Materiali d'Informazione

Febbraio 2014

La nostra storia e le nostre lotte

Grandi Navi Fuori dalla Laguna !

Selezione di Documenti, foto, appunti (2002-2014)

di Luciano Mazzolin

La nostra storia e le nostre lotte
Grandi Navi Fuori dalla Laguna !
Selezione di Documenti, foto, appunti (2002-2014)
ULTIMA PARTE Gennaio e Febbraio 2014
INTRODUZIONE

Questa è la quinta e ultima "puntata" di questo lavoro sulla lunga mobilitazione e lotta contro le grandi navi in Laguna.

Ma la mobilitazione cittadina e la lotta continua!!!!

Quello che vi abbiamo proposto 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.venezia@libero.it

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

Gennaio e Febbraio 2014

3 gennaio 2014 da **AmbienteVenezia – Notizie**

Intervento di Giovanni Endrizzi M5S

Senato della Repubblica

X V I I LEGISLATURA

Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

159ª seduta pubblica giovedı` 2 gennaio 2014

Presidenza del presidente Grasso

SUL TRANSITO DELLE GRANDI NAVI NELLA LAGUNA DI VENEZIA

Da Pagine 7, 8,

……

ENDRIZZI (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facolta`.

ENDRIZZI (M5S). Signor Presidente, ogni nave da crociera a Venezia inquina come 14.000 vecchie auto. Sfiorano Piazza San Marco, con i serbatoi colmi di carburanti allo zolfo; imbarcazioni e vaporetti rischiano continuamente di venirne stritolati.

Sulle soluzioni possibili i gatti e le volpi della politica fanno i finti ciechi, ma vedono benissimo quel che a loro interessa. Il ministro Lupi (Nuovo Centrodestra), il presidente della Regione Veneto Zaia (Lega) e l'ex sindaco Paolo Costa (Partito Democratico) si sono gia` accordati: vogliono scavare un nuovo canale dal centro storico al Canale dei petroli: lungo quattro chilometri, largo 140 metri, profondo 10: sette milioni di metri cubi di fanghi ammassati ai lati taglierebbero in due la laguna.

Non si puo` fare! Le leggi per la salvaguardia di Venezia lo vietano. Per ottenere cosa, poi? Le navi porteranno ancora inquinamento in centro storico, andranno ad intasare il traffico pesante nel Canale dei petroli e rimangono i rischi di sversamenti in laguna.

Il ministro Lupi la definisce una soluzione provvisoria a breve termine; 170 milioni di euro, per una soluzione provvisoria? A breve termine?

Due anni si sono persi in chiacchiere, tre anni servirebbero per i lavori; intanto fino al 2016 si riducono i transiti e l'occupazione. Per le vacanze di Natale voleva addirittura inserire il progetto nella legge obiettivo, per eludere le valutazioni ambientali di garanzia e la concertazione con i cittadini. Perche´ una cosa e` chiara: se si procede come si deve, una cosa simile non puo` passare.

Vuole davvero mettere in sicurezza la laguna? Apra la mente alla realizzazione di nuovi approdi fuori dalla laguna, ad esempio alla bocca di porto del Lido. Le navi attraccano esternamente all'isola del MOSE (sei miliardi, ci costa: usiamolo!). La` c'e` gia` una centrale elettrica, che puo` alimentare le navi, cosı` mentre stazionano spengono le ciminiere.

Restando fuori dal MOSE, poi, la laguna resta al sicuro e le navi possono andare e venire quando vogliono, anche quando c'e` acqua alta. I passeggeri possono raggiungerla con battelloni panoramici come quelli di Parigi, creando nuova occupazione.

Ministro Lupi, vuole davvero fare presto? Questi progetti si basano su attracchi mobili, non prevedono scavi, non alterano l'ambiente, costano poco e si realizzano in un anno. Il Movimento 5 Stelle ha presentato una mozione in materia appena prima di Natale. La legga, Ministro, e mentre gli italiani aspettano il lavoro che la politica non offre, stia fermo, riposi la mente, si riposi.

3 gennaio 2014 da **AmbienteVenezia – Notizie**

Intervento di Felice Casson PD

Senato della Repubblica X V I I LEGISLATURA

Assemblea *RESOCONTO STENOGRAFICO*

159ª seduta pubblica giovedı` 2 gennaio 2014

SUL TRANSITO DELLE GRANDI NAVI NELLA LAGUNA DI VENEZIA

Da Pagine 7, 8,

CASSON (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facolta`.

CASSON (PD). Signor Presidente, ho chiesto di intervenire a fine seduta sullo stesso argomento sollevato dal senatore Endrizzi perche´ questo e` un tema che ha visto il Partito Democratico fortemente impegnato, tanto che gia` all'inizio del mese di dicembre appena passato abbiamo presentato al Presidente del Consiglio dei ministri un'interrogazione a risposta scritta volta proprio a sottolineare la necessita` di intervenire sulla questione del transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia.

E `un problema che preoccupa moltissimo sotto vari profili, da quello ambientale a quello architettonico, culturale, urbanistico e della salvaguardia della laguna e delle persone, nonche´ dal punto di vista occupazionale.

A quella interrogazione non e` stata data alcuna risposta, tanto che il 23 dicembre, proprio nell'ultima seduta dell'anno, 30 senatori del Partito Democratico hanno presentato una mozione – che chiederemo venga inserita urgentemente nel calendario dei lavori dell'Aula – che impegna il Presidente del Consiglio a risolvere questo problema e, in particolare, il conflitto sorto tra il ministro Lupi e il ministro Orlando. Il ministro Lupi, infatti, vorrebbe che il progetto di scavo di un nuovo, devastante e pericoloso canale all'interno della laguna di Venezia, il canale Contorta, venisse inserito nella legge obiettivo al fine di accelerare i tempi, tagliare i controlli e le procedure, in particolare quelle di VIA e VAS.

Chiediamo che una questione cosı` delicata venga affrontata sı` urgentemente ma con gli ordinari sistemi di verifica di tutti gli aspetti che hanno a che fare con un ambiente delicatissimo quale e` quello della laguna di Venezia.

Esistono gli strumenti operativi per intervenire rapidamente e, soprattutto, per dirimere questo conflitto inaccettabile tra chi vuole salvaguardare un ambiente molto delicato, come appunto il Ministro dell'ambiente, e chi, invece, vuole fare strame delle norme di tutela ambientale e, in particolare, di tutela della laguna di Venezia.

Voglio ricordare al ministro Lupi che esistono gia` norme dello Stato, in leggi dello Stato non superabili con semplici atti amministrativi o di Governo, poste a tutela dell'ambiente lagunare e che vietano lo scavo di canali all'interno della laguna di Venezia e qualsiasi altro intervento similare, non graduale, non reversibile che sarebbe quanto mai devastante.

Proprio per questo motivo, alla fine dell'anno, 15 senatori del Partito Democratico, compreso (ci tengo a sottolinearlo) il capogruppo senatore Zanda, hanno inviato al Presidente del Consiglio dei ministri e, per conoscenza, al ministro Lupi e al ministro Orlando una lettera con cui si chiede di bloccare ancora una volta un intervento pericoloso per la laguna di Venezia.

Ci teniamo a salvaguardare la questione ambientale, quella esteticoculturale e i posti di lavoro. Le procedure di VIA e di VAS, che devono essere programmate rapidamente e con urgenza, consentono di valutare tutti questi aspetti e di fare in modo che con questa vicenda non si alimentino aspetti di carattere criminale – cosı` come e` successo con le vicende connesse ai lavori del MOSE e del Consorzio Venezia Nuova – che hanno gia` condotto in carcere diverse persone e che ne hanno portato oltre un centinaio ad essere inquisite. Una inappropriata indebita accelerazione dei tempi, infatti, consentirebbe di superare le rigorose norme poste a tutela dell'ambiente e della legalita` e, quindi, di entrare in una zona grigia del diritto in cui i profitti e i profili criminali rischierebbero di essere prevalenti, come il recente passato ci ha dimostrato.

Chiediamo pertanto che il Presidente del Consiglio intervenga direttamente su questa vicenda.

(Applausi dei senatori Santini e Zanda).

03/01 2014 – Comunicato NOGrandiNavi – Laguna Bene Comune
NAVI DA CROCIERA E PM10: BRUXELLES AVVIA LE VERIFICHE

Nel patetico tentativo di dimostrare che le navi da crociera non inquinano, i loro sostenitori sfidano la logica e il senso comune per sostenere che avendo la centralina di Sacca Fisola superato nell'ultimo periodo dell'anno un numero elevato di volte i limiti di Pm10 in assenza di traffico croceristico se ne dedurrebbe che le grandi navi non creano alcun danno (Gazzettino del 2 gennaio 2014). Tutt'al più si potrebbe sostenere che il livello d'inquinamento a Venezia è sempre molto elevato, per cui sarebbe il caso di cercare di ridurre quelle fonti, come le navi, che la letteratura mondiale indica come gravissimamente inquinanti e che non sono certo indispensabili alla vita quotidiana di una collettività, come invece il traffico pubblico o quello privato veicolare, che pure all'occorrenza è sottoposto a pesanti limitazioni. Invece no, per certi paladini il crocerismo è intoccabile perché evidentemente per costoro le navi bruciano incenso.

Per fortuna a Bruxelles la pensano diversamente ed hanno avviato le procedure preliminari all'apertura di un procedimento per infrazione alle norme europee proprio per l'inquinamento prodotto dalle navi da crociera a Venezia, come spiega la lettera inviata da Jon Codescu, direttore generale Ambiente della Commissione Europea, al Grig (Gruppo d'intervento Giuridico) che assieme al Comitato NO Grandi Navi aveva inviato un esposto alla Commissione Europea ad agosto dell'anno scorso.

La lettera (che allego) mostra purtroppo alcuni buchi nella normativa europea (relativamente all'inquinamento elettromagnetico, a quello acustico, a quello marino per le pitture antivegetative, alle vibrazioni), sui quali il Comitato attirerà l'attenzione degli europarlamentari più sensibili ai temi ambientali, e contiene un errore che segnaleremo alla Commissione Europea laddove afferma che i canali di navigazione in laguna di Venezia sono esterni ai quattro Siti di interesse comunitario che la connotano. Se ciò può essere parzialmente vero dal punto di vista letterale per tre (Penisola del Cavallino, Lido di Venezia, Laguna superiore), come se effetti potenzialmente dannosi che si manifestano in un luogo non avessero incidenza sulle aree direttamente confinanti, è sicuramente sbagliato per il quarto (IT3250046), che comprende tutta la laguna e dunque anche tutti i canali di navigazione.

Sull'inquinamento da Pm10, invece, la nota della Commissione Europea è chiarissima e annuncia l'avvio delle procedure preliminari all'apertura di un procedimento di infrazione. Nell'attesa, sarebbe il caso che l'amministrazione comunale e l'Arpav cominciassero a progettare l'installazione di una rete di centraline fisse per il rilievo dell'inquinamento anche a Venezia insulare, come da anni esiste in Terraferma.

Comitato NO Grandi Navi

14 gennaio 2014- Comunicato Comitato NO Grandi Navi – Laguna Bene

Il Comitato NO Grandi Navi – Laguna Bene Comune ritiene scorretta e illegittima la procedura avviata dal Governo e dalla Direzione Marittima di Venezia dopo la riunione del 5 novembre 2013 sul crocerismo a Venezia che mira a sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale il solo progetto dello scavo del Canale Contorta Sant'Angelo e dunque ha inviato alla Commissione Europea, in collaborazione con il Gruppo di Intervento Giuridico, un ricorso per costringere l'Italia al rispetto delle normative ambientali.

Il Comitato ricorda che prima di sottoporre a Via l'unico progetto ritenuto conforme al decreto Clini – Passera del 2 marzo 2012, al massimo confrontandolo in sede di procedura ad altri progetti incidentalmente sul tavolo e giudicati non si sa in base a quali criteri come sufficientemente maturi rispetto ad altri, si deve preliminarmente procedere a confrontare in sede di Valutazione ambientale strategica "tutti" gli scenari possibili, quelli oggi sul tappeto e quelli comunque ipotizzabili per risolvere il problema del crocerismo, quali le proposte di attracchi nelle bocche di porto esternamente alle barriere del Mose oppure off shore e senza escludere anche la cosiddetta "opzione zero".

Il Comitato ritiene comunque inaccettabili tutti gli scenari che prevedono il mantenimento delle grandi navi all'interno della laguna (Contorta, Marghera, retro Giudecca) ed è certo che a causa delle obiettive criticità connesse al modello oggi imperante (rischio di incidenti, inquinamento, erosione dei fondali, vibrazioni, rumori, stress turistico) una Vas condotta correttamente non potrà che concludersi con l'estromissione delle navi incompatibili dalla laguna. Una scelta, questa, la sola coerente col Piano di assetto del Territorio approvato dal Comune e l'unica in grado di salvare davvero la Marittima, la portualità veneziana e il lavoro che gigantismo navale, crescita dei livelli marini e Mose alle bocche di Porto metteranno nel prossimo futuro in crisi.

