

# *Materiali d'Informazione*

*Febbraio 2014*

## *La nostra storia e le nostre lotte*

### *Grandi Navi Fuori dalla Laguna !*

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

*Seconda Parte (2009- 2011)*

*di Luciano Mazzolin*



## **INTRODUZIONE**

**Questa è la seconda parte del documento “La Nostra storia e le nostre lotte - Fuori le grandi navi dalla Laguna! (2002-2014)- che sintetizza il periodo 2009-2011**

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

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

*Il documento completo è di 220 pagine (19 MB); quindi lo abbiamo diviso in più parti che diffondiamo come allegati PDF a mail che vengono inviate il Venerdì e il Martedì per alcune settimane.*

*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*

# *La nostra storia e le nostre lotte*

## *Grandi Navi Fuori dalla Laguna !*

*Seconda Parte (2009- 2011)*

*di Luciano Mazzolin*

**27 Gennaio 2009** – Conferenza stampa AmbienteVenezia, NOMOSE, Coordinamento cittadino Contro le Grandi Navi e MultiMediaRecords nella sede di Campo Santa Margherita per la presentazione del nuovo progetto multimediale che coinvolge molte realtà associative e di movimento del nostro territorio. Il nome del progetto è: **“Oltre i Recinti”**. Si inizia con una serie di trasmissioni video della durata ognuna di 60 minuti che affronteranno un tema per ogni settimana per i mesi di febbraio e marzo che verranno trasmessi su: EUROITALY SKY 893 in onda ogni mercoledì e venerdì; TELEVENETO in onda il giovedì e sabato. Per quanto riguarda le nostre problematiche (MOSE, Laguna e territorio veneziano, Grandi Navi ) verranno fatte due trasmissioni sotto il titolo *Venezia Crepa* che vengono trasmesse l'11 febbraio e il 25 marzo 2009 – Vengono duplicate diverse centinaia dvd delle due trasmissioni e diffusi nelle vari iniziative del periodo. Il progetto viene realizzato con la collaborazione tra le diverse associazioni, movimenti e MultiMediaRecords.

**2 Febbraio 2009** – Riunione a Ca'Badoer con molte associazioni per preparare le osservazioni al PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale)

**16**

GIOVEDÌ  
5 febbraio 2009

la Nuova

DEGRADO IN LAGUNA

## San Biagio, cede un pezzo di riva

La Riva  
San Biagio  
ha perso  
un pezzo

**VENEZIA.** Una pietra d'istria d'angolo finita in acqua, in riva San Biagio, in pieno bacino San Marco. «E' l'effetto delle onde e delle correnti al passaggio delle grandi navi», denunciano i componenti dell'associazione Ambiente Venezia. Nei giorni scorsi Stefano Fiorin ha documentato le varie fasi del degrado della Riva Sette Martiri e dell'intero percorso che va da dai Giardini a Riva Schiavoni. Il blocco in pietra d'Istria, da mesi pericolante, è adesso finito in acqua, e sarà difficile recuperarlo e rimetterlo al suo posto. «Eppure», dice Fiorin, «avevamo denunciato più volte lo stato precario della riva. Cosa aspettano, che vada tutto in acqua per ricostruire?». Ambiente Venezia produrrà nei prossimi giorni un opuscolo di denuncia sul degrado delle pietre della città. (a.v.)

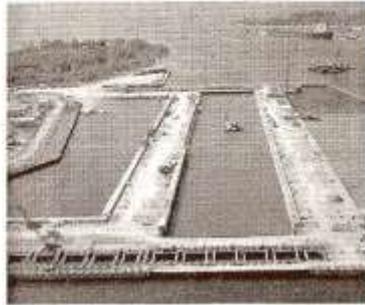


**FONDI BEI**

*Le reazioni  
degli ambientalisti*

**VENEZIA.** «Venezia cade a pezzi e la lobby pro Mose, governo e ministro Brunetta in testa, chiedono all'Europa soldi solo per le imprese del Mose». L'associazione Ambiente Venezia alza il tiro, e critica duramente il recente annuncio che la Bei — Banca europea degli investimenti — ha stanziato a favore del progetto delle dighe alla boche di porto un altro miliardo e mezzo di euro. «Non ci sono soldi per i restauri della città», dice il portavoce Luciano Mazzolin, «e governo e Regione pensano solo a garantire i soldi per portare avanti la grande opera inutile e dannosa. Fino ad oggi i cantieri e gli scavi hanno soltanto aumentato la velocità delle correnti, rendendo ancora più pericolosa l'entrata dell'acqua in laguna». Intanto, denuncia l'associazione, pezzi di pietra d'Istria cadono un'acqua come in Riva dei Sette Martiri, e nessuno interviene. «Dove sono il governo, la Capitaneria, il Comune, la Soprintendenza, la magistratura?»

