *intervento di Gianni Fabbri su la Laguna Perduta*

LA PROCEDURA TRUFFALDINA DELLA LEGGE OBIETTIVO e IL PROGETTO CONTORTA SANT'ANGELO

Le prime voci di questo erano circolate durante **la grandissima e bella manifestazione del 30 novembre...** poi alcuni articoli **ed ecco la lettera originale del Ministro Lupi (che trovate in allegato)** di sollecito alla Capitaneria di Porto per il Progetto Contorta S. Angelo e ***per poterlo inserire nella solita procedura TRUFFA della Legge Obiettivo....***

Il 28 novembre in Commissione Salvaguardia il Magistrato alle Acque è stato costretto a chiedere la sospensione del progetto in attesa di nuove integrazioni che di fatto corrisponde per la Commissione al ritiro del progetto sui mostruosi lavori intorno al primo tratto del canale dei Petroli.....

Ma come si vede dalla lettera di sollecito del Ministro Lupi che il Progetto di scavare il canale Contorta Sant'Angelo rimane !!!! **Anzi si vuole farlo passare per la solita corsia preferenziale della procedura Truffa della Legge Obiettivo.....**

Non è detto che tra qualche settimana o mese il Magistrato alle Acque ripresenti il progetto sul Canale dei Petrolimagari riveduto e un po'corretto

Fermiamo la devastazione e distruzione della laguna!!!!

MODELLI DI SVILUPPO SCELLERATI HANNO PRODOTTO LA DEVASTAZIONE AMBIENTALE E SOCIALE CHE È SOTTO GLI OCCHI DI TUTTI !

Venezia e la laguna sono un bene comune del mondo intero e non una merce e come tale va sottratto alla privatizzazione ed a ogni speculazione. Per la salvaguardia della laguna, oggi soggetta ad un drammatico processo erosivo causato da molteplici interventi e attività umane (Canale dei Petroli, Moto ondoso causato da mezzi di trasporto turistici e privati, transito di navi sempre più grandi da crociera e mercantili, aratura fondali da attività illegali di pesca, escavi e modifiche ambientali causate dai cantieri del MoSE, etc, etc), va redatto un nuovo piano per un **riequilibrio idrogeologico e morfologico** che inverta i processi in atto che altrimenti a breve la trasformeranno in un braccio di mare.

Ma i progetti presentati da: Autorità portuale di Venezia, Magistrato alle Acque di Venezia, Consorzio Venezia Nuova per la realizzazione del Canale Contorta Sant'Angelo e quello per la costruzione di dighe laterali e da Berene/Disarica lungo il primo tratto del Canale dei Petroli dimostrano che si vuole continuare a devastare e distruggere la laguna Bene Comune per garantire e privilegiare gli interessi di pochi e delle solite e potenti lobby delle grandi opere e del gigantismo crocieristico.

Dobbiamo fermare queste nuove devastazioni ! ! !

Fermiamo il progetto e la realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo e di altri nuovi canali

Fermiamo la trasformazione della laguna centrale in un'immensa discarica diffusa disseminata da finte barene e lunghissime muraglie di massi!

LE GRANDI NAVI SONO INCOMPATIBILI

CON L' AMBIENTE LAGUNARE E CON LA NOSTRA CITTA' !

DEVONO RIMANERE FUORI DALLA LAGUNA

E FERMASI IN UN AVANPORTO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO

NO alla truffa della legge obiettivo !!!

SI ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!

Luciano Mazzolin AmbienteVenezia

6 dicembre 2013 - Gazzettino



HA DATO LE DIMISSIONI

Comitato No Navi Testa sbatte la porta

Ufficialmente sono motivi personali, quelli che hanno indotto il giornalista Silvio Testa a rassegnare le dimissioni dall'incarico di portavoce del Comitato No Grandi Navi-Laguna Bene Comune. Ma c'è da supporre che dietro a questa sofferta decisione, in un momento in cui il ruolo del comitato ha assunto una discreta rilevanza nel dibattito sul transito delle navi in Bacino San Marco, ci siano dissapori interni a un gruppo composto al suo interno molte anime, che non sempre pensano e agiscono all'unisono.