17 gennaio 2014 - Comunicato AmbienteVenezia

Lunedì 20 gennaio 2014 alle ore 16.45 presso la **sala San Leonardo** Cannaregio, 1584 ci sarà un importantissima **Assemblea Pubblica intitolata**: "*Canale Contorta Sant'Angelo unica alternativa possibile?"*

Promossa dalle Municipalità di Venezia con la collaborazione di AmbienteVenezia

Invitiamo tutti i cittadini che hanno partecipato in questi anni alle molte mobilitazioni cittadine contro le grandi navi in laguna ad essere presenti e a dare il loro contributo al dibattito cittadino per far capire a tutti cosa vogliamo.

In questa occasione possiamo inoltre decidere tutti assieme anche nuovi incontri, scadenze ed iniziative.

In allegato trovate il Dossier che distribuiremo durante l'assemblea;

Il nostro intervento in assemblea sarà la proiezione del nostro nuovo video intitolato:"Porto fuori il Porto" (lo potete vedere cliccando il link:

http://youtu.be/tX0Rc6ywJcc *)*

AmbienteVenezia ritiene che bisogna contrastare e fermare il progetto e la realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo e di altri nuovi canali lagunari. Non vogliamo che la laguna diventi un'immensa discarica diffusa disseminata da finte barene e chilometri di 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 CROCIERISTICO LOCALIZZATO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO.

Deve essere fatto un nuovo vero 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.

Deve essere fatto il Piano Regolatore Portuale con il coinvolgimento reale degli enti locali e delle popolazioni lagunari.

NO alla truffa della legge obiettivo !!!
SI ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!
SI ad una VERA Valutazione Ambientale Strategica !!!

20 gennaio 2014 Assemblea cittadina in sala San Leonardo

21 gennaio 2014 - AmbienteVenezia Notizie

Durante la partecipatissima assemblea abbiamo distribuito 100 copie del Dossier AmbienteVenezia (che se volete potrete ricevere in formato PDF inviando mail di richiesta a: ambiente.venezia@libero.it)
L'assemblea è iniziata con la proiezione del Filmato AmbienteVenezia (realizzato da Loredana Spadon) (lo potete vedere cliccando il link: *http://youtu.be/tX0Rc6ywJcc*)
ci sono stati gli interventi di : Erminio Viero; Luigi D'Alpaos; Felice Casson; Giovanni Endrizzi; Giorgio Orsoni; Lidia Fersouch; Silvio Testa; Flavio Cogo; Renzo Scarpa; Cristiano Gasparetto; Marco Da Villa; Stefano Boato; e di altri di cui non ricordo nome.....
Purtroppo la gestione del dibattito da parte del Presidente della Municipalità di Venezia Erminio Viero si è conclusa con un episodio che come copromotori dell'iniziativa non condividiamo e che condanniamo in quanto ha inspiegabilmete tagliato ed escluso gli interventi di Tommaso Cacciari del Comitato NOGrandiNavi-Morion e di Pierluigi Placella Consigliere Comunale M5Stelle che si erano regolarmente iscritti per poter intervenire.
Chiudiamo questa comunicazione ponendo all'attenzione di tutti quanto detto nell' ***Intervento di Flavio Cogo per AmbienteVenezia*** *durante l' Assemblea a San Leonardo :*
"Oltre a quanto già scritto nel dossier che abbiamo distribuito e a quanto spiegato nel filmato AmbienteVenezia che è stato proiettato all'inizio di questa assemblea poniamo all'attenzione di tutti i partecipanti questi altri tre punti :
1) Chiediamo ai parlamentari e ai rappresentanti eletti nelle varie istituzioni la massima attenzione ed il massimo impegno per bloccare le solite scorciatoie e furbate come l'utilizzo della Legge Obiettivo. TUTTE le idee progettuali presentate ufficialmente devono essere confrontate e sottoposte con estremo rigore alle procedure VIA e VAS
2) Chiediamo ai tecnici ed esperti indipendenti di contribuire all'analisi, valutazioni, integrazioni dei vari progetti relativi alle grandi navi; ai piani di riequilibrio ambientale ed idrodinamico della Laguna di Venezia; al Piano Regolatore Portuale:
3) Chiediamo alle associazioni, comitati e cittadini di costituire da subito un tavolo permanente di discussione, confronto; dobbiamo impedire, con una nuova campagna di mobilitazioni cittadine, che passino progetti devastanti e dobbiamo creare un fronte comune di sostegno ai progetti e localizzazioni che garantiscono che le grandi navi rimangano definitivamente fuori dalla Laguna di Venezia."
Nelle repliche finali sia il Senatore Felice Casson che il senatore Giovanni Endrizzi hanno accolto quanto proposto da AmbienteVenezia ..... **ora attendiamo di vedere quali saranno le risposte di associazioni comitati e singoli cittadini alla proposta contenuta al punto 3**

AmbienteVenezia ritiene che bisogna contrastare e fermare il progetto e la realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo e di altri nuovi canali lagunari. Non vogliamo che la laguna diventi un'immensa discarica diffusa disseminata da finte barene e chilometri di 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 CROCIERISTICO LOCALIZZATO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO.
Deve essere fatto un nuovo vero 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.
Deve essere fatto il Piano Regolatore Portuale con il coinvolgimento reale degli enti locali e delle popolazioni lagunari.

NO alla truffa della legge obiettivo !!!
SI ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!

22 gennaio 2014 – All'interno del Comitato NOGrandiNavi in "rete" via mail (prima a giro stretto e poi a giro largo) si sviluppa un dibattito molto "acceso" tra le diverse anime del Comitato sulla "gestione" dell'assemblea di San Leonardo, sulle proposte avanzate da AmbienteVenezia in assemblea (in particolare sul punto 3 quello relativo alla costruzione di un tavolo di discussione e di confronto sui progetti….), sulla visibilità del Comitato, etc etc etc ….. un dibattito (come osserva qualcuno) che si scatena sempre ed immancabilmente dopo ogni evento e manifestazione …..

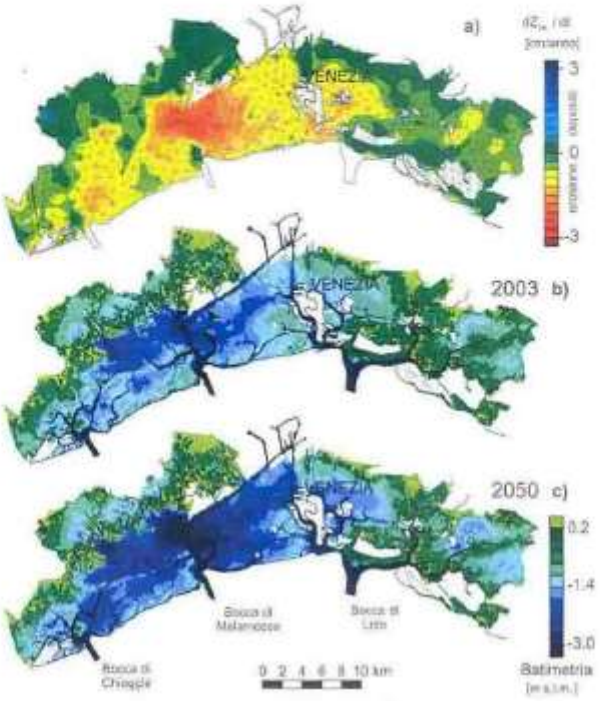
AmbienteVenezia

Materiali d'Informazione

Gennaio 2014

Salviamo Venezia e la sua Laguna

dalla devastazione dei progetti che trasformeranno l'area centrale
in un braccio di mare disseminata da finte barene e lunghissime dighe di massi



E' possibile ricevere questo Dossier in formato PDF
richiedendolo con e-mail all'indirizzo:
ambiente.venezia@libero.it

parte dei documenti contenuti nel dossier sono serviti anche per la realizzazione del

nuovo video AmbienteVenezia – intitolato:
"Contorta Sant'Angelo-Porto fuori il Porto"

realizzato e caricato su youtube da Loredana Spadon
che potete vedere scrivendo questo link:
http://youtu.be/tX0Rc6ywJcc

c'è anche una versione in inglese sul link
http://youtu.be/dTV7cFKDLL0

puoi metterti in contatto con noi anche su facebook
sul profilo AmbienteVenezia
gruppo aperto

Hanno contribuito alla realizzazione di questo dossier :
Luciano Mazzolin
Armando Danella
Stefano Fiorin
Roberto Vianello
Loredana Spadon (foto da video)
Massimo Cardinaletti (foto)

Abbiamo utilizzato parti di documenti e pubblicazioni realizzati da
Luigi D'Alpaos
Lorenzo Bonometto
Stefano Boato
Renzo Scarpa

Abbiamo inoltre utilizzato stralci e tavole dei documenti:

Autorità Portuale di Venezia - Piano Operativo triennale 2013-2015
Magistrato alle Acque di Venezia - febbraio 2012 – Studio di Fattibilità : "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta S. Angelo

Autorità Portuale di Venezia e M.A.V. progetto Consorzio Venezia Nuova – luglio 2013
"INTERVENTI PER LA PROTEZIONE DEL CANALE MALAMOCCO-MARGHERA **"**

CO.RI.LA settembre 2010 Aggiornamento del Piano Morfologico Laguna di Venezia
Progetti nuova struttura portuale per crociere localizzata nella bocca di porto Lido di :
Cesare De Piccoli; Luciano Claut; Stefano Boato – Carlo Giacomini – Mariarosa Vittadini.

01 febbraio 2014 Comunicato NOGrandiNavi -
DA CHE PARTE STANNO FORZE DELL'ORDINE E MAGISTRATURA?
Il giudice per le indagini preliminari Andrea Odoardo Comez ha emesso un decreto penale di condanna nei confronti di quattro componenti del Comitato NO Grandi Navi – Laguna Bene Comune, imputati dal sostituto procuratore Lucia D'Alessandro del reato di cui all'art. 18 del Testo unico di Pubblica sicurezza in quanto il 10 maggio 2013 avrebbero promosso e organizzato una pubblica manifestazione contro il passaggio delle navi da crociera omettendo di comunicarlo almeno tre giorni prima al questore. Il decreto è stato notificato nei giorni scorsi a uno dei quattro componenti del Comitato, che sono Niccolò Bocenti, Flavio Cogo, Cristiano Gasparetto, Silvio Testa; la pena è stata determinata in un'ammenda di euro 3.950 ciascuno.
Come i colleghi giornalisti potranno facilmente verificare consultando gli archivi delle loro testate, il 10 maggio 2013 non c'è stata nessuna manifestazione del Comitato. Semplicemente quel giorno i quattro condannati hanno portato con tre barche una troupe televisiva tedesca che voleva fare delle riprese in canale della Giudecca al passaggio di una nave da crociera. L'atto così eversivo dell'ordine pubblico è stato messo in atto con una pattanella a motore, una sampierota con motore elettrico, un sandoletto a remi con motore elettrico ausiliario.
A riprese praticamente concluse, è passato in Canale della Giudecca un mezzo della Polizia, non sappiamo se per caso o allertato da qualcuno, che, a domanda, è stato rassicurato su quanto stava avvenendo, tanto che se ne è andato via per la sua strada.
La vicenda potrebbe quasi far sorridere, non fosse che in realtà è gravissima perché attiene alla libertà delle persone e dimostra, temiamo, che le Forze dell'Ordine e la Magistratura non sono neutrali nella complessa partita del crocerismo a Venezia. Praticamente ogni manifestazione del Comitato NO Grandi Navi ha registrato interventi repressivi da parte delle Forze dell'Ordine ma qualche fan della portualità o qualche benpensante potrà pur sempre sostenere che dal punto di vista della Questura esse compromettessero davvero l'ordinato vivere civile: la condanna penale inflitta ai quattro del Comitato dimostra purtroppo che così non è e che le Forze dell'Ordine e ora anche la Magistratura sono pregiudizialmente ostili verso quei cittadini che si sono mobilitati per difendere ambiente, salute, sicurezza, cultura, e cercano ogni pretesto per coartarne la libertà d'espressione.

"Evidentemente – commenta Cristiano Gasparetto – dietro a questa vicenda c'è il preciso disegno di elevare la tensione attorno al tema del crocerismo, magari nella speranza che qualcuno perda la testa e compia qualche atto inconsulto, così da giustificare poi pesanti interventi repressivi, esattamente come sta avvenendo in Val di Susa".
"Da qui è solo un passo – aggiunge Flavio Cogo – per accusare di manifestazione non autorizzata anche chi esporrà sul proprio balcone di casa una bandiera col logo del Comitato".
I quattro hanno già dato mandato all'avv. Giuseppe Romano di proporre opposizione al decreto penale di condanna.