Intanto il finanziamento europeo sembra ormai certo. Annunciato dal ministro del-



Un cantiere del Mose. Arrivano i soldi della Bei

le Infrastrutture Altero Matteoli, confermato dal presidente Galan e dal presidente del Magistrato alle Acque Patrizio Cuccioletta. Per renderlo operativo si dovrà però attendere l'archiviazione della procedura di infrazione avvia-

ta per i cantieri del Mose, aperti in violazione ad alcune direttive europee sulla tutela dell'ambiente e dell'habitat. Archiviazione di cui il governo è certo, ma che non è stata ancora ufficializzata, contro cui le associazioni ambientaliste hanno già annunciato ricorso alla Corte europea dei diritti fondamentali.

Tra le motivazioni della Bei per la concessione del finanziamento, anche il fatto che «le opere già realizzate hanno già prodotto effetti benefici sulla laguna». «Una barzelletta», replicano a Italia Nostra, «chissà chi gliel'ha raccontata. Come fanno a dire una cosa del genere se l'opera non è ancora in funzione? Invece è aumentata l'erosione e la velocità delle correnti». Anche il Comune, negli studi diffusi dall'Osservatorio naturalistico e presentati lo scorso anno dal sindaco Cacciari, aveva definito «molto gravi» i danni apportati all'ambiente dai cantieri e dai lavori, in parte irreversibili, quantificando il danno in 120 milioni di euro. Adesso il discorso è «congelato» in attesa delle decisioni di Bruxelles. (Alberto Vittucci)

L'associazione Ambiente Venezia: «Comandano le lobby»

**«Mentre la città cade a pezzi i soldi finiscono tutti al Mose»**

9/2/09 nuova

# IL GAZZETTINO.it

Venerdì 13 Febbraio 2009,

Prime critiche al Ptcp, il piano territoriale di coordinamento provinciale recentemente adottato da Ca' Corner. Secondo una nutrita schiera di associazioni, comitati e voci storiche dell'urbanistica veneziana (da Edoardo Salzano a Stefano Boato), sarebbe uno strumento che avvalla gli interessi immobiliari in campo, rinunciando così alla gestione di un territorio tanto complesso e che sarebbe invece bisognoso di scelte coraggiose. Osservazioni messe nere su bianco nel corso di un tavolo di lavoro che si è riunito, in questi mesi, all'Istituto universitario di architettura di Venezia, e che lunedì prossimo saranno depositate a Ca' Corner. Lo stesso giorno il contenuto di queste «osservazioni critiche», con tanto di «puntuali proposte di modifica», sarà illustrato alla stampa da un nutrita rappresentanza del tavolo. Ci saranno Edoardo Salzano, già docente luav; Carlo Costantini, del coordinamento comitati di Cavarzere e Cona; i docenti luav Stefano Boato, Maria Rosa Vittadini e Carlo Giacomini; Cristiano Gasparetto, di Italia Nostra; Luciano Mazzolin, di Ambienteveneziana; Angelo Nordio, del Laboratorio Mirano Condivisa; Glaide Leo, del comitato NoAR; Salvatore Lihard e Annalisa Turchetto, del Forum 11 ottobre; Eliana Caramelli, dei Cantieri sociali; e ancora Oscar Mancini, Andrea D'Apporto, Paolo Cacciari, Armando Danella...