E il disaccordo sembrerebbe ad ampio raggio e andrebbe dalle preferenze sulle alternative progettuali alle modalità di espressione della protesta.

Del resto all'interno del Comitato confluiscono movimenti come Ambiente Venezia, che già nel 2008 aveva iniziato a raccogliere firme contro il passaggio dei colossi del mare, gruppi più giovani come "Fuori le maxinavi dal bacino" che spopola su Facebook ma anche frange di appartenenti ai centri sociali.

Ed è difficile non mettere in relazione fatti avve-

nuti la settimana scorsa su uno stesso tema: il sit in davanti a Palazzo Linetti durante il voto della Commissione di Salvaguardia che doveva valutare il progetto sull'allargamento con una scogliera del canale dei Petroli da Marghera al Contorta, ritirato poi dal Magistrato alle Acque per avere il tempo di inserire ulteriori approfondimenti; il blitz nel giorno successivo degli Anonymus nella sede dell'ufficio della Valutazione di Impatto ambientale sempre a davanti alla Regione con tanto di fumogeni e trasloco in calle Priuli dei mobili della dirigente; la manifestazione dei Beati i costruttori di Pace del giorno ancora successivo, che riportava l'attenzione sulle grandi opere e chiedeva lo stop alla cementificazione e al consumo del territorio.

© riproduzione riservata



ROTTURA

"Motivi personali"

Ma c'erano dissidi

con elementi

dei centri sociali

7 dicembre 2013 - Comunicato AmbienteVenezia

Ieri pomeriggio durante la riunione dell'Associazione si è deciso di continuare la nostra attività contro la devastazione della laguna e i progetti che per mantenere le grandi navi all'interno della laguna di Venezia prevedono lo scavo di nuovi canali.

Il Ministro Lupi sta tentando in tutti i modi di inserire il Progetto Contorta Sant'Angelo nella solita procedura TRUFFA della Legge Obiettivo.... I solleciti e le pressioni alla Capitaneria di Porto hanno prodotto l'emanazione da parte del Comandante della Capitaneria di Porto di Venezia del Decreto n° 472 – Un decreto assurdo una vera e propria forzatura che stravolge anche le interpretazioni e le assicurazioni che aveva dato il Ministro all'Ambiente Orlando sull'accordo della riunione Romana del 5 novembre 2013; Orlando aveva assicurato che in sede di Valutazione di Impatto Ambientale sarebbero stati messi a confronto tutti i progetti presentati che comprendevano anche quelli localizzati alla bocca di porto del Lido.

La Capitaneria di Porto in tutta la vicenda del Progetto Contorta, iniziata a gennaio del 2012, (e anche dopo l'emanazione del Decreto Clini Passera) non si mai dimostrato ente al di sopra delle parti e ha sempre spalleggiato in maniera evidente e spudorata il progetto voluto dall'Autorità Portuale di Venezia.....

Nella riunione di ieri abbiamo deciso di:

- procedere alla verifica tramite legale di fiducia per poter **ricorrere contro il Decreto n°472 CPV del 5 dicembre 2013 ed ottenere annullamento.**
- **Realizzare una video/inchiesta sulla Devastazione della Laguna Centrale e dei progetti di escavo Contorta Sant'Angelo e Canale dei Petroli. Sull'argomento realizzeremo anche un nuovo e più completo Dossier.**
- Promuovere nelle prossime settimane, assieme ad altre associazioni e comitati, una **assemblea contro il progetto Contorta Sant'Angelo e per realizzare subito (in alternativa ai progetti devastanti) un avanporto a bassissimo impatto ambientale nella Bocca di Porto del Lido.**
- Rivendicare la realizzazione **di un nuovo piano per il riequilibrio idrogeologico e morfologico della Laguna;** un piano che deve essere redatto da esperti indipendenti e non dal solito giro di consulenti ed esperti del Consorzio Venezia Nuova e delle lobby attualmente sotto inchiesta.
- Rivendicare la realizzazione del **Piano Regolatore Portuale** con il coinvolgimento reale degli enti locali e delle popolazioni lagunari.