05 febbraio 2014 La Nuova Venezia Pagina 45

Grandi navi un convitato di pietra

di Giuseppe Tattara ** Università di Ca'Foscari membro del comitato " No grandi navi"

Al fondo del problema delle grandi navi a Venezia c'è un convitato di pietra, l'innalzamento previsto del livello del medio mare in Adriatico. È una presenza scomoda, incombente ma invisibile, muta, e perciò inquietante e imprevedibile, che tutti conoscono ma che nessuno nomina. Eppure le previsioni parlano chiaro: il livello medio dell'Adriatico è destinato ad accrescersi di 60 cm per fine secolo, di circa la metà al 2050. Le barriere mobili del Mose possono evitare le acque alte per i prossimi decenni, ma le barriere si dovranno aprire e chiudere sempre più di frequente, quasi quotidianamente, e alla fine non saranno nemmeno sufficienti a proteggere la città dalle inondazioni. Le chiusure frequenti delle barriere del Mose impediranno alle grandi navi di entrare, generando difficoltà e ritardi che la industria crocieristica, con i suoi rigidi calendari, non può sopportare. In questa situazione l'unica soluzione vera alla portualità delle grandi navi deve essere ricercata al di fuori della laguna, in mare. L'Autorità portuale e Venice terminal passeggeri rimuovono queste scomode previsioni, che tuttavia sono scientificamente provate, e propongono con il canale Contorta Sant'Angelo una soluzione strutturale irreversibile che è inevitabilmente di breve periodo, che dovrà essere abbandonata tra qualche decennio se va bene, e ci lascerà di fronte a una laguna devastata, con un grande canale che trascinerà in mare i sedimenti che costituiscono il "collante" delle case e delle fondamenta della nostra città; un risultato che stiamo già sperimentando con il canale Malamocco Marghera e che non vogliamo si ripeta. Ci aspetteremmo che un decisore pubblico avvertito sappia anticipare i tempi, sappia prevedere gli effetti del gigantismo navale per l'equilibrio morfologico della laguna, per la sicurezza della città, per la salute degli abitanti e non agiti il ricatto occupazionale di fronte a una situazione di estrema gravità ambientale derivante dalla sua incapacità di pianificare con lungimiranza la propria attività. Ci si dice che hanno investito e investono centinaia di milioni in marittima. Ma che senso ha investire centinaia di milioni senza una prospettiva di lungo termine? Adesso ne capiamo il significato: il ricatto alla città, volto a portare a casa ancora per qualche decennio le "uova d'oro" continuando in questa folle attività di scavi e canali, senza preoccuparsi che così facendo si ammazza la gallina che quelle uova per tanti anni ha deposto e può continuare a deporre. L'Autorità portuale capisca finalmente che la laguna e la città pongono al suo agire dei vincoli fisici ben precisi e che l'unica prospettiva non è cercare di rimuoverli con soluzioni di breve periodo, come il canale Contorta, ma prendere atto che la laguna va salvaguardata perché solo così si salvaguarda la città e si costituisca invece come polo logistico, ad alta intelligenza, capace di coordinare una serie di scali diversi, che, a seconda del tipo di traffico e delle condizioni dei luoghi, potranno essere posti in laguna o in mare, e che possono garantire assieme occupazione e ricchezza nel lungo periodo.

6 febbraio 2014 •da Comunicato Grilli Venezia –

Mozione unitaria PD e M5S al Senato sulle Grandi Navi a Venezia E' passata al Senato, da poche ore, la mozione a prima firma congiunta di Giovanni Endrizzi (M5S) e Felice Casson (PD) che cerca di sventare il temuto "colpo di mano" da parte del ministro alle Infrastrutture Lupi insieme al Presidente di APV S.p.A. Paolo Costa di inserire il progetto del canale Contorta-Sant'Angelo, quale unica alternativa al transito delle navi nel bacino della Giudecca, in legge Obbiettivo, bypassando così tutte le procedure di valutazione ambientale e la normativa speciale di salvaguardia della laguna di Venezia.

Con grande lavoro di cesellatura, dovuto alle forti pressioni esercitate sul testo da NCD e l'ala renziana del PD (il nuovo che avanza!), il documento dispone quanto segue:

"*si impegna il Governo – ad assicurare che tutte le soluzioni presentate dai vari soggetti, pubblici e privati, siano preliminarmente e contemporaneamente comparate e considerate in sede di valutazione ambientale, a prescindere dallo stato di avanzamento progettuale, con le normali modalità di cui alla normativa VIA e VAS, opportunamente potenziata, attraverso un processo trasparente e partecipato e sentita la Commissione per la Salvaguardia di Venezia;- a porre al centro della valutazione comparativa, la rispondenza degli scenari prospettati alle condizioni progettuali: 1) compatibilità ed impatto ambientale, 2) rapidità di esecuzione, 3) sperimentalità, gradualità e reversibilità, 4) impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica, 5) entità delle risorse da impiegare, 6) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo 7) rispetto delle normative vigenti;- ad avviare le valutazione comparative delle soluzioni presentate entro 30 giorni e a concluderle entro tre mesi, tenuto conto della necessità di garantire i livelli occupazionali;- una volta operata la scelta con le modalità, le garanzie e i tempi di cui sopra, ad effettuare nel più breve tempo possibile i lavori conseguenti utilizzando la normativa vigente*".

Insomma, non si tratta certo di un documento da "mondo dei sogni" ma almeno si fissano alcuni punti certi nel procedimento da svolgere che, purtroppo, qualcuno aveva già tentato di stravolgere con il famoso comunicato stampa post-riunione del 05 novembre scorso e con il successivo decreto della Capitaneria di Porto.Si sottolinea l'importanza di valutare tutte le opzioni, e non solo quelle che prevedono di scavare canali navigabili in laguna.Si pone l'accento sul rispetto delle procedure VIA e VAS, rafforzate da un processo partecipativo per il quale associazioni, cittadini e comitati dovranno fare, ovviamente, la loro parte (come fatto, meritoriamente, finora).Si fa un riferimento preciso alla Commissione per la Salvaguardia di Venezia.Si afferma, tra i vari elementi da tener presente nella comparazione, che le opere debbono avere i caratteri di "sperimentalità, reversibilità e gradualità".Infine, ma non per questo meno importante, si evidenzia l'importanza dell'aspetto occupazionale ed economico della crocieristica e portuale. Il M5S ribadisce, ancora una volta, che vuole mantenere alcune funzioni portuali alla stazione Marittima, limitatamente alla piccola crocieristica ed alla nautica da diporto.
Staff GRILLIVENEZIA

12 febbraio 2014 – riunione Comitato NoGrandiNavi al Morion AmbienteVenezia presenta il seguente Documento/Proposta che sembra essere stato accettato dall'assemblea:

CONTRIBUTO DELL'ASSOCIAZIONE AMBIENTEVENEZIA
per il lavoro del Comitato nei prossimi mesi

La grande assemblea pubblica a San Leonardo del 20 gennaio ha dimostrato come sia viva la convinzione che le grandi navi da crociera siano un pericolo reale che contribuisce a snaturare l'integrità della laguna e della città, già troppo compromessa dalle alte presenze turistiche e un attacco alla salute dei suoi abitanti.

Il dibattito, a parte l'inaccettabile esclusione finale di Tommaso Cacciari e Gianluigi Placella, ha rappresentato tutti i diversi motivi per rifiutare che le grandi navi continuino a entrare in laguna e per impedire con ogni mezzo lo scavo del canale Contorta.

La conclusione finale del Sindaco a difesa dell'ipotesi, sia pur transitoria a suo dire, dell'attracco a Marghera, nel clima d'attesa vigile creato proprio dalle stringenti argomentazioni del dibattito, è stata chiaramente percepita come inadeguata e non ha fugato i timori sul percorso delle navi facendo restar in sala centinaia di persone fino alla fine del dibattito.

Perché la mobilitazione democratica continui e si allarghi, è necessario che il Comitato NOGRANDINAVI si impegni a fornire alla popolazione tutte le informazioni necessarie sull'evolversi delle decisioni istituzionali – governative, regionali o comunali che siano - per quanto riguarda possibili trasformazioni della laguna e, ancor più, sulle ricadute sociali, economiche, ambientali e sanitarie che conseguono al mantenimento delle grandi navi in laguna.
Su nostra pressione, il Comune aveva inserito nelle Norme del PAT (Piano Assetto Territoriale) l'articolo aggiuntivo 35 bis e si era impegnato alla produzione di queste valutazioni. E' passato un anno di totale inadempienza da parte dell'Amministrazione Comunale; il PAT (Piano d'Assetto del Territorio) è impantanato e bloccato nell'iter burocratico in Regione e presumibilmente rimarrà bloccato per un periodo lungo ed indefinito. Per superare questo blocco avevamo proposto alle forze politiche una bozza di delibera del Consiglio che però è caduta nel più totale silenzio.

Il Comitato NOGRANDINAVI- LAGUNA BENE COMUNE, dopo un appassionato dibattito interno, che dimostra la serietà e l'impegno di ciascuno e la pluralità delle anime che lo compongono, **conferma pubblicamente la convinzione che sia necessario interdire l'intera laguna al passaggio della grandi navi con essa incompatibili e rifiutare lo scavo o approfondimento di nuovi canali**. Contesta pure l'innalzamento della soglia di incompatibilità dalle 40.000 tonnellate di stazza previste dal decreto Clini-Passera alle 96.000 dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto.

Il Comitato NOGRANDINAVI invita tutti i propri aderenti ad una **analisi di approfondimento valutativo e comparativo di tutte le proposte e percorsi che all'oggi sono state presentate ufficialmente** per evitare il passaggio navale davanti a San Marco. Proposte che si articolano all'interno e all'esterno della laguna, nelle bocche di porto o in altri porti come l'opzione zero, che presentano gradi molto diversi di elaborazione e approfondimento con documentazione molto disparata.

Il Comitato offre alla città un approfondimento collettivo, democraticamente aperto a chi - persone, associazioni, gruppi, comitati - è interessato, secondo modi e tempi da stabilire, al fine di valutare assieme, prima dell'estate, le ricadute di ogni trasformazione, sulla laguna, sulla città e sulla collettività.
Il percorso si concluderà in una grande Assemblea Cittadina, promossa e gestita dal Comitato, per condividere tutte le informazioni che avremo collettivamente acquisito e dare il via alla campagna di mobilitazioni che il Comitato, con le consuete caratteristiche di inclusività, creatività, radicalità e massificazione delle iniziative, produrrà con il riavvio della stagione crocieristica, dopo la pausa indotta dai lavori del Mose alla bocca di Porto del Lido.

L'ipotesi di lavoro consiste nel catalogare ogni progetto presentato alle autorità (che attualmente risultano essere, a prescindere dalla qualità o proprietà della documentazione tecnica, Contorta, Marghera, Giudecca, vari bocca di Lido), inquadrandolo su alcuni punti obbligati di riferimento che costituiscono verosimilmente quanto la città deve e vuole conoscere, nonché permettono,con cognizione di causa e dati oggettivi, di poter maggiormente affermare la contrarietà del Comitato a tutte quelle soluzioni all'interno della laguna.
Una sorta di quadro delle interazioni sinergiche volte a rendere comprensibile ogni decisione sul destino della crocieristica a Venezia. Tutti punti che il Comitato può gestire in totale autonomia e con le conoscenze che già possiede (salvo approfondimenti da svolgere nei prossimi due mesi.

Si costruisce così un panorama di dati che il Comitato elabora ed offre, senza schieramenti precostituiti al suo interno.

Il Comitato analizzerà costi e benefici dei progetti e delle ipotesi già prospettate secondo i seguenti parametri:

- dimensionamento degli scafi (loro forma, dislocamento, stazza) in relazione ai canali di transito
- interferenze dei percorsi delle navi con il traffico commerciale e la mobilità acquea cittadina; velocità, moto ondoso, effetti subacquei provocati dagli spostamenti delle masse d'acqua
- opere di mitigazione, loro morfologia, qualità e consistenza

- salute degli abitanti in relazione all'inquinamento delle acque, atmosferico, acustico elettromagnetico
- raffronto occupazionale tra l'operatività attuale in Marittima e quella necessaria per gestire altre ipotesi o progetti
- costi dei servizi portuali in relazione all'approvvigionamento delle merci e del trasporto delle persone
- valutazione del carico turistico in relazione alla tipologia della nave e dello sviluppo delle banchine d'attracco (carico *teorico* perché non è possibile valutare la frequenza degli arrivi e i tempi di permanenza)
- costi e tempi di realizzazione delle opere
- grado di gradualità di costruzione e/o rimovibilità delle opere
- impatto delle opere in relazione a vincoli ambientali e paesaggistici
- possibilità di ristrutturazione urbanistica in eventuali aree cittadine liberate da diverse collocazione delle strutture portuali.

Nella prossima assemblea il Comitato potrà così discutere l'organizzazione del proprio lavoro interno. Quanto concordato sarà pubblicizzato nei modi più ampi e nei tempi più brevi dando nel contempo il via ad una campagna di sottoscrizione di massa per contestare i provvedimenti repressivi penali e far fronte a quelli pecuniari (condanna penale per sedicente manifestazione non comunicata alle autorità , multe per balneazione non autorizzata).

La campagna per raccogliere i fondi, dovrà essere forte e nazionale per far comprendere il tentativo di criminalizzazione del movimento.