Un gruppo nutrito, e qualificato, secondo cui il «Ptcp adottato è contraddittorio negli enunciati, privo di strategia e rinunciatario nella tutela del territorio - si legge in una nota -. Nei fatti il Ptcp asseconda le scelte di nuova urbanizzazione del territorio che i poteri legati all'accrescimento e alla valorizzazione della rendita immobiliare hanno già deciso, anche in contrasto e oltre ciò che prevede la pianificazione comunale. Casi eclatanti sono "Veneto City" e "Quadrante Tessera". Con la conseguenza di rendere sempre più improbabile la bonifica e il recupero di Porto Marghera». Pesante il giudizio su Ca' Corner: «La Provincia abdica al proprio ruolo rinunciando a formulare prescrizioni sugli strumenti urbanistici sotto ordinati (Prg) e indicazioni sulle scelte infrastrutturali d'ordine superiore. Vedi i casi della nuova autostrada Romea con la viabilità connessa, dell'attraversamento di Mestre del Treno ad Alta Velocità, del nodo intermodale di Tessera. Particolarmente gravi le lacune in materia di difesa delle lagune di Venezia e di Carole e, in generale, delle aree di gronda».

Per questo il gruppo di associazioni, comitati e esperti del tavolo chiedono che le «osservazioni vengono istruite in un pubblico contraddittorio e che le "controdeduzioni" vengano approvate dal Consiglio provinciale attraverso una formale "riadozione" del Ptcp, in modo da tutelarsi nei confronti della Regione e di salvaguardare il territorio nelle more di approvazione del nuovo Piano».

**21 Marzo 2009** – Viene presentato ed inviato alle varie istituzioni il nuovo sul degrado delle rive della città di Venezia.

**MARZO – APRILE 2009**

**Materiali d’informazione**  
**Monitoraggio sulle situazioni di degrado**  
**di Rive e Fondamente di Venezia**



**OSSERVATORIO TRASFORMAZIONI TERRITORIALI E SOCIALI**  
**dell’ ASSOCIAZIONE AMBIENTEVENEZIA**

Al Presidente della Municipalità di Venezia – Murano – Burano  
Al Sindaco del Comune di Venezia  
Al Presidente di Insula spa  
Al Presidente della Provincia di Venezia  
Al Presidente della Regione Veneto  
Al Presidente del Magistrato alle Acque di Venezia  
Al responsabile della Capitaneria di Porto di Venezia  
Alla Soprintendente per i beni architettonici e paesaggistici di Venezia e Laguna  
Al Comitato Interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo  
( art.4 legge 798/84) detto "Comitatone"  
Al Ministro per i beni e attività culturali  
Al Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti  
Alla Corte dei Conti  
All'UNESCO – Ufficio regionale per l'Europa  
Al Parlamento Europeo  
Alle Commissioni Ambiente e Trasporti del Parlamento Europeo  
Ai Gruppi Politici presenti negli enti e Istituzioni sopracitate  
Agli Organi di Informazione  
Alla Procura della Repubblica di Venezia

*Il presente dossier fa seguito* al precedente dossier prodotto e consegnatovi nel Maggio 2008, che era dedicato all'impatto del traffico portuale su Venezia e la sua laguna;

*fa seguito* alle numerose denunce pubbliche, riportate ampiamente nei giornali locali di questo ultimo anno, in cui la nostra associazione segnalava situazioni di degrado (e qualche volta di pericolo per la pubblica incolumità) che peggiorano a vista d'occhio senza che nessuno degli organi preposti intervenga;

*fa seguito* alle numerose mostre multimediali intitolate "VENEZIA CREPA !" (foto, filmati e documenti vari e dibattiti di approfondimento) fatte nel territorio ;

*fa seguito* alla presentazione di tre DVD sui diversi problemi che gravano su Venezia e i suoi cittadini ( l'ultimo è stato presentato alla Mostra del Cinema di Venezia nella sezione Industry)

*fa seguito* ad alcune puntate televisive autoprodotte all'interno della trasmissione "Oltre i Recinti" andate in onda nel canale 893 di SKY - Euroitaly e in analogico su TELEVENETO.