Fermiamo la devastazione e distruzione della laguna!!!!

Fermiamo il progetto e la realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo e di altri nuovi canali

Fermiamo la trasformazione della laguna centrale in un'immensa discarica diffusa disseminata da finte barene e lunghissime muraglie di massi!

LE GRANDI NAVI SONO INCOMPATIBILI

CON L' AMBIENTE LAGUNARE E CON LA NOSTRA CITTA' !

DEVONO RIMANERE FUORI DALLA LAGUNA

E FERMASI IN UN AVANPORTO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO

NO alla truffa della legge obiettivo !!!

Si ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!

Luciano Mazzolin AmbienteVenezia



15 dicembre 2013 Comunicato 103 NOGrandiNavi Laguna Bene Comune

Sono usciti I risultati della ricerca condotta dalla tedesca Nature and Biodiversity Conservation Union e dalla americana Friends of the Earth, due grandi organizzazioni ambientaliste, sul livello di inquinamento di quattro porti: Amburgo, Manhattan terminal crociere, Rostock e Venezia. Le misure riguardano i livelli di concentrazione delle polveri ultrasottili per centimetro cubo.

I test sono stati fatti in presenza di navi in stazionamento con i motori accesi e a Venezia anche durante il transito in Riva dei 7 martiri lo scorso 16 settembre, quindi in un periodo in cui era in vigore l'accordo Blue Flag 2 sul controllo dei combustibili. Il risultato è sconvolgente. A Venezia, come negli altri porti, si arriva a 200.000 particelle per centimetro cubo o più. E questa misura è nettamente superiore dall'inquinamento di fondo che è stato misurato ed è molto inferiore.

Le polveri sottili penetrano in profondità nei polmoni e creano problemi di salute, malattie respiratorie e morti premature. Sono cancerogene e paragonabili, nei loro effetti, all'amianto, secondo Leif Miller, alto dirigente della Nature and Conservation Union. Questi risultati sono coerenti con l'indicatore di inquinamento da polveri sottili calcolato dall'Agenzia Europea per l'Ambiente e pubblicato dalla stampa internazionale lo scorso ottobre. Secondo questo indicatore Venezia ha un pessimo posto in graduatoria perché supera per quasi 90 giorni il limite di tolleranza ammesso dall'Unione Europea.

Su questi problemi siamo tornati più volte nel passato, ed è importante che questi risultati siano pubblicati ora, dopo che ci sentiamo da settimane dire che le navi non inquinano, non emettono polveri, che siamo esagerati e nemici dei lavoratori. Essere amici dei lavoratori nascondendo i problemi è la cosa peggiore perché i nodi vengono inevitabilmente al pettine, prima o poi. Taranto insegna.

In laguna non devono entrare le grandi navi che ne distruggono la morfologia e che sono pericolose. A Venezia, comunque, devono entrare solo navi compatibili con la vita della città e la salute dei suoi abitanti, navi dotate di apparecchi di controllo delle emissioni, navi compatibili con la salvaguardia della laguna, della sua struttura e che rispettino la fragilità della città storica, quella fragilità che è allo stesso tempo la fonte della sua ricchezza.

Comitato no Grandi Navi

19 dicembre 2013 - COMUNICATO NOGrandiNavi Laguna Bene Comune

Ieri una delegazione del Comitato NOGrandiNavi- Laguna Bene Comune ha distribuito 300 volantini ai partecipanti della cerimonia di inaugurazione all'Accademia siamo riusciti a dare il volantino al Ministro Bray, al Sindaco Orsoni, all'assessore Maggioni, ad alcuni Consiglieri Comunali, e ad altre personalità di altri enti ed istituzioni e ai giornalisti presenti.

Oggi abbiamo distribuito in diverse parti della città (Piazzale Roma; Strada Nuova; Rialto; Via Garibaldi; Lido) altri 2.700 volantini alla popolazione.

Abbiamo inoltre diffuso il testo del volantino via mail a 2.000 indirizzi e pubblicato su molti profili facebook di gruppi di discussione molto frequentati..