11 febbraio 2014 – la Nuova Venezia - La soprintendente Codello chiede i danni
La soprintendente chiede i danni al Corriere della sera e alle associazioni ambientaliste.
È stata notificata in questi giorni al giornalista Gian Antonio Stella e al suo direttore Ferruccio De Bortoli, ma anche all'intero Consiglio direttivo di Italia Nostra, alla Lipu e a Luciano Mazzolin del Comitato «No Grandi Navi» una richiesta di risarcimento danni per 200 mila euro. La soprintendente Renata Codello si è ritenuta diffamata da alcuni articoli scritti dal noto giornalista, e danneggiata in particolare dalla richiesta della sua rimozione inviata al ministro Bray e firmata dalla sezione veneziana di Italia Nostra per i suoi «mancati interventi» sulla questione delle grandi navi in laguna.
Codello si è affidata all'avvocato Vanzetti di Milano, uno dei professionisti di cause civili più noti a livello nazionale. Lo stesso che aveva tutelato il Consorzio Venezia Nuova nella sua causa risarcitoria contro l'ingegnere Vincenzo Di Tella, che aveva pesantemente criticato il Mose. In quel caso Di Tella era stato assolto.
Adesso l'azione giudiziaria contro le associazioni e i giornalisti. La richiesta risarcitoria avanzata dalla soprintendente è di 200 mila euro, che in caso di successo della causa civile saranno devoluti alla scuola.
Mazzolin, in particolare, è stato citato per aver diffuso su you tube un video che riporta una intervista sulle navi realizzata nel 2008 a palazzo Ducale in cui la soprintendente afferma che le grandi navi non recano alcun pericolo alla laguna. Italia Nostra, con il suo presidente Fersuoch e i consiglieri per aver chiesto al ministro la sua rimozione dall'incarico.*(a.v.)*

17 febbraio 2014 – Comunicato NOGrandiNavi - Abbiamo letto con stupore la pagina a pagamento pubblicata su La Nuova Venezia da Venice Terminal Passeggeri in data 15 febbraio. Il Comitato NoGrandiNavi ha sempre riposto la propria fiducia nella forza e nella ricchezza delle idee, non del denaro, e crede quindi di potersi rivolgerà alla libera stampa per confutare molte delle affermazioni proposte da Venice Terminal Passeggeri in un modo così ostinatamente ambiguo:

- l'inquinamento causato dalle navi da crociera risulta in modo inequivocabile da molte ricerche scientifiche: è il traffico marittimo, non quello automobilistico il maggior

responsabile dell'inquinamento dell'aria oggi, a livello mondiale. I riferimenti sono ai lavori di European Environment Bureau, Oceana, Friends of the Earth, Nabu e tanti altri.

- Venezia non è un porto più sicuro di altri: anzi. L'attraversamento della città storica va assolutamente evitato come è ormai riconosciuto da tutta l'opinione pubblica internazionale e da autorevoli studiosi.
- Venezia non è un porto ecologico perchè le navi fino allo scorso 25 maggio e ora, in assenza di rinnovo dell'accordo Blue Flag 2, entrano in laguna bruciando combustibili residui, fortemente inquinanti e dannosi alla salute. Incredibilmente la laguna di Venezia non rientra nelle aree a controllo delle emissioni (ECA) dove i limiti dello sbandierato accordo Blue Flag 2 varranno per tutte le navi a partire dal gennaio 2015. Un'amministrazione comunale e una autorità portuale che tutelano la loro città, dovrebbero battersi perché Venezia rientri in questi limiti, come il Baltico, il mare del Nord, i Caraibi che non presentano certo maggiori criticità della laguna!
- nulla è stato fatto per attuare la alimentazione in banchina che in altri porti europei è già operante ed è legata ad un aumento della quota di energia di rete ottenuta dalle rinnovabili.
- i temuti danni economici sulla misura del prodotto e dell'occupazione citati da Venice Terminal Passeggeri si riferiscono alle conseguenze di un azzeramento totale del traffico crocieristico e non a una possibile alternativa. Pressapochismo, terrorismo mediatico e disinformazione sono le armi di Venice Terminal Passeggeri a tutela dei propri interessi, che vengono spacciati come interessi dei lavoratori. Il Comitato No Grandi Navi non ha mai chiesto l'azzeramento del traffico crocieristico, ma una alternativa graduale e di lungo periodo alla insostenibile situazione attuale.
- non si può devastare la laguna proponendo lo scavo del canale Contorta per far passare navi da trecento metri, magari tra anni da quattrocento metri, quando a causa del funzionamento del Mose e dell'innalzamento del livello del mare gli ingressi in laguna saranno molto spesso chiusi.

Le compagnie crocieristiche chiedono giustamente certezza. La certezza richiede una visione lungimirante, che potremmo offrire ora e subito se non avessimo assistito in questi due anni alla completa assenza del Comune dalla attività di promozione e confronto di analisi, tante volte richiesta e promessa, e alla pervicace difesa di un unico progetto, quello del canale Contorta, da parte della Autorità Portuale. Su di una soluzione di questo genere, proposta senza i necessari approfondimenti scientifici, hanno espresso perplessità autorevoli studiosi, i ricercatori Luigi D'Alpaos, Paola del Negro, Andrea Rinaldo, Georg Ungiesser che lavorano in importanti istituti di ricerca di idraulica e/o oceanografia.

Esistono invece altri scenari possibili come quelli che vedono la costruzione di un avanporto al di fuori della laguna, su strutture removibili, che prospettano un quadro di lungo periodo capace di rassicurare i lavoratori sul mantenimento dell'occupazione e di coniugare il crocierismo a una necessaria programmazione dei flussi turistici.

Il Comitato NoGrandiNavi invita tutti gli operatori economici, gli studiosi della laguna e della sua morfologia, i residenti in centro storico, l'opinione pubblica internazionale a vigilare affinchè siano valutate secondo le procedure di legge, con la riconosciuta necessaria celerità, le soluzioni atte a tutelare l'attività crocieristica, l'indotto e l'occupazione ad essa associata. Invita a tenere nel massimo conto la votazione dell'ordine del giorno dello scorso 6 febbraio al Senato che stabilisce procedure chiare e una tempistica precisa per affrontare con urgenza il tema della Marittima e delle vie di accesso ad essa, ma senza abdicare alla necessaria trasparenza.

Comitato NoGrandiNavi.

20 febbraio 2014 dal Corriere della Sera - Venezia, Italia Nostra e il diritto di critica

di Gian Antonio Stella

Secondo la soprintendente di Venezia Renata Codello, funzionaria Mibac, nella Repubblica delle cui istituzioni lei è esponente, la critica è vietata. Per punire chi si permette di criticarla usa i legali dei poteri forti che dominano sulla città. Pensare che la volevano Sindaco. **Corriere della Sera** ***19 febbraio 2014***

La soprintendente di Venezia Renata Codello ha chiesto 200.000 euro di danni a chi scrive, a Italia Nostra e alla Lipu per le critiche ai suoi silenzi sul raddoppio dell'hotel Santa Chiara (vetro, cemento e acciaio: sul Canal Grande) e sulle immense navi da crociera che sfilano davanti a San Marco.

Sulle faccende nostre non entriamo: deciderà il giudice. Sulla causa a Italia Nostra, però, a costo di infastidire la signora, è impossibile tacere. L'associazione è accusata infatti d'avere chiesto l'esonero della sovrintendente in una lettera resa pubblica, scrivono i difensori, «con l'effetto di gettare enorme discredito» sulla loro cliente. Diceva l'Ansa: «La sezione di Venezia di Italia Nostra ha scritto al ministro dei Beni culturali Massimo Bray per chiedere (...) una ispezione urgente, ritenendo la soprintendente per i beni architettonici e paesaggistici Renata Codello "non all'altezza dell'incarico"». Seguiva una lista di denunce sulla «distruttiva lottizzazione di Ca' Roman», lo «scandaloso progetto di "restauro" del Fontego dei Tedeschi», il raddoppio del Santa Chiara, «i progetti al Lido che hanno ridotto l'isola a spettro di se stessa»... Tutte cose che la funzionaria, secondo Italia Nostra, non aveva colpevolmente bloccato. Vero? Falso? Non importa: era un atto d'accusa «così violento e sproporzionato», scrivono i legali, «da risultare illecito quand'anche riportasse affermazioni veritiere». Sic. E dunque parte di «un'ingiustificata aggressione» basata soprattutto su un video di YouTube dove la soprintendente, nel 2008, parlava «incidentalmente» delle Grandi Navi in laguna con toni niente affatto preoccupati.

Tema: un'associazione che da mezzo secolo si batte per il patrimonio italiano può o non può dire la sua su una persona che non ritiene all'altezza di Venezia? Ma non è tutto. Per dar battaglia in tribunale la Codello ha scelto l'avv. Adriano Vanzetti di Milano. Cioè il legale del Consorzio Venezia Nuova nella causa (persa) contro Vincenzo Di Tella, Paolo Vielmo e Giovanni Sebastiani, tre ingegneri rei di aver criticato il costosissimo progetto del Mose, sempre contestato dagli ambientalisti. «Si trattava, da parte del Consorzio, di una iniziativa dall'evidente sapore intimidatorio», ricorda l'avvocato ed ex deputato Massimo Donadi. Al punto che l'allora sindaco Massimo Cacciari saltò su: «Voglio esprimere tutta la mia solidarietà all'ingegnere Di Tella. Fargli causa è stata una scelta insensata. Lui non ha mai offeso nessuno ma esposto con grande competenza le sue tesi alternative al Mose, che il Comune peraltro condivide».

Ora, fermo restando il diritto di ciascuno di scegliersi l'avvocato che vuole, è opportuno che chi è delegato a tutelare Venezia scelga contro Italia Nostra proprio un legale di fiducia di quel Consorzio tanto contestato dagli ambientalisti? Lecito è lecito, ovvio. Ma opportuno? Di più: sapete chi firmò nel 2012 il ricorso di «Terminal Passeggeri» contro il decreto («penalizzante») del ministro dell'Ambiente sui rifiuti dei traghetti e delle navi da crociera? L'avvocato Francesco Curato. Marito della soprintendente che rivendica il diritto di non esprimersi su quelle navi perché, alla romana, «nun je spetta». Tutto lecito, ovvio. Ma opportuno?

21 febbraio 2014 se volete vedere alcune immagini dell'assemblea in sala San Leonardo guardate il breve filmato preparato da Loredana Spadon e Massimo Vianello che è stato caricato su youtube scrivendo questo link:
http://youtu.be/tQlr5lMZMZ0

21 febbraio 2014 - Comunicato stampa **NOGrandiNavi**

Campagna di sottoscrizioni Comitato NoGrandiNavi
No alla penalizzazione del dissenso.

In Italia è sempre più rischioso, dissentire, contestare, opporsi.
Il comitato NoGrandiNavi e i cittadini che a Venezia in questi anni si stanno battendo per la salvaguardia della città e dei suoi abitanti e contro il devastante transito delle grandi navi, lo sperimentano sulla loro pelle poiché sono oggetto di inammissibili intimidazioni.
La Capitaneria di Porto ha emesso 38 multe da 2.071 euro, per contravvenuto "divieto di balneazione", nei confronti dei manifestanti che il 21 settembre 2013 si sono tuffati nel Canale della Giudecca per protestare contro il passaggio delle grandi navi.
E' stata una manifestazione festosa, molto partecipata dalla popolazione assiepata sulle rive, che non ha provocato nessun danno a persone o cose, ed è stata ripresa dalle televisioni di mezzo mondo. Sono le nostre manifestazioni, la cittadinanza, e l'opinione pubblica internazionale che hanno obbligato il governo ad intervenire per rimediare all'indifendibile vergogna del transito in laguna delle gradi navi.
Quattro membri del comitato NoGrandiNavi che il 10 maggio 2013 accompagnavano in barca (due a motore e una a remi) una troupe televisiva tedesca per filmare il passaggio delle grandi navi in canale della Giudecca sono stati multati per "manifestazione non autorizzata" con la somma di euro 3.950.
Le associazioni nazionali Italia Nostra, Lipu, e Luciano Mazzolin in qualità di portavoce dell'Associazione AmbienteVenezia, il giornalista Giannantonio Stella e il Corriere della Sera sono chiamati a pagare un risarcimento di duecentomila euro per diffamazione della sovraintendente Renata Codello.
Italia Nosta e Lipu sono accusate di aver criticato l'operato e chiesto le dimissioni della signora Codello, anche perché nel suo ruolo di sovraintendente non si è mai preoccupata di intervenire sulla questione del transito di navi da trecento metri sotto i suoi uffici di Palazzo Ducale. A Luciano Mazzolin portavoce di AmbienteVenezia viene contestato di aver manipolato e tagliato una intervista alla Codello, realizzata da una televisione austriaca sulle grandi navi, e di averla caricata su Youtube nel 2008. Questa operazione avrebbe creato un grave danno alla sovrintendente ed innescato la reazione a catena degli articoli di Stella e gli interventi di critici di Italia Nostra e Lipu.
Somma totale delle multe 288.000 euro – duecentottantottomila.
E' evidente che le motivazioni addotte per queste pene pecuniarie sono pretestuose nonché ridicole, ma si sa che le sanzioni in denaro rappresentano un sistema rapido e "legale" per disincentivare la contestazione nella società. Anche il movimento NOTAV è stato ripetutamente sanzionato. Negli ultimi anni, infatti, vittime di queste pratiche non sono solo i giornalisti, e perfino i magistrati, ma sempre più spesso le iniziative dei cittadini e delle loro associazioni, i movimenti che si oppongono agli interessi di pochi in nome del bene comune.
E le istituzioni da che parte stanno? Quali interessi proteggono?
Per far fronte a questa intollerabile azione di smantellamento di un diritto fondamentale di ogni società democratica aiutaci nella raccolta fondi per affrontare il pagamento delle spese legali e degli avvocati, e speriamo di no, delle multe.

Versa il tuo contributo sul conto corrente:
Comitato NO GrandiNavi - Laguna Bene Comune
IBAN - IT 66 W 08990 02002 016010000512
BIC - ICRAITRRRIO

22 Febbraio 2014 – la Nuova Venezia Pagina 19

«Grandi navi, adesso decida la città» *Il sindaco Orsoni e il senatore Casson attaccano il Porto e illustrano la strategia sulle alternative: no allo scavo di canali*

No al gigantismo portuale e allo scavo di nuovi canali. Sì al dialogo con industriali e lavoratori sul futuro occupazionale. Ma le grandi navi se ne devono andare da San Marco. E sul futuro della laguna, le decisioni spettano alla città e non a chi rappresenta «interessi di parte». Il sindaco e il senatore. Seduti a fianco, perfettamente d'accordo sulla linea da tenere per le alternative alle grandi navi. Giorgio Orsoni e Felice Casson lanciano un messaggio chiaro al nuovo governo Renzi, che ha confermato al ministero delle Infrastutture l'ex Pdl Maurizio Lupi, con il cambio al vertice per l'Ambiente e l'ingresso dell'Udc Gian Luca Galletti. Sala San Leonardo strapiena, ieri pomeriggio, per il secondo incontro sulle grandi navi promosso dalla Municipalità. Rispetto a un mese fa lo scenario è cambiato. E il voto del Senato consegna al nuovo governo l'impegno di mettere i progetti alternativi sul tavolo, per una decisione che dovrà arrivare entro 120 giorni. Attacchi a Porto e Vtp, e l'invito a confrontarsi «in modo laico» con i progetti proposti. «Il sindaco deve prendersi sulle spalle in prima persona la situazione», dice Casson, «per garantire che le procedure siano rispettate. In questa fase non sono accettabili intromissioni di enti tecnici come la Caputaneria di porto, l'Autorità portuale, il Magistrato alle Acque. Il Senato ha dato un input chiaro, adesso deve essere il governo insieme al Comune ad andare avanti». E non si tratta di un'indicazione, ma di un «indirizzo politico», precisa Casson. «Conoscendo i miei polli», attacca, «ho fatto mettere a verbale dal presidente del Senato che quell'ordine del giorno aveva valore di mozione. Cioè impegna il governo a fare certe cose. Anche se qualche pollo veneziano, Paolo Costa per capirci, aveva subito detto il contrario». Orsoni illustra le motivazioni che hanno portato il Comune a presentare ben tre ricorsi al Tar contro le ordinanze e il decreto della Capitaneria di porto che indicano il canale Contorta e riducono i passaggi troppo poco i passaggi delle navi. «Ci vuole un disegno strategico, e il Porto non l'ha avuto, ha sbagliato le previsioni», dice il sindaco, «così per far passare le prossime navi dovremo smussare un pezzo di Punta Dogana». Polemiche contro il Porto anche da parte del presidente della Muncipalità Erminio Viero. «La Vtp compra pagine sui giornali e diffonde dati falsi», ha esordito, «non è vero che l'unico modo per salvare le crociere sia costruire un canale da 170 milioni di euro. Progetti sul tavolo, dunque. Dovranno essere valutati nell'ambito della Valutazione di Impatto ambientale (Via) e della Valutazione strategica (Vas). Ampio e approfondito dibattito, presenti in sala cittadini, associazioni e comitati. «È in atto un attacco vergognoso contro il dissenso a questa politica del Porto», ha detto Tommaso Cacciari, a nome del comitato «No Grandi Navi», «ci hanno chiesto 300 mila euro per il tuffo di settembre, adesso anche la soprintendente ci ha chiesto i danni per aver diffuso un video. Facciamo appello alla solidarietà dei cittadini». Il comitato ha aperto una campagna di sottoscrizioni.

Otto progetti, ma solo due sono validi per la Capitaneria

Otto progetti presentati alla Capitaneria di porto. Che ne aveva definiti degni di approfondimento soltanto due, il canale Contorta Sant'Angelo e la nuova via d'acqua dietro la Giudecca. Giochi che si riaprono, e sarà adesso il nuovo governo a stabilire le procedure per mettere a confronto, come deciso dal Senato, le diverse soluzioni progettuali. Secondo l'ammiraglio comandante Tiberio Piattelli ci sono riserve di carattere tecnico nautico che fanno escludere soluzioni come quella di Marghera. Valutazioni espresse in una lettera inviata nell'ottobre scorso all'Autorità portuale e al ministero. Ma adesso la volontà politica è quella di avviare un confronto «paritario», affidato a tecnici super partes, su quale sia la soluzione migliore. Quattro i progetti depositati fino al luglio scorso. Il «Contorta Sant'Angelo», presentato dall'Autorità portuale; la «Tangenziale lagunare», del deputato di Scelta civica Enrico Zanetti, elaborato dalla Venezia terminal passeggeri e diventato «Progetto preliminare Canal Grande Capacità Sud Giudecca»; il porto crociere alla bocca di Lido firmato da Cesare de Piccoli; e infine la Marittima nell'area dell'Italiana Coke di Marco Selmini. Quattro progetti di cui la Capitaneria ha scelto i primi due, inviandoli al Magistrato alle Acque per le valutazioni di competenza. Nell'autunno scorso sono stati presentati altri quattro piani-progetto. Uno firmato da Gino Gersich per l'accesso alla Marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele, una proposta firmata dall'architetto Giovanni Fabbri che prevede l'ormeggio delle navi passeggeri al Lido. Infine, la proposta firmata dal portavoce del Comitato Silvio Testa di tenere le navi fuori dalla laguna, con ormeggi al Lido. Al Lido è anche la nuova stazione Marittima contenuta nel progetto di Luciano Claut, architetto,

assessore all'Urbanistica del comune di Mira che prevede la realizzazione di un sistema di ormeggi delle navi alla bocca di porto di Lido, davanti all'isola artificiale del Mose (a.v.)

23 febbraio 2014 la Nuova Venezia Pagina 18

Le navi davanti all'isola del Mose

Progetto presentato da Luciano Claut (Cinquestelle): «Si può fare in tempi brevi»

Alberto Vitucci

VENEZIA Un ormeggio per quattro grandi navi davanti all'isola del Mose, in bocca di Lido. Progetto «compatibile con l'ambiente, poco costoso e realizzabile in tempi brevi». Non è un'idea ma un vero elaborato progettuale quello presentato alla Capitaneria di Porto da Luciano Claut, architetto veneziano e assessore all'Urbanistica a Mira per il Movimento Cinquestelle. «Semplice e soprattutto realizzabile subito», dice Claut, che in passato ha lavorato per importanti studi di architettura, «chiediamo che sia valutato seriamente». La vera novità è che l'ipotesi Claut prevede anche la possibilità di rifornire le navi e di trasportarvi i croceristi. Senza, assicura l'ideatore, perdere posti di lavoro, anzi recuperandone. Le navi – quattro nella prima tranche progettuale – sarebbero ormeggiate in posizione parallela ai moli foranei su strutture leggere e galleggianti collegate all'isola del bacàn. L'alimentazione potrebbe arrivare dalla centrale elettrica del Mose. Merci e bagagli dall'attuale Marittima e da Tessera con chiatte, i passeggeri con motonavi o barconi da 4-500 persone. Con la possibilità di far ormeggiare altre due navi dietro la lunata. «È l'unica soluzione per togliere le navi da San Marco», dice Claut, «dal momento che lo scavo di nuovi canali come vuole il Porto non è consentito dalle leggi. E non penalizzerà il settore, anzi. Lo scalo provvisorio potrebbe in futuro avere una maggiore integrazione con l'isola del Mose per farne una nuova stazione Marittima di grande importanza». Intanto gli scali alternativi potrebbero essere già pronti per la stagione 2015. Idea condivisa anche da altre proposte progettuali già depositate. Come quella di Cesare De Piccoli, che prevede ormeggi per grandi navi dalla parte di Punta Sabbioni, sempre in bocca di Lido. O quella dell'architetto Giovanni Fabbri, del comitato No Grandi Navi e quella, presentata a fine ottobre 2013 di Stefano Boato e Maria Rosa Vittadini. Anche qui si introduce l'idea di ormeggiare le grandi navi in una struttura davanti all'isola del Mose. Potendole alimentare con la centrale del Mose e dunque lasciando i motori spenti durante il periodo di sosta. Idee che adesso qualcuno ha proposto di fondere in un unico progetto, che potrebbe avere qualche possibilità di essere esaminato in sede di Valutazione ambientale. Si attende che il governo avvii, come stabilito dal Senato, il percorso di esame comparato delle varie alternative

24 febbraio 2014 - LA NUOVA VENEZIA pagina 11

Grandi navi, un'altra ipotesi Lido

Progetto di Boato, Vittadini e Giacomini. Lucio Sambo: «I sindacati si esprimano»

(a.v.)

Opere «sperimentali, graduali e reversibili». Progetti compatibili con l'ambiente riducendo gli impatti e fissando limiti alle dimensioni e al numero delle navi. È la proposta depositata alla Capitaneria di porto da tre docenti Iuav ed esponenti della cultura ambientalista Stefano Boato, Carlo Giacomini e Maria Rosa Vittadini. L'idea è quella di fermare le grandi navi al di sopra delle 40 mila tonnellate in nuovi ormeggi galleggianti e removibili alla bocca di Lido, davanti all'isola artificiale del Mose. «Nessun problema per i rifornimenti», scrivono i tre, «che arriverebbero con le chiatte, come si fa in altri porti del mondo e come si vuol fare con il porto commerciale off shore. E nemmeno per i croceristi, che arriverebbero al nuovo avamporto trasportati da motonavi e barconi a bassa velocità». Un uso compatibile della laguna che potrebbe creare anche nuova occupazione. perché l'attuale Marittima, scrivono i professori, potrebbe essere destinata al traffico di navi medie e yacht, allargando l'offerta portuale. Proposta molto simile a quelle già depositate da Cesare De Piccoli e da Luciano Claut, architetto assessore all'Urbanistica di Mira. Che dovrà essere adesso valutata e messa, come dispone l'ordine del giorno approvato dal Senato, sullo stesso piano di altre alternative come il canale Contorta (proposta dell'Autorità portuale), il Canale dietro la Giudecca (Vtp), le nuove banchine a Marghera. Un iter che adesso dovrebbe essere avviato dal nuovo governo Renzi. Che ha visto però un cambio al vertice del ministero per l'Ambiente. Via Andrea Orlando, promosso alla Giustizia, dentro Gian Luca Galletti, esponente dell'Udc. Si dovranno mettere a confronto le

alternative proposte e decidere entro 120 giorni. Idee che si moltiplicano. Come quella del capitano Ferruccio Falconi, che propone di sistemare le navi davanti a Sant'Erasmo («Davanti al Mose ci sono troppe correnti», avverte). E dell'ex responsabile della Panfido rimorchiatori, il capitano Lucio Sambo, che propone di usare la banchina dei Marani, dietro l'Arsenale. «Sindacati e lavoratori devono pronunciarsi su tutte queste proposte», dice

CHIUDIAMO QUESTO LAVORO RIPORTANDO UNA SERIE DI INTERVISTE CHE ECOMAGAZINE HA FATTO E CHE HA PUBBLICATO NEL SUO SITO E PAGINA FACEBOOK

febbraio 2014 –da Eco-Magazine Interviste – ***vengono preparate alcune domande sul tema delle grandi navi e vengono girate via mail ad alcune persone del variegato arcipelago ambientalista veneziano – ecco le Risposte che vengono pubblicate sul sito***

Luciano Mazzolin è uno storico portavoce dell'associazione AmbienteVenezia e aderente al Comitato NO GrandiNavi -Laguna BeneComune

Grandi Navi e laguna, sono due cose assolutamente incompatibili?
Sì, senza dubbio alcuno!
Con una ipotetica chiusura della marittima, i lavoratori e le Compagnie di navigazione temono ricadute occupazionali nel settore crociere. Che ne pensi?
Se si chiude l'accesso della marittima alle Grandi Navi e si costruisce un avanporto per il crocierismo in Bocca di Porto del Lido il numero complessivo dei lavoratori occupati aumenterebbe sicuramente.
Salvaguardare occupazione e ambiente insieme. E' possibile?
Certo che è possibile ci sono molte cose da fare! Ma è possibilissimo!
Lo scavo del Contorta e il dirottamento delle Grandi Navi lungo il canale dei Petroli potrebbe rivelarsi una soluzione accettabile entro determinate condizioni?
Assolutamente non va bene e non è accettabile a nessuna condizione!
Un porto offshore come nel progetto De Piccoli potrebbe essere una risposta o semplicemente scarica il problema sul Cavallino?
E' una buonissima soluzione la localizzazione dell'avanporto nella bocca di porto del Lido (come previsto non solo dal progetto De Piccoli, ma anche dai progetti presentati da Luciano Claut , da Boato- Giacomini-Vittadini, da Gianni Fabbri, dall'albergatore veneziano Beggiato). Non si scarica assolutamente nessun impatto ambientale supplementare all'attuale sul Cavallino se si fanno tutte le cose previste negli ultimi aggiornamenti dei progetti e se si introducono ulteriori cautele e modifiche migliorative.
In caso contrario, dove potrebbero ormeggiare le Grandi Navi?
Non ci sono altre soluzioni alternative che possono garantire ambiente lagunare e occupazione se non l'avanporto in bocca di porto del Lido. Se si vuole penalizzare coscientemente l'occupazione (soluzione che non condivido) si possono depistare su Trieste
Che ne pensi della soluzione porto Marghera?
La soluzione non mi convince assolutamente! Ci sono moltissimi lati negativi per laguna e ambiente. Ad esempio, l'allargamento obbligatorio del canale dei petroli, spostamento dei molti problemi ambientali dalla Marittima a Porto Marghera… Si favoriscono inoltre alcuni progetti speculativi sulle aree interessate dai progetti di Alessio Vianello. Non si capisce come rendere compatibile il crocierismo e i crocieristi con un'area ancora soggetta alla direttiva Seveso e successive leggi sui grandi rischi industriali…
Come giudichi le politiche delle diverse istituzioni, ad ogni livello, comunale, regionale e nazionale?
Sulla vicenda portualità e Grandi Navi, del tutto insufficienti, ondivaghe e poco chiare… si gioca con i cittadini alle tre scatolette… Sono rarissime e purtroppo in via di totale estinzione le persone

che dall'interno dei vari livelli istituzionali lavorano seriamente e in continuo contatto con i cittadini e i movimenti.
Che futuro sogni per la laguna di Venezia?
Lo abbiamo scritto in maniera sintetica e distribuito molte volte e non lo ripeto. Trovate tutto sul documento di AmbienteVenezia "Ecco la città ed il territorio che vogliamo"

Gianluigi Bergamo ha scelto di vivere al Cavallino. E' presidente di Verdelitorale e componente del Comitato no grandi Navi a Punta Sabbioni.

Grandi Navi e laguna, sono due cose assolutamente incompatibili?
Si, Il gigantismo navale di questo turismo croceristico sta imponendo mezzi navali sempre più grandi che poco o nulla hanno a che fare con il delicato equilibrio lagunare.
Con una ipotetica chiusura della marittima, i lavoratori e le Compagnie di navigazione temono ricadute occupazionali nel settore crociere. Che ne pensate?
Il nome Venezia "tira sempre" e quindi non penso che ci saranno ricadute. Lo dimostra il fatto che il turismo aumenta sempre anno dopo anno.
Salvaguardare occupazione e ambiente insieme. E' possibile?
Si! Ma bisogna cambiare rotta e vedere l'ambiente come risorsa, anche nell'occupazione. Riconvertire Marghera in un'officina della green – economy sarebbe un vantaggio per tutti.
Lo scavo del Contorta e il dirottamento delle Grandi Navi lungo il canale dei Petroli potrebbe rivelarsi una soluzione accettabile entro determinate condizioni?
No, assolutamente! Lo scavo del Contorta è deleterio per la laguna di Venezia , soprattutto per quella sud. Tutti i più grandi esperti idrogeologici vedono lo scavo innaturale e devastante per la cappillarietà dei canali e barene lagunari rendendo la laguna sud come un "grande lago"!
Un porto offshore come nel progetto De Piccoli potrebbe essere una risposta o semplicemente scarica il problema sul Cavallino?
Già in partenza, il progetto de Piccoli è fuorviante e demagogico. Il progetto prevede all'interno della Laguna il Porto e quindi non risulta essere di fatto un porto offShore. Oltre poi a scaricare nell'area del Cavallino, tutta una serie di fattori inquinanti quali i Fumi di scarico delle Grandi Navi e il passaggio del sistema di trasporto via terra per il rifornimento e per i turisti, poichè via terra il tutto ha un costo estremamente inferiore che per via laguna.
In caso contrario, dove potrebbero ormeggiare le Grandi Navi?
Le grandi navi, superiori alle 90 mila tonnelate, non devono entrare in laguna quindi si crei un avamporto in mare a qualche miglio dalla costa. Mentre le più "piccole" potrebbero entrare attraverso il canale dei pertoli e raggiungere Porto Marghera, lasciando alla Marittima tutto quel settore di crocerismo d'elite e nautico.
Che ne pensi della soluzione porto Marghera?
E' la soluzione migliore per tutto e tutti. Si rivaluterebbe tutta l'area e grazie alle vicinanze delle infrastrutture quali: autostrade, ferrovie ed areoporto ci sarebbe uno scambio di merci e persone più adatto e veloce.
Come giudichi le politiche delle diverse istituzioni, ad ogni livello, comunale, regionale e nazionale?
Molto assenti ai veri problemi ambientali e delle persone ed attenti a fare politiche che siano più di gradimento al mercato che alle persone e alla laguna.
Che futuro sogni per la laguna di Venezia?
La messa al bando dei motori inquinanti (benzine, disel e altro) e la nascita di laboratori, studi e quantaltro sul movimento ecocompatibile farebbe di Venezia e della sua laguna la regina della mobilità marina.

Giannandrea Mencini, è vice presidente nazionale Vas – Verde ambiente e società,

Grandi Navi e laguna, sono due cose assolutamente incompatibili?
Le navi direi proprio di no. Il problema sta nel gigantismo attuale che è assolutamente sproporzionato per cui non è più compatibile con la città. Per le grandi navi o si trova una modalità di farle arrivare ad esempio a Marghera, senza passare per il bacino di San Marco, oppure si crea una sorta di terminal fuori in mare, non vedo altre soluzioni.
Con una ipotetica chiusura della marittima, i lavoratori e le Compagnie di navigazione temono ricadute occupazionali nel settore crociere. Che ne pensi?
Inutile far finta di niente. Una ricaduta negativa sull'occupazione sarebbe inevitabile.
Salvaguardare occupazione e ambinete insieme. E' possibile?
Certo che sì ! Ma ci vuole lungimiranza politica e sindacale e capacità di fare sistema. Soprattutto ci vuole dialogo fra istituzioni, imprese, lavoratori e ambientalisti, cosa in questa fase economica non facile.
Lo scavo del Contorta e il dirottamento delle Grandi Navi lungo il canale dei Petroli potrebbe rivelarsi una soluzione accettabile entro determinate condizioni?
Lo scavo Contorta non è assolutamente una soluzione accettabile e va respinta. Per quanto riguarda il Canale dei petroli "forse" nell'ottica di pensare le grandi navi a Marghera, ipotesi che preferisco. Sempre che sia fattibile. Ma su questo punto è stato detto ben poco.
Un porto offshore come nel progetto De Piccoli potrebbe essere una risposta o semplicemente scarica il problema sul Cavallino?
Un porto off-shore può essere una proposta da valutare ma, come dicevo prima, il progetto De Piccoli è a mio avviso impattante e crea problemi non solo alla penisola di Cavallino ma anche all'intera laguna nord che , sottolineo, dovrebbe divenire parco. Pertanto è una soluzione che non mi trova d'accordo.
In caso contrario, dove potrebbero ormeggiare le Grandi Navi?
A mio avviso, va esplorata la soluzione Marghera. La ritengo una ipotesi plausibile se fosse suffragata da approfonditi studi. Cosa che, allo stato attuale, non esistono.
Come giudichi le politiche delle diverse istituzioni, ad ogni livello, comunale, regionale e nazionale?
Quantomeno confusa a livello Comunale, anche se mi pare che ci sia una posizione sostanzialmente favorevole all'ipotesi Marghera (esclusa l'Udc) anche se ripeto, studi in merito non ne ho visti.
A livello regionale non condivisibile essendo troppo apertamente schierata con l'autorità portuale a favore del nuovo canale mentre a livello nazionale non si capisce praticamente nulla e le decisioni prese a Roma non vengono praticate mentre inserire lo scavo nella Legge obiettivo vuol dire far saltare il confronto con l'opinione pubblica e gli enti locali nonché saltare tutto il processo di permitting ambientale.
Che futuro sogni per la laguna di Venezia?
Che domande sono? Un futuro a parco, naturalmente!

Silvio Testa è l'autore del pamphlet "E le chiamano Navi". E' giornalista e portavoce del Comitato NO Grandi Navi – Laguna Bene Comune

Grandi Navi e laguna, sono due cose assolutamente incompatibili?
C'è una soglia di incompatibilità, già superata, come dimostra la laguna centrale praticamente ridotta a un braccio di mare per la presenza di grandi canali di navigazione solcati da navi che innescano processi erosivi per i quali si perdono ogni anno in mare circa 700 mila metri cubi di sedimenti.
Con una ipotetica chiusura della marittima, i lavoratori e le Compagnie di navigazione temono ricadute occupazionali nel settore crociere. Che ne pensate?
Nessuno pensa di chiudere la Marittima, o almeno non il Comitato NO Grandi Navi. La Marittima dovrebbe mantenere il suo ruolo di terminale croceristico per le navi compatibili col recupero

morfologico della laguna e semmai venire parzialmente convertita a attracco per gli yacht e a funzioni direzionali, di ricerca, residenziali.
Salvaguardare occupazione e ambiente insieme. E' possibile?
Certo che è possibile, anzi il recupero ambientale potrebbe essere esso stesso una grande occasione occupazionale, né si vede perché grandi progetti debbano essere necessariamente ostili all'ambiente. E' che l'imprenditoria italiana e la finanza speculativa non brillano certo per attenzione ambientale, favorite da autorità nella migliore delle ipotesi miopi e nella peggiore colluse.
Lo scavo del Contorta e il dirottamento delle Grandi Navi lungo il canale dei Petroli potrebbe rivelarsi una soluzione accettabile entro determinate condizioni?
No. Si è già visto quali sono le condizioni: l'arginatura dell'intero percorso con dighe in pietrame, proposta dall'Autorità Portuale. In pratica la divisione della laguna in due bacini.
Un porto offshore come nel progetto De Piccoli potrebbe essere una risposta o semplicemente scarica il problema sul Cavallino?
Io non sostengo alcun progetto ma un percorso logico per arrivare a risolvere il problema del crocerismo (e in genere della portualità) a Venezia: si definisca una soglia di compatibilità (stazze, dislocamento, pescaggio, eccetera) finalizzata al recupero morfologico della laguna e poi, se la portualità e il crocerismo compatibili non garantiranno in Marittima e negli attuali attracchi commerciali quell'indotto che la città riterrà di volere, si definisca con una valutazione del carico turistico che Venezia è in grado di reggere quante navi si vogliono; solo una volta stabilito quali navi e quante navi dovranno continuare ad arrivare a Venezia, sarà possibile affrontare il tema di dove eventualmente creare un nuovo porto off shore;
Che ne pensate della soluzione porto Marghera?
Non la vedo molto diversa dal progetto di scavo del Contorta, mantiene in laguna tutte le criticità (gravissimo inquinamento in primis), non consente di affrontare il recupero morfologico della laguna, aumenta a dismisura il rischio di incidenti per la commistione pericolosa di traffici commerciali, industriali, passeggeri, in un Canale dei Petroli già costipato. Anch'essa comporta l'arginatura del percorso;
Come giudicate le politiche delle diverse Istituzioni, ad ogni livello, comunale, regionale e nazionale?
Miopi, poco previdenti, assolutamente non rispondenti alla complessità del problema e finalizzate solo a togliere le navi dal Bacino di San Marco (che certo va fatto) senza risolvere alcuna delle molte criticità del crocerismo (inquinamento, rischi, erosione di rive e fondali, carico turistico). Il tutto fondato su valutazioni economiche che sfiorano il luogo comune e senza valutare che un modello diverso di crocerismo potrebbe portare comunque ricchezza e lavoro;
Che futuro sognate per la laguna di Venezia?
Quello che certamente sarà, è solo questione di tempo: aumento del livello del mare, Mose alle bocche di porto, crescente gigantismo navale metteranno in crisi il Porto dentro la laguna e per salvarlo autorità previdenti dovrebbero cominciare a pianificare già ora soluzioni off shore, anziché proporre devastanti progetti in laguna. Con l'estromissione del Porto sarà finalmente possibile porre mano al recupero morfologico di un ambiente delicatissimo e di bellezza senza eguali.

Gigi Lazzaro, presidente di Legambiente Veneto

Grandi Navi e laguna, sono due cose assolutamente incompatibili?
Siamo consapevoli che il tema delle Grandi Navi sia ovviamente problema complesso e, come tutto ciò che riguarda Venezia, reso ancor più delicato dall'unicità della città e del suo fragile patrimonio ambientale, storico e artistico. E' innegabile la necessità, oggi prioritaria, di tutelare e proteggere questo patrimonio dell'umanità da una presenza e da un traffico che hanno un impatto enorme sull'ecosistema lagunare (inquinamento dell'aria e dell'acqua), senza dimenticare la violenza estetica e visiva che questi *condomini galleggianti* comportano e che una parte sempre crescente della cittadinanza e della popolazione mondiale vive con sofferenza. Guardando ai dati, non si può

non notare quanto il numero degli approdi del comparto legato alla crocieristica sia aumentato costantemente nell'ultimo quinquennio fino ad arrivare alle 661 toccate del 2012. Più 50% rispetto al 2006. E' altrettanto evidente come il fenomeno crocieristico rappresenti un dato recentissimo nella storia della città e che si sia potuto sviluppare in queste proporzioni solo in virtù dell'assenza di adeguate regolamentazioni. Il tutto condito da un aumento di dimensioni delle navi tale da creare le condizioni di pericolosità e di rischio per Venezia cui tutti oggi assistiamo. Lo "struscio" della Carnival Sunshine in riva Sette Martiri, o peggio le tragedie della Costa Concordia all'isola del Giglio e l'incidente della Jolly Nero in manovra all'interno del Porto di Genova hanno almeno insegnato qualcosa? l'insostenibilità ed i rischi della situazione attuale sono innegabili. La presenza delle Grandi Navi in laguna costituisce dunque un problema in sé, ma allo stesso tempo rappresenta probabilmente il fenomeno più vistoso e importante che caratterizza la distorsione dell'attuale modello economico su cui è adagiata e su cui sopravvive la città. E' per questo che il semplice divieto, sebbene necessario, al transito delle Grandi Navi davanti a San Marco, non ha risolto nulla. Sotto accusa non vi debbono andare solo le grandi navi ma la loro gestione. Siamo consci del valore del dinamismo turistico per l'economia veneziana e del ruolo importante che il comparto crocieristico svolge in termini di occupazione, per questo riteniamo sia vitale ripensare il modello e le linee di sviluppo della città, non solo del centro storico, e delineare il futuro che Venezia vuole costruire per sé, nell'interesse del proprio tessuto sociale ed economico, prima di esprimere posizioni assolutiste.

Con una ipotetica chiusura della marittima, i lavoratori e le Compagnie di navigazione temono ricadute occupazionali nel settore crociere. Che ne pensate?

Come detto, il fenomeno crocieristico si è sviluppato rapidamente nell'assenza di regolamentazione. Questa insostenibilità è stata verificata e confermata dal decreto Clini-Passera che ha sancito e normato la pericolosità dei transiti crocieristici. Su questo c'è poco da ribattere, ci dobbiamo rimboccare le maniche e trovare una soluzione che, secondo questi principi, tenga in considerazione le necessità occupazionali dei lavoratori. Per questo, non abbiamo mai chiesto la chiusura delll'attività della marittima, bensì il ricollocamento della crocieristica, oggi localizzata in luogo assolutamente non ideo a questo modello di navigazione. La difesa dei posti di lavoro è senza dubbio un obiettivo che ci sta a cuore sia raggiunto. I lavoratori dovrebbero sapere che l'eventuale spostamento di parte delle attività a pochi chilometri dal centro di una delle città più belle del mondo, non può certo rappresentare un deterrente alla visita nè scoraggiare anche solo una piccola percentuale dei milioni di visitatori che da ogni parte del mondo giungono a Venezia. L'unicità e la straordinarietà della città di Venezia sono riconosciutamente un elemento di vantaggio competitivo che dovrebbero indurre a fissare opportune regole di fruizione, nella certezza che nessuna di questa potrà determinare una riduzione del flusso di visitatori. Su cosa reggono concretamente le preoccupazioni? Non abbiamo nessun pregiudizio o preconcetto ma ci spieghino nel dettaglio perché, quali, e quanti posti di lavoro verrebbero a mancare, in modo definitivo e non transitorio, se si dovesse ricollocare (e non chiudere!) il terminal passeggeri. I lavoratori dovrebbero esigere, e non temere, investimenti e chiarezza per il loro futuro a lungo termine a prescindere dalla localizzazione del Porto.

Salvaguardare occupazione e ambinete insieme. E' possibile?

Uso la questione portualità ad esempio: Non possiamo fingere di non vedere come il modello di sviluppo proposto e promosso dall'Autorità Portuale abbia comportato una vera e propria invasione di traffico crocieristico nel cuore di Venezia, passata dai 300mila crociesristi del 1997 ai quasi 2 milioni del 2013. Né possiamo essere così ingenui da pensare che possa essere quindi sufficiente il rispetto del dettato del decreto Clini-Passera per risolvere i problemi del traffico delle Grandi Navi a Venezia ed annullare le relative ricadute sull'ambiente e sulla salute dei cittadini. Lo spostamento dell'Home Port veneziano in un'area più idonea, che noi desideriamo lontana dal fragile cuore della Città, può rappresentare una soluzione che ripensa non solo il traffico delle Grandi Navi, ma un assetto complessivo dell'accoglienza turistica in città. Dovrebbe essere, di logica, un solido investimento in grado di garantire l'attuale numero di toccate, se non addirittura aumentarle, senza i

rischi ambientali e l'impatto paesaggistico connessi a questo volume di traffico. Le aree oggi meno interessate dalla pressione turistica (Venezia oggi sfiora i 20milioni di visitatori/anno, concentrati nel Centro Storico), le stesse che oggi sentono maggiormente il clima di instabilità economica e che necessitano di interventi di rilancio, potrebbero goderne significativamente entrando a far parte a pieno titolo delle dinamiche cittadine, senza esserne più suburbio. per noi quindi è senza dubbio possibile creare lavoro salvaguardando l'ambiente, ma solo cancellando questo dualismo lavoro-ambiente che ci hanno imposto e su cui per anni si è giocato per il mantenimento dell'economia e del benessere del Paese. La sfida più evidente che abbiamo di fronte è dunque quella di cambiare questo paradigma. Ambiente (la sua tutela, controllo, valorizzazione) può significare lavoro, inoltre attraverso la green economy e la chimica verde, quella dei fatti e non delle parole, e l'innovazione, possiamo provare a trascinare il Paese fuori dall'evidente crisi occupazionale che stiamo già vivendo.

Lo scavo del Contorta e il dirottamento delle Grandi Navi lungo il canale dei Petroli potrebbe rivelarsi una soluzione accettabile entro determinate condizioni?

Per quanto ci riguarda la proposta di scavo del Contorta rispecchia la pochezza culturale delle idee dell'Autorità Portuale. Circa 4km di lunghezza, 140mt di ampiezza e 10mt di profondità al posto di un canale naturale profondo oggi pochi cm e largo poco di più. Un'altro sfregio al delicato equilibrio lagunare come se il solo deviare il percorso per le navi di stazza superiore alle 40mila tonnellate, per farle ormeggiare comunque nello stesso luogo, possa cancellare i rischi ed i danni ambientali già certificati (come quello dell'elevato inquinamento atmosferico, ad esempio). Come se il transito, che rimarrebbe invariato, di navi di stazza inferiore alle 40mila tonnellate, che raggiungono facilmente i 200/250 metri di lunghezza e che rappresentano più della metà dell'attuale traffico crocieristico, non riproponesse i medesimi rischi e offrisse quindi una risposta solo parziale al bisogno di strategia e prospettiva che ha Venezia. Lo scavo di uno o più nuovi canali all'interno della laguna, ha il preciso scopo di mantenere lo status quo, o peggio di aumentare in prospettiva il numero di toccate istituendo di fatto un doppio ingresso alla marittima, incredibilmente peggiorativo. Siamo assolutamente contrari e la sola idea ci fa rabbrividire. 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, 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. Come ambientalisti e come cittadini non possiamo più accettare soluzioni del secolo scorso da parte di una lobby imprenditoriale che di quegli anni è in grado di riproporre solo il peggio.

Un porto offshore come nel progetto De Piccoli potrebbe essere una risposta o semplicemente scarica il problema sul Cavallino?

Quello che non ci convince è il principio "lontano dagli occhi lontano dal cuore", come se il problema fosse risolto una volta e per tutte cancellando Venezia dagli scali crocieristici o spostando sempre più all'esterno dei confini Comunali il problema di turno. Il mare è bene comune che ci appartiene e che non può essere usato ed occupato per evitare di affrontare le sfide del prossimo futuro che devono partire, per quanto ci riguarda, dal recupero e dalla rigenerazione urbana di quanto abbiamo già compromesso. Non 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 che sia giocata 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. Le aree prospicienti il Lido di Venezia come quelle del Cavallino non ci appaiono adatte per un porto turistico utile alle Grandi Navi, per la vocazione balneare che le contraddistingue e di conseguenza per gli incalcolati impatti ambientali che un'insediamento portuale riverserebbe su zone di interesse turistico oltre che naturalistico come il litorale del Cavallino, S.Nicolò e l'oasi degli Alberoni, stravolgendone l'identità. Senza dimenticare il pesante

impatto sul paesaggio costiero che si andrebbe a creare. Come mai chi si è strappato i capelli contro il *Palaise Lumiere* a Marghera non si è ancora fatto sentire per impedire uno scempio visivo di diversa natura certo, ma di simili proporzioni, sul nostro litorale?

In caso contrario, dove potrebbero ormeggiare le Grandi Navi?

Venezia, com'è noto, convive con uno dei S.I.N. (Sito d'Interesse Nazionale) più estesi d'Europa, un'enorme area contaminata in abbandono e da bonificare che occupa una superficie a terra di 3.221 ettari, mentre quella relativa alle porzioni in mare è di 2.200 ettari, cui si aggiungono ulteriori 350 ettari di canali portuali. Pianificare il futuro della città e dell'attività portuale partendo dalla rigenerazione di una parte di territorio abbandonato e tragicamente inquinato, rappresenta a nostro avviso una straordinaria opportunità, un obbligo sociale e urbanistico, che dovrebbe essere la pietra angolare, il principio basilare su cui attivare un percorso di cambiamento che tenga in considerazione l'evidente necessità di mantenimento del comparto crocieristico e dei posti di lavoro ad esso connessi, con la tutela della salute dei cittadini e di un patrimonio paesaggistico, storico e architettonico mondiale. Noi riteniamo che lo spostamento della Marittima per le navi da crociera nell'area di Porto Marghera attraverso il passaggio per l'esistente canale dei petroli possa rappresentare la giusta soluzione, la risposta moderna alle richieste di un mondo che è cambiato e che pretende idee originali che tengano insieme le ragioni dell'occupazione e della crescita economica con quelle della fruizione sostenibile. In questo modo si eviterebbe 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 dell'area di Porto Marghera, un territorio che necessita disperatamente di un rilancio dopo anni di abbandono seguiti alla crisi del sistema industriale e del ciclo della chimica. Ci piace pensare che l'assurda localizzazione di un polo industriale che ha seminato morte e sofferenza negli anni passati possa essere considerata oggi un'opportunità verso la riconversione a scopi più nobili ed economicamente addirittura più vantaggiosi. E'chiaro che il rilancio di queste aree, per quanto ci riguarda, deve rappresentare una sfida per l'intero sistema Paese e non solo per la Città ed i suoi amministratori e deve avvenire secondo criteri che la orientino verso uno sviluppo sostenibile.

Che ne pensate della soluzione porto Marghera?

L'area di Porto Marghera può dunque essere secondo la nostra visione di città il luogo adatto per ospitare nel prossimo futuro in via definitiva le Navi da Crociera, oltre alle altre attività portuali. Questa è la nostra considerazione generale rispetto alle opzioni di aree possibili in campo. Rispetto ad una eventuale soluzione Marghera però, non possiamo esprimerci nel dettaglio poichè non abbiamo ancora visto una proposta progettuale concreta come invece già accaduto per le altre localizzazioni. In ogni caso, siamo convinti che il livello di progetto di cui occuparci e preoccuparci come ambientalisti in questa fase delicata non sia quello della progettazione esecutiva di singole opere ma quello della visione d'insieme, della pianificazione della città che vorremmo vedere svilupparsi in modo sostenibile ed armonico. Sulla qualità progettuale vigileremo, come abbiamo sempre fatto, quando sarà ufficializzato un progetto.

Come giudicate le politiche delle diverse Istituzioni, ad ogni livello, comunale, regionale e nazionale?

La politica dovrebbe prendere definitivamente ed urgentemente una decisione. Ad oggi abbiamo visto il Governo nazionale considerare con più attenzione le richieste dell'Autorità Portuale rispetto a quelle dell'Amministrazione Comunale, continuando a sostenere l'ipotesi Contorta nel nome di una emergenza che in realtà non esiste. La Regione Veneto la consideriamo "non pervenuta" nel dibattito sulle Grandi Navi, in quanto oltre alle dichiarazioni di Zaia a sostegno di Costa, nessun approfondimento è stato fatto ne tantomeno richiesto, ma non è una novità la mancanza di contenuti per la nostra giunta regionale. Del Comune ci sta piacendo l'attenzione che riposto da subito sull'agomento, dimostrando di averne capito l'importanza, ma sta perpetuando un attendismo già visto nella vicenda Mose, che ci preoccupa non poco. Noi chiediamo indistintamente a tutti i livelli della politica di valutare attentamente le soluzioni poste sul tavolo dai diversi soggetti interessati, ma di farlo considerando la loro decisione non solamente come utile tampone ad un problema

sociale o di eccessivo traffico marittimo in laguna, ma piuttosto come indirizzo politico necessario ad attivare una concreta pianificazione delle attività economiche future, delle necessità urbanistiche, sociali ed ambientali, nella definizione di una politica industriale che assuma il turismo e il futuro di Venezia come asset fondamentale per il Paese. Ad oggi, nessun livello delle varie isitituzioni in gioco, ha risposto a queste nostre sollecitazioni.

Che futuro sognate per la laguna di Venezia?

La laguna di Venezia ha già un presente ben definito che dovrebbe già caratterizzare indiscutibilmente il suo futuro. L'istituzione del Parco della Laguna Nord, che ci ha visto come Legambiente tra i promotori, per quanto ci riguarda è stato un primo importante passaggio che l'amministrazione ha attivato, ufficializzando di fatto il suo valore naturalistico e la necessità di tutela ambientale. Bene è ricordare che il titolo di "patrimonio mondiale dell'umanità" Unesco riservato a Venezia, già oggi include la sua laguna quale prezioso habitat ricco di signficativa biodiversità. La strada è dunque già segnata ed è quella della tutela della laguna di Venezia attraverso la promozione e valorizzazione di aree di pregio dal punto di vista didattico, sociale e turistico; del recupero delle barene naturali con tecniche a basso impatto, diversificando gli interventi e ridistribuendo lavoro che difenda e rigeneri la città e la sua laguna, invece che sfruttarla; di allegerire la pressione turistica sul centro storico ridando ruolo, dignità ed importanza alle isole ed alla terraferma; di invertire la tendenza distruttiva di una mobilità acquea senza controllo, passando a sistemi innovativi e sostenibli di trasporto che migliorino la qualità delle acque lagunari diminunedo l'effetto erosivo su rive e barene; di estromettere, se necessario infine, quel traffico crocieristico che non sarà in grado di adeguarsi rapidamente alle necessità di tutela di un territorio così fragile e non vorrà accettare le sfide di innovazione e cambiamento che il presente ci impone.

Cristiano Gasparetto è architetto e membro del direttivo di Italia Nostra di Venezia

Grandi Navi e laguna, sono due cose assolutamente incompatibili?

Le grandi navi, delle quali va definita la dimensione ma certamente sopra le 40 mila tonnellate stabilite dal decreto Clini-Passera, sono assolutamente incompatibili con la laguna e devono restare in mare. Lo sono per l'inquinamento atmosferico (fumi, radiazioni, onde), per il pericolo diretto di incidenti, per la demolizione della morfologia lagunare e lo smantellamento di quanto costruito, per il carico turistico aggiuntivo senza controllo.

Con una ipotetica chiusura della marittima, i lavoratori e le Compagnie di navigazione temono ricadute occupazionali nel settore crociere. Che ne pensate?

La Marittima non deve assolutamente chiudere ma attrezzarsi per le navi inferiori alle 40.000 tonnellate e per tutti gli altri tipi di natanti compatibili con la laguna fornendo i servizi e le strutture necessarie al loro permanenza. Negli spazi che si liberano sarà possibile una utilizzazione cittadina per quelle funzioni che oggi la città d'acqua non può offrire al suo interno (ad esempio spazi per giovani, per grandi eventi, per fiere, mostre, concerti, ecc.). Un porto nuovo in mare offre la stessa occupazione di quello oggi in Marittima, la cui occupazione in loco diviene aggiuntiva. Pure aggiuntiva è l'occupazione per allestire il porto in mare e per i suoi servizi di sostegno. Nuova occupazione al fine servirà per ristrutturare e gestire il Porto in Marittima con le nuove funzioni marinare e quelle a favore della città. In definitiva molta più occupazione.

Salvaguardare occupazione e ambiente insieme. E' possibile?

Non solo è possibile che salvaguardia, ambiente e occupazione stiano assieme ma è la solo possibilità per una riconversione del sistema produttivo che rilanci produzione e occupazione. Una nuova occupazione si costruisce sul risanamento ambientale, sui servizi e le salvaguardie per la sua conservazione, sulla ricerca – anche innovativamente avanzata – per una sua diversa utilizzazione (una specie di *new-deal* americano dopo la crisi del '29).

Lo scavo del Contorta e il dirottamento delle Grandi Navi lungo il canale dei Petroli potrebbe rivelarsi una soluzione accettabile?

Lo scavo del canale Contorta, come quello di qualsiasi altro canale in laguna, non può in alcun caso essere una soluzione ma distrugge definitivamente la laguna in quanto tale, aumentando la perdita

di sedimenti in mare, rafforzando correnti distruttive della sua morfologia, già compromessa dalle opere del MoSE. Di fatto trasformando la laguna in un braccio di mare con le terribili conseguenze che questo comporta.

Un porto offshore come nel progetto De Piccoli potrebbe essere una risposta o semplicemente scarica il problema sul Cavallino?

I porti galleggianti previsti in bocca di porto, nel mare fuori dell'isola del MoSE, sono una possibilità alternativa ma, perché non spostino i problemi sul Cavallino, bisogna che siano distanti dalla sua costa, non abbiano nessun rapporto fisico con il suo territorio per evitare un nuovo carico della mobilità su gomma, siano alimentati dalla centrale elettrica del MoSE per evitare inquinamenti atmosferici, di onde elettromagnetiche e simili. Di fatto navi alla fonda con motori fermi collegate via acqua con Venezia.

In caso contrario, dove potrebbero ormeggiare le Grandi Navi?

Se non si vuole questa soluzione, le grandi navi dovranno trovare nuovi approdi in mare. Sono possibili nuovi porti galleggianti fuori della costa o in altre bacini portuali esistenti.

Il gigantismo navale però comincia già ad essere messo in discussione al proprio interno e questo potrà riaprire la questione. Un porto galleggiante fuori della laguna è di per sé "provvisorio", costa meno di uno fisso, può essere modificato e, all'occorrenza, smontato e venduto e portato altrove.

Che ne pensate della soluzione porto Marghera?

La cosiddetta "soluzione Marghera" non è una soluzione, neppure provvisoria. Le enormi navi crociera dovrebbero passare nel *canale dei petroli* già sovraffollato da tutte le navi da trasporto (porta conteiners, petroliere, gasiere, porta rinfuse, ecc:) rendendo immediatamente necessario, per motivi di sicurezza siappur minimi, il suo allargamento e la costruzione di argini in pietra proibiti dalle Leggi vigenti. Le navi, per il loro numero e le loro dimensioni, continuerebbero a demolire la morfologia lagunare sollevando sedimenti che si disperderebbero ancor più direttamente in mare.

Le banchine d'attracco a Marghera non sono sufficienti al nuovo traffico, i terreni sono inquinati; in altre parole sarebbero necessarie opere trasformative, grandi per strutturazione e costi, che le renderebbero comunque permanenti come i danni alla laguna, al di là della proclamata transitorietà.

Come giudicate la politica dell'amministrazione comunale sulla questione?

La politica dell'Amministrazione Comunale è stata inadeguata sull'intera questione, assumendo posizioni contraddittorie e timide per la mancanza di una visione strategica della portualità soprattutto in relazione ai limiti e le possibilità che la città di Venezia pone in ragione delle proprie caratteristiche. L'Amministrazione non ha dato seguito all'art. 35 bis inserito, su richiesta ambientalista, dal Consiglio Comunale nel PAT, che prevedeva, in tempi ormai scaduti, analisi, studi e verifiche –garantite come indipendenti dai poteri- al fine di individuare una strategia per le crocieristica con trasformazioni garanti di occupazione e ambiente.

Che futuro sognate per la laguna di Venezia?

Non è questione di sognare un futuro per la laguna ma di prendere ad esempio i modi con quali nel passato la Repubblica veneziana è riuscita a utilizzarla per le gli usi dei suoi abitanti, continuamente modificandola per poterla conservare *come laguna*: una salvaguardia viva di un sistema naturale fortemente antropizzato.

Cosa si può fare?

E' necessario costruire un continuo rapporto con i cittadini per conoscerne le istanze, le proposte e con loro, in vigile presenza, attuare le trasformazioni rese necessarie da un crocierismo *fuori misura*: modo complesso ma molto efficiente politicamente del quale si è persa, forse, anche la memoria.

Giuseppe Tattara è membro del Comitato No GrandiNavi

Grandi Navi e laguna, sono due cose assolutamente incompatibili?

Sì, per la pericolosità e per la dimensione. La pericolosità perche l'errore umano è sempre possibile e comunque anche assumendo non si verifichi mai, sono possibili altri incidenti. In queste navi è frequente l'incendio che puo mettere fuori controllo la strumentazione di bordo (quindi la

direzione), lo sversamento di materiale inquinante e simili. La dimensione: si pensi che la profondita media della laguna è di 1,50 com ele navi pescano dai 9 ai 10
metri, sono lunghe anche 350 metri (ma preso toccheranno i 400) e nei canali anche artificiali della laguna non passno, se non prevedendone un approfondimento e allargamento fuori misura. Sui danni provocati dal canale Malamocco Marghera per il mantenimento della morfologia lagunare rinvio a D'Alpaos, "Fatti e misfatti delle laguna", disponibile on line.
Con una ipotetica chiusura della marittima, i lavoratori e le Compagnie di navigazione temono ricadute occupazionali nel settore crociere. Che ne pensi?
No se le compagnie hanno certezze su attracchi alternativi. Le compagnie armatrici non possono vivere nell'incertezza perche programmare viaggi di cinquemila persone, i rifornimenti, eccetera, non è cosa che si fa a breve termine. Per il resto Venezia è una delle prime attrazioni a livello mondiale e qualche disagio rispetto all'oggi (che poi non è detto ci sarà)
i crocieristi possono ben sostenerlo
Salvaguardare occupazione e ambiente insieme. E' possibile?
Sì, se i movimenti ecologisti mondiali e con loro il nostro spingeranno le navi a usare combustibili puliti (ad esempio gassosi) a usare filtri antiparticolato (alcune compagnie hanno iniziato: Carnival e Aida), a rispettare norme stringenti sull'inquinamento
dell'acqua, dichiarando il nord Adriatico una Zona a Emissioni Controllate come oggi sono il Mare del Nord, il Mar Baltico e i Caraibi. Anni fa l'uso dei combustibili di oggi sembrava impossibile, eppure le compagnie si sono adeguate e i loro conti non ne hanno sofferto.
Lo scavo del Contorta e il dirottamento delle Grandi Navi lungo il canale dei Petroli potrebbe rivelarsi una soluzione accettabile entro determinate condizioni?
In nessuna condizione perchè richiederebbe un raddoppio del canale e questo non è accettabile per le ragioni dette prima
Un porto offshore come nel progetto De Piccoli potrebbe essere una risposta o semplicemente scarica il problema sul Cavallino?
Se fatto con le cautele di cui dicevo sopra credo sia accettabile, salvo la considerazione che la corsa al gigantismo navale è insensata e spero tra qualche tempo si dimostri
anche economicamente insostenibile. Credo che andrebbe messo un numero massimo
alle grandi navi che possono attraccare e si dovrebbe cercare di indurre, attraverso una politica di prezzo, le compagnie a usare navi che non superio i 300 metri (e che portano sempre piu di 3000 passeggeri)
In caso contrario, dove potrebbero ormeggiare le Grandi Navi?
In un avanporto in mare. Ideale sarebbe che si facesse un consorso pubblico per interessare al problema tutti i migliori ingegni a livello mandiale. Sfortunatamente si procede per
tentativi, fidando sulla improvvisazione, ma anche sulla conoscenza e il buon
senso, di progettisti locali, per altro tutti meritori
Come giudichi le politiche delle diverse istituzioni, ad ogni livello, comunale, regionale e nazionale?
Male perchè imporvvisate e irresponsabili di fronte alla mole del problema che si deve affrontare. E' richiesta competenza, trasparenza e celerità e nessuna delle istituzioni nominate si è
mossa avendo queste come direttrici
Che futuro sogni per la laguna di Venezia?
Un futuro che rispetti la sua morfologia, la difenda riducendo progressivamente la profondità delle bocche di porto, ne tuteli le barene. La laguna è compatibile solo con
navi di dimensioni relativamente modeste e con un turismo lagunare simile al turismo che si ha nei laghi o in altre zone costiere tutelate
Perchè la Autorità portuale e la società che gestisce le crociere (e che dall'Autorità portuale è stata creata) sostengono la soluzione del canale Contorta?
Perché pur essendo enti pubblici funzionali, ragionano in modo
da massimizzare i loro profitti di breve periodo e i loro stipendi (5-6 anni),

l'orizzonte temporale del loro management attuale. A una società pubblica chiediamo invece di agire in trasparenza, promuovere il dibattito e il confronto di iniziative diverse, bandire un concorso per idee e non sposare l'unico progetto (del Contorta) che è oltretutto fuori legge in relazione alle leggi che tutelano la laguna