**Il presente dossier contiene un monitoraggio abbastanza ampio e dettagliato delle situazioni di degrado di rive e fondamente di Venezia; le foto sono state fatte tutte a febbraio e marzo 2009 e sicuramente non hanno bisogno di molti commenti. Abbiamo seguito un percorso che qualunque cittadino (e anche i tecnici preposti) può fare agevolmente e verificare.**

**Le cause di questo vero e proprio disastro, secondo noi, sono molteplici e molte hanno effetti sinergici cumulativi: normale incuria e la totale omissione di intervento di manutenzioni ordinarie e preventive ; interventi rari, sporadici e fatti al rallenty di manutenzioni straordinarie;**

**il Moto ondoso di imbarcazioni private, di imbarcazioni da trasporto di merci e persone pubblico e privato;**

**l'impatto di enormi e paurosi volumi d'acqua su rive e fondazioni di palazzi prodotti dal normale traffico portuale e dalle grandi navi da turismo che transitano (per futili motivi: profitto di poche lobby, vendita del pacchetto turistico e foto ricordo di Venezia e vista fatto dall'altezza di un sesto o ottavo piano);**

**lavori di escavo e manomissione ambientale causati da escavo dei canali portuali per far entrare in laguna navi sempre più grandi e i lavori alle bocche di porto del progetto Mose che dovrebbe difendere Venezia dalle acque ed invece fanno aumentare quantità e velocità delle acque che entrano ed escono dalla laguna stravolgendo i normali flussi di corrente e di cicli di marea;**

**I molti organismi ed enti preposti diranno che le risorse economiche mancano o sono insufficienti ..... ma non è così!**

**Il fiume di denaro pubblico che attraverso la legge speciale arriva per la difesa di Venezia, invece che servire per i moltissimi interventi di manutenzione cittadina (che creerebbero anche moltissimi posti di lavoro per decenni ) viene dirottato su opere che noi consideriamo obsolete, inutili e dannose come il Progetto MoSE o come il Progetto della Sublagunare ( che sono controllati e gestiti dalla lobby delle cosiddette Grandi Opere.....)**

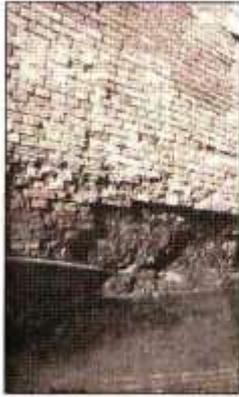
**Con questo documento chiediamo a tutti voi a seconda delle vostre competenze e responsabilità un intervento rapido che sani le situazioni di degrado che vi segnaliamo.**

***L'Osservatorio delle Trasformazioni Territoriali e Sociali  
dell'Associazione AmbienteVenezia***

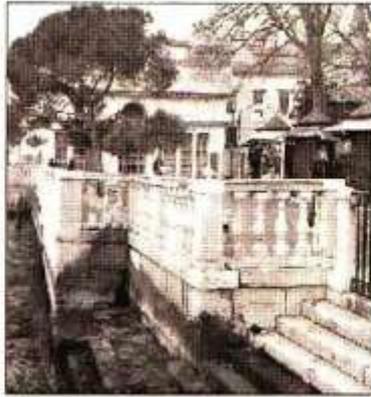
**DOSSIER SUL DEGRADO**

# Una denuncia ai "responsabili" della città in 150 immagini

Insula: «Sono finiti i finanziamenti, le ditte aspettano 17 milioni stanziati a bilancio ma mai arrivati da Comune e Regione»



Il rio di San Daniele, che circonda l'Arsenale



La scalinata dei Giardinetti Reali a San Marco



Una voragine in Rio delle Vergini, all'Arsenale



La fondamenta sul Canal Grande davanti alla stazione



Un cedimento in Riva dei Sette Martiri



Cedimento a San Basilio, in Marittima



La riva di Sant'Elena distrutta dal motondoso

Un dossier sullo stato di degrado in cui versa Venezia. Oltre 150 fotografie con le quali lanciare l'allarme sulla situazione di decadimento che, rive, palazzi e fondamenta, manifesta. Sei percorsi che attraversano la città, per toccare con mano i cedimenti dell'ex Serenissima.

E quanto è stato consegnato ieri dall'osservatorio Trasformazioni Territoriali e Sociali e dall'associazione Ambiente Venezia, a "tutti gli enti che hanno qualche competenza o responsabilità nel settore". Diciotto destinatari tra i quali: il Parlamento Europeo, la Corte dei Conti, il Ministero alle Infrastrutture e ai Trasporti e quello per i

Beni e le Attività Culturali e la Procura della Repubblica.

Le fotografie presenti nel dossier sono state scattate tra il febbraio e il marzo di quest'anno e, come sottolineato dai curatori del reportage, fanno seguito a quanto già diffuso nel maggio 2008.

Tra le principali cause di quello che gli autori del dossier definiscono come un "autentico disastro", ci sono l'incuria e la poca manutenzione, il moto ondoso ed il passaggio delle grandi navi.

Nei prossimi giorni la versione integrale del dossier, con le fotografie e le annotazioni dei redattori, verrà inserito in diversi siti internet e potrà essere consultato da chiunque.

Intanto, anche se non tutti i destinatari sono ancora entrati in possesso del documento, le reazioni non si fanno attendere. È facile d'altronde, per chi conosce Venezia, immaginare cosa sia

**Rumiz: «Serve una manutenzione costante ma ci vorrebbe anche una continuità di risorse che invece non arrivano neanche quando promesso»**

rappresentato nelle foto.

"Trovo l'iniziativa molto interessante e mi fa piacere che ci abbiano inclusi tra i destinatari del dossier - spiega Giampaolo Sprocati,

presidente di Insula - Per conto nostro monitoriamo costantemente la città, quindi conosciamo bene il problema. Purtroppo la situazione attuale ci vede osservare il decadimento, ma siamo iner-

mi davanti a tale logorio. Ripeto spesso: sono finiti i soldi. Non solo non ci sono arrivati i finanziamenti previsti per il futuro, ma neanche quelli che ci erano stati pro-

messi e siamo indietro con i pagamenti per lavori già svolti. Ci mancano 17 milioni di euro già inclusi nel bilancio, provenienti da Comune e Regione. La cosa drammatica è che per far fronte ai creditori, dobbiamo rivolgerci alle banche, così facendo siamo costretti a pagare gli interessi. In questo modo, spendiamo più di quanto dovremmo. Perciò ringrazio i curatori del dossier, ma non saprei veramente come e cosa fare di più rispetto a quanto stiamo già facendo".

Non ho ancora visto il documento, ma conoscendo la città, posso immaginare a cosa si riferiscano le immagini - sottolinea Mara Rumiz, assessore ai lavori pubblici - Il

degrado c'è, inutile negarlo. Direi però che la situazione è migliore rispetto a vent'anni fa. Il problema di Venezia è che la città necessita di una manutenzione urbana costante e non a singhiozzo. Per fare ciò avremmo bisogno di continuità di risorse. Nessuno di noi si sogna di avere i finanziamenti che arrivavano fino al 2002. Quello che chiediamo è che ci indirizzino un tot di soldi, quantomeno per programmare gli interventi. Purtroppo le risorse non arrivano, aspettiamo ancora i soldi che ci ha destinato il Cipe in sede di Comitato: 28 milioni di euro mai arrivati".

**Davide Calimani**

**23 Marzo 2009** – Consegna Dossier sul degrado delle rive a: Comune, Provincia, Municipalità, Insula, PPV, MAV, Procura, Unesco, Soprintendenza.

**28 e 29 Marzo 2009** – San Servolo – Convegno Nazionale Medicina Democratica – con dibattiti su Economia e Ambiente –

Il 29 marzo dibattito **“Quale futuro per il nostro territorio”** con intervento introduttivo di Franco Rigosi su **“Il saccheggio del territorio....e lo chiamano sviluppo”** AmbienteVenezia presenta una videoinchiesta sui problemi di Venezia e della sua Laguna; interventi di Paolo Cacciari su economia della decrescita e ambiente, e poi Stefano Boato, Cristiano Gasparetto, Enzo Castelli Presidente Municipalità di Venezia

La mostra multimediale (foto e video) **“Venezia Crepa”** su Mose, Alluvioni Terraferma, Traffico Grandi Navi, Degrado Rive, Porto Marghera – Salute – Lavoro- Ambiente. Rimane aperta fino al 5 aprile.

**Medicina Democratica**

Organizzano  
**nell'isola di San Servolo**  
Venezia  
una serie di seminari e dibattiti su alcuni argomenti di estrema attualità  
La partecipazione è libera

**SABATO 28 marzo 2009**

**Ore 14 Assemblea Plenaria**  
con la presenza delle associazioni che partecipano ai lavori dei seminari e gruppi di lavoro tematici  
Interventi di: Rita Zanetti - Associazione alla Pace, Napoli nella Provincia di Venezia - Alberto Binaglia - Fondazione Venezia e Franco Gaspari - Silvana Girardo - Fondazione RESEC - Anna Poma - Forum Salute Venezia

I lavori continuano nel GRUPPO DI LAVORO SULLA SALUTE MENTALE coordinato da Irene Bellodi

**Ore 15 - Dibattito Pubblico su: Amianto e salute nei luoghi di lavoro**  
Partecipano le associazioni della vittima dell'amianto del Veneto e del Friuli Venezia Giulia  
Interventi di: Franco Bellodi - presidente AEA - Venezia - Alessandro Sabbiucca - presidente del Centro della Provincia di Venezia - sen. Felice Casarini - ex relatore consiglio di legge - DSV - Annamaria Marin - sindaco paroli AEA Venezia - DSV - Patrizia Sedocco, avv. Il piano sulla per ASIA e MIA sotto la Marina Militare (PS) - DSV - Cosimo-Daniano Cicerlino - sindaco paroli AEA Venezia - Gino Carpentiero - ex relatore e presidente del DSA di Venezia

**Ore 18,30** - I processi e circuiti di Medicina Democratica e delle associazioni delle vittime dell'assente  
Interventi a cura di Luigi Rizzo e Fulvio Arosio

**Ore 19,30 Cena**

**Ore 20,30**

- Gruppo di lavoro sui ricorsi e processi di MD, AEA - coordinato dall'avv. Stefano Palmisano - Con presenza degli avvocati che operano nei tribunali e nei processi civili e penali
- Gruppo di lavoro su esperienze e realizzazioni della Casa della Salute (Peglia e Berdegna) coordinato da Tossino d'Angelo

**DOMENICA 29 marzo 2009**

**Ore 9 Dibattito pubblico su: Economia e Ambiente**  
**Quale futuro per il nostro territorio?**  
Intervento introduttivo di: Franco Rigosi - Il saccheggio dell'ambiente - La chiamata all'azione - La lotta al degrado ambientale - Gli sviluppi del progetto europeo per la sostenibilità del territorio  
L'Associazione: AmbienteVenezia - presenta un filmato di carattere sociale - problemi ambientali - di Venezia e della Laguna  
Altri interventi di: Alessandro Sabbiucca - sindaco paroli di Venezia - Paolo Cacciari - ex relatore della decrescita e ambiente - Stefano Boato - Assessore di Venezia di politica urbana - Cristiano Gasparetto - ex relatore su economia ambientale e sviluppo - Enzo Castelli - Presidente della Municipalità di Venezia - Venezia - Venezia

**Ore 11: Discussione con interventi delle associazioni e dei cittadini presenti**  
**ore 13: Conclusioni**  
**ore 13,30 Pranzo**

L'evento è stato realizzato in collaborazione con:  
Municipalità di Venezia  
Associazione AmbienteVenezia

Fino al domenica 5 APRILE 2009  
nell'isola di San Servolo  
**Mostra fotografica**  
sulle situazioni di degrado  
di Rive e Fondamente di Venezia



OSSERVATORIO TRASFORMAZIONI TERRITORIALI E SOCIALI  
dell' ASSOCIAZIONE AMBIENTEVENEZIA



**la Nuova**  
**VENEZIA** Castello, 5653  
 Centralino 041.24.03.111  
 Fax 041.52.11.007  
 Abbonamenti 800.299.330  
 Pubblicità 041.396.981

# Venezia

LUNEDÌ  
30 marzo 2009  
11  
e-mail: cronaca.ve@nuovavenezia.it



## IL PORTO E L'AMBIENTE

*Il presidente dell'Autorità portuale e il PdL veneziano vogliono scavare ancora a Malamocco fino a -14*

*Ma il commissario Casarin prevede -11. Ogni metro significa smaltire un milione di metri cubi. Polemica sui rischi in laguna*



Una grande nave da crociera in bacino San Marco

**Le sirene suonano due volte in serata**  
**Acqua alta a quota 125 centimetri**

Acqua alta: dopo una giornata relativamente tranquilla, a causa dell'improvviso cambio del vento, ieri sera è tornato l'allarme. Le sirene sono tornate a suonare nella tarda serata di ieri: una prima volta alle 20 e una seconda alle 22.15. Per la mezzanotte era prevista una quota di 135 centimetri. I gelmi disegli il sotto più registrati, verso le 22, nell'area di Rialto e nelle parti più basse del centro storico. Era andata meglio fino al tardo pomeriggio di ieri, quando l'allarme sembrava rientrato, 90 centimetri sabato sera poco prima della mezzanotte, 90 centimetri ieri alle 13.50, con l'acqua che ha interessato circa l'1 per cento della città, rimanendo però per oltre un'ora sulla quota massima prima di cominciare a calare. Colpa del vento e secondo alcuni esperti anche della grande velocità con cui l'acqua entra oggi in laguna attraverso le bocche di porto. Fatto sta fuori stagione si è assistito a una sequenza di acque medio alte — tutte a quote per cui il Mose non sarebbe entrato in funzione — per tre giorni di seguito. L'Ufficio previsioni mare del Comune ha informato per tempo degli eventi. Sabato sera sono state azionate anche le sirene, per la possibilità che con il permanere del vento la quota potesse toccare i 110 centimetri. Quota superata nella notte.

# Fondali, guerra delle quote

## Non c'è posto per altri fanghi

di Alberto Vitucci

Un grande business. Che potrebbe avere come contropartita la rottura definitiva dell'equilibrio lagunare. La nuova frontiera per la «Venezia del futuro» riguarda i fondali, quote e i canali di accesso al porto. Una disputa sulle profondità che torna in questi giorni alla ribalta. «Sovrappare i fondali a quote troppo elevate è la prima causa dell'aumento delle acque alte, dell'erosione delle barene e dunque della scomparsa della laguna», ripeteva lo scomparso Pino Rosa Salva, protagonista delle battaglie per la salvaguardia di Venezia e presidente di Italia Nostra. Pasca l'ordine rilanciato anche dalle associazioni e dal ministero per l'Ambiente. Il nuovo obiettivo, annunciato sabato mattina a Fusina dal presidente del Porto Paolo Costa, è quello di scavare il canale dei Petrolini fino a 14 metri, il resto del canale Malamocco Marghera a quota -12. «Non avrebbe alcun effetto idraulico indesiderato», assicura Costa, se ci consentirebbe di portare in laguna le navi oceaniche di ultima generazione. Linea condivisa anche dal PdL veneziano che propone di realizzare un nuovo porto commerciale a San Leonardo. E la polemica infuria, non solo da parte ambientalista.

**Meno 11.** Il commissario straordinario per i fanghi Roberto Casarin ha illustrato se-



Fanghi dei canali scaricati sull'isola delle Tresse

Salvaguardia due anni fa. I fanghi. Un metro in più di profondità nel canale di Marghera significa almeno un milione di metri cubi di fanghi. Un problema quasi irrisolvibile la loro collocazione — oltre alla spesa — visto che la laguna è ormai saturata e per stoccare i fanghi è stata utilizzata l'isola delle Tresse, e poi il Molo Sali e adesso l'area del Moranzani.

**Il Prg del porto.** Nonostante il Palav preveda il suo adeguamento dal 1995, il Prg portuale è rimasto quello del 1963, a dispetto della Legge Speciale che prevede tra l'altro il mai attuato estromissione del traffico delle petroliere dalla laguna.

**Le grandi navi.** Studi e pronunciamenti di Comune e ministero per l'Ambiente prevedono che la bocca di Lido sia portata a 9 metri di profondità, Malamocco a 12. Invece adesso si scava fuori del Lido fino a meno 12 per garantire l'accesso anche alle navi da crociera di enorme generazione. A Malamocco il Mose sarà fissato a meno 14, così come la cozza di navigazione e si vuole portare anche il canale dei Petrolini a meno 14 (oggi è a 13, con buche più profonde), nonostante vi sia un progetto del Magistrato alle Acque per ridurre la profondità.

**L'idraulica.** Dei progetti del Comune per il rialzo dei fondali per limitare il numero di acque alte non si parla più. «Si affrontano solo gli effetti delle acque alte con opere inutili come il Mose», scrive Italia Nostra, «ma non si affrontano le cause. È la prima di queste: è lo scavo dei canali, che aumenta i volumi scambiati tra mare e laguna». Il dibattito è aperto.

**LE INIZIATIVE**

**Due giorni di dibattiti e una mostra sul degrado**

Due giorni di dibattiti e interventi. E una mostra sul degrado di Venezia e la città storica che va in pezzi. 150 immagini a cura dell'Osservatorio delle Trasformazioni territoriali e dell'associazione Ambiente Venezia saranno esposte fino a domenica prossima nell'isola di San Servolo. Sono documentati con grande perizia tecnica i danni causati a rive e fondamenti della città dal passaggio di grandi navi e di barche poco adatte alla fragilità del luogo. Messaggi spezzati che sprofondano, pietra d'istrìa danneggiata, voragini subacquee. Alla presenza del presidente della Municipalità Enzo Castelli e di rappresentanti delle associazioni è stato presentato anche un video di denuncia prodotto da Ambiente Venezia e girato da Massimo Rossi. Con un dibattito sul futuro della città e sul rapporto sempre più conflittuale tra economia e ambiente. Sabato c'era stato un dibattito sull'ambiente e sui danni alla salute provocati dalle lavorazioni e un convegno sulla psichiatria con il Forum di salute mentale e la Fondazione Basaglia. (a.n.)



Dall'alto Roberto Casarin e Paolo Costa

**20 Aprile 2009** – Palazzo Badoer – AmbienteVenezia partecipa al Tavolo di lavoro con associazioni cittadine sul tema Osservazioni al PTRC

**7 Maggio 2009** – AmbienteVenezia, Medicina Democratica e Associazione Gabriele Bortolozzo Partecipano con interventi ai Seminari dell'Università di Scienze Ambientali organizzati dal Prof. Giorgio Conti.

**29 Giugno 2009** – Zattere AmbienteVenezia installa Gazebo con mostra fotografica e materiali contro le grandi navi vicino alla Goletta Verde di Legambiente inoltre fornisce gli striscioni che vengono esposti sulla Goletta nel passaggio in bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca



Martedì 30 giugno 2009

**IL GAZZETTINO**

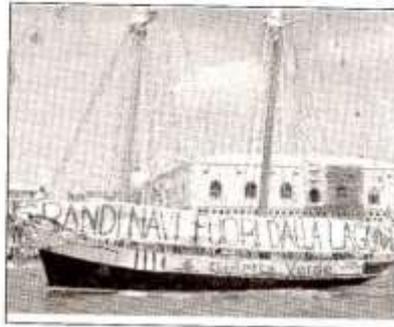
L'imbarcazione di Legambiente è a Venezia, oggi i dati sulle coste del Veneto

## Manifestazione di Goletta Verde alle Zattere per fermare le grandi navi in laguna

Goletta Verde, la barca di Legambiente, ieri mattina ha effettuato una dimostrazione in bacino di San Marco per protestare contro l'ingresso nel centro storico delle grandi navi. La goletta ha steso lo striscione "Fuori grandi navi dalla laguna", mentre a bordo l'equipaggio ha ritinto le lettere stampate sulle magliette, formando l'inglese "No big ships". Per il due alberi è stato omaggiato alle Zattere, davanti alla capitaneria di porto, dove è tuttora in opera uno stand del comitato "Per un altro Veneto".

«Non possiamo restare fermi a guardare gli effetti negativi causati dal transito delle grandi navi in laguna - ha detto Luigi Lazzaro, del direttivo regionale di Legambiente - abbiamo voluto manifestare contro queste navi che continuano a devastare rive, fondamenti e fondali. Le mega navi sono incompatibili con il fragilissimo ecosistema lagunare, con la città storica e con la qualità della vita dei cittadini».

«Non siamo contrari alle attività economiche portuali - ha continuato Lazzaro - ma non possiamo avvenire in questo modo. Basterebbe costruire un avamposto fuori in mare o proiettarlo a Marghera, usare combustibili meno inquinanti e non usare i generatori di bordo durante la sosta in porto». Legambiente si è perciò dichiarata decisamente contraria alla nuova banchina in Marittima per grandi navi da crociera (ex banchina Isogna), perché, secondo gli attivisti, comporterebbe altrettanto ulteriori scavi nei canali portuali e la creazione di un nuovo muro separato



Gli attivisti di Goletta Verde ieri in Bacino San Marco

re tra il porto ed il quartiere urbano di Santa Marta. «