Pensiamo che anche a molti dei vostri lettori potrebbero essere interessati ai contenuti del documento.

Grazie per la vostra attenzione.

Luciano Mazzolin

Salviamo la Laguna: un Bene Comune! Patrimonio dell'Umanità!

**Il Canale Contorta-Sant'Angelo un'opera inutile, dannosa e impattante
ancora una volta calata di forza sulla laguna e sulla città.**

Autorità Portuale, Magistrato alle Acque, Capitaneria di Porto, Ministero delle Infrastrutture, Regione Veneto vogliono imporre questo progetto con la solita "scorciatoia truffaldina" della Legge Obiettivo, per continuare a far arrivare alla Stazione Marittima di Venezia tutte le grandi navi da crociera, mantenendo in questo modo tutte le criticità connesse alla presenza dei giganti del mare a ridosso di quartieri densamente popolati: inquinamento dell'aria, elettromagnetico ed acustico.

Lo scavo del mastodontico canale avviene in una laguna il cui equilibrio è profondamente compromesso e con processi erosivi in corso che hanno importanti riflessi sull'intero sistema e ne condizionano l'idrodinamica, il ricambio delle acque, la stessa morfologia.

Tutto ciò mette in pericolo la sua salvaguardia che, non bisogna dimenticare, è prevista, voluta e normata da un'apposita Legge Speciale!!!

Lo scavo di un nuovo canale lungo 4.800 metri, largo in media 200 metri, profondo 10 metri (nella parte centrale una cunetta di navigazione larga 80 metri e profonda 10 metri e scarpate laterali degradanti); lo scavo segue il tracciato del

preesistente canale Contorta Sant'Angelo largo in media 30 metri e con profondità variabili da 1,5 metri ai 3 metri, a ridosso di bassifondi di meno di un metro.

Si calcola che si dovrebbero scavare 5.600.000 metri cubi di fanghi variamente inquinati.

Il costo preventivo stimato intorno ai 170 milioni di euro

Questo nuovo canale avrebbe una conseguenza devastante sulla delicata e precaria morfologia lagunare modificandola radicalmente e inesorabilmente perchè alimenterà il tragico processo erosivo con intensi fenomeni di risospensione dei sedimenti dal fondo, aumenterà le correnti e accentuerà la propagazione delle correnti di marea.

Un disastro annunciato che ripeterà il copione del canale dei Petroli!!! A nulla varranno le eventuali opere di mitigazione per neutralizzare il quadro di artificializzazione del corpo lagunare con la conseguente **perdita di un patrimonio ambientale unico al mondo.**

Lo scavo, inoltre, deve risolvere diversi e complessi problemi tra i quali: l'interramento dell'elettrodotta, realizzazione di un sifone per lo scarico a mare dei reflui di depurazione a 16 metri di profondità, scavo di un tratto del canale di Fusina e della parte terminale del canale della Giudecca, lo smaltimento dei fanghi, sostituzione dell'elettrodotta S Giobbe-Sacca Fisola, interrimento del Canale Vittorio Emanuele, ecc .

Un'opera così impattante viene proposta con una incosciente leggerezza priva di ogni considerazione tecnico/scientifica

Un'opera dettata dal profitto privato a danno di un bene comune e con costi elevatissimi a carico della comunità.

Un'opera di cui i soliti noti (Consorzio Venezia Nuova e l'impresa capofila Mantovani Spa che da decenni hanno il monopolio dei lavori in Laguna), già inquisiti in più di un'inchiesta, che ne ha portato i vertici aziendali in carcere, si apprestano a gestire gli appalti.

Per combattere e sconfiggere questo scenario di devastazione bisogna indicare la soluzione alternativa definitiva individuando la localizzazione del nuovo terminale croceristico alla Bocca di Porto del Lido.

Una soluzione che si realizza in tempi minori (18 mesi) a quelli del Contorta, garantendo e anzi aumentando i posti di lavoro, con costi più contenuti e con opere che, essendo, fuori dalla laguna non contrastano con il suo equilibrio dinamico e morfologico eseguita con strutture tecnologicamente innovative e che posseggono, in parte, i requisiti di gradualità, reversibilità e sperimentabilità' e basso impatto ambientale.

Fermiamo la devastazione e distruzione della laguna!!!!

Fermiamo il progetto e la realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo e di altri nuovi canali

Fermiamo la trasformazione della laguna centrale in un'immensa discarica diffusa
disseminata da finte barene e lunghissime muraglie di massi!

LE GRANDI NAVI SONO INCOMPATIBILI

CON L' AMBIENTE LAGUNARE E CON LA NOSTRA CITTA' !

DEVONO RIMANERE FUORI DALLA LAGUNA

E FERMASI IN UN AVANPORTO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO

NO alla truffa della legge obiettivo !!!

SI ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!

Comitato NOGrandiNavi - Laguna Bene Comune

18 dicembre 2013

23 dicembre 2013 – viene presentata in Senato una **MOZIONE URGENTE** sottoscritta da 30 senatori

premessi che:

il 5 novembre 2013 si è tenuta a Roma una riunione sulla questione del transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia e con un comunicato ufficiale ne sono state rese note le decisioni assunte, che dovranno essere concretizzate in prossimi provvedimenti attuativi;

da notizie di stampa locale sull'esito della riunione si erano già apprese nelle passate settimane dichiarazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti "pro tempore" e dell'attuale presidente dell'autorità portuale relative all'intenzione di inserire il progetto del canale Contorta all'interno della legge obiettivo, ipotesi peraltro non contemplata nel comunicato ufficiale;

sempre da notizie di stampa più recenti (La Nuova Venezia, Il Gazzettino, Il Corriere Veneto dell'1 e del 2 dicembre 2013) si viene a sapere di una precisa intenzione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (lettera alla Capitaneria di Porto di Venezia del 20.11.2013) di trovare una corsia preferenziale per inserire il progetto del canale Contorta all'interno della "Legge Obiettivo", in apparente contrasto con le notizie che pervengono dal Ministero dell'Ambiente;

al fine di evitare fraintendimenti sullo spirito delle finalità volte a ricercare la migliore scelta possibile sulla soluzione progettuale finale e definitiva per le grandi navi da crociera a Venezia, si ribadisce che sono vigenti normative dello Stato, con rango di legge nazionale, che impongono limiti a tutela di Venezia e della sua laguna, con particolare riferimento alla necessità di garantire, in ogni caso, interventi gradualmente e reversibili, in modo da evitare ogni grave alterazione dell'equilibrio e della morfodinamica lagunari;

a questo proposito, in data 4 dicembre 2013, è stata presentata l'interrogazione urgente n. 4-01277 al Presidente del Consiglio dei Ministri, alla quale però non è stata data alcuna risposta, mentre -al contrario- si assiste ad una accelerazione per l'inserimento del "progetto Contorta" all'interno della "legge obiettivo";

tutta questa fretta e soprattutto questa evidente e manifestata volontà di "aggirare" la procedura ordinaria e di mettere in secondo piano le esigenze di tutela ambientale e lo stesso Ministro dell'Ambiente destano fortissime preoccupazioni, soprattutto in considerazione dei gravi fatti criminali che già hanno ampiamente toccato le vicende relative ai lavori svolti per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, preoccupazioni per un eventuale uso distorto del potere ministeriale, che pare rasentare la soglia dell'illecito e che pare configurarsi anche nella paventata elusione delle rituali procedure di VIA, VAS e AIA;

impegna il Governo a:

- farsi garante delle decisioni assunte nella riunione del 5 novembre a Roma sulle grandi navi da crociera a Venezia, affinché venga assicurato che tutte le soluzioni presentate dai vari soggetti, pubblici e privati, siano contemporaneamente comparate e valutate in sede di valutazione di impatto ambientale, con le modalità dettate dall'apposita commissione VIA e VAS nazionale opportunamente potenziata, attraverso un processo trasparente e partecipato;
- ad escludere il ricorso alle procedure della "legge obiettivo", che il proponente di una delle soluzioni prospettate, quale quella dello scavo del canale Contorta, vorrebbe perseguire, nel tentativo di prefigurare aprioristiche posizioni preferenziali, in contrasto con la legislazione speciale per Venezia e con la necessità di garantire un equilibrio idraulico e morfodinamico della laguna;
- a ricomprendere comunque nelle valutazioni comparate, che affrontino tutti gli aspetti ambientali, culturali, occupazionali, finanziari, imprenditoriali e infrastrutturali, anche le soluzioni miranti ad un attracco crocieristico alle bocche di porto di Lido o di Malamocco o al di fuori della Laguna.

CASSON, AMATI, BERTUZZI, CANTINI, CIRINNA', CUCCA, CUOMO, D'ADDA, DIRINDIN, DE PIN, DI GIORGI, FATTORINI, FAVERO, GINETTI, LO GIUDICE, MANCONI, MINEO, PEGORER, PEZZOPANE, PUPPATO, SPILABOTTE, TOCCI, RICCHIUTI, ALBANO,
A queste prime firme si sono aggiunti altri senatori e si è arrivati a quota trenta firme tra cui Filippi e Lumia.

Bollettino Ufficiale Regione Veneto n. 116 del 31/12/2013

(Codice interno: 263886)

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 2259 del 10 dicembre 2013

Proposta d'integrazione all' Intesa Generale Quadro, Programma Infrastrutture Strategiche: richiesta inserimento dell'intervento denominato "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - Sant'Angelo", in Comune di Venezia. L. n. 443 del 21 dicembre 2001.

[Trasporti e viabilità]

Note per la trasparenza:

Provvedimento di richiesta di inserimento dell'intervento denominato "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - Sant'Angelo", in Comune di Venezia, tra gli interventi ricompresi nell' Intesa Generale Quadro per l'integrazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche, sottoscritta tra il Governo e la Regione del Veneto, al fine di individuare una via alternativa al bacino di S. Marco per il transito delle "grandi navi".

(.....)

(.....)

(.....)

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'art. 53, 4° comma, dello Statuto, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione regionale e statale;

.

· Vista la L. n. 443 del 21 dicembre 2001;

· Vista la Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001;

Visti l'Intesa Generale Quadro sottoscritta in data 24.10.2003 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro delle Infrastrutture e il Presidente della Regione Veneto e i n. 3 Atti Aggiuntivi sottoscritti rispettivamente in data 17 dicembre 2007, in data 6 novembre 2009 ed in data 16 giugno 2011;

.

- Visto il Decreto Legislativo n. 163 del 12 aprile 2006 e s.m.i.;
- Vista la Delibera CIPE del 18 novembre 2010;
- Visto il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 02.03.2012, n. 79;
- Vista la nota dell'Autorità Portuale di Venezia prot. n. 89110-DTEC/15836 del 21.10.2013;
- Richiamata la nota dell'Assessore alla Mobilità e alle Infrastrutture prot. n. 484220 del 08.11.2013;

delibera

1. di richiedere l'inserimento dell'intervento denominato "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - Sant'Angelo", in Comune di Venezia, tra le "Opere strategiche" di cui alla Legge n. 443/2001 ("Legge Obiettivo"), nel redigendo "XI° Allegato Infrastrutture" del Programma Infrastrutture Strategiche, quale integrazione con le seguenti specificazioni:

- Regione: Veneto;

Denominazione Intervento: "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta -Sant'Angelo";

.

- Ente Aggiudicatore: Autorità Portuale di Venezia;
- Costo preventivato: 170 milioni Euro;
- Attuale disponibilità: fondi da reperire;
- Livello progettazione disponibile: progetto preliminare, SIA, Vinca, Studio archeologico, Studi idraulici;
- Classificazione: completamento Programma Infrastrutture Strategiche;
- Fase attuativa: progettazione;

2. di incaricare il Presidente della Giunta Regionale, o suo delegato, alla definizione e sottoscrizione di un atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro in data 16.06.2011 che recepisca l'intervento di cui al precedente punto 1.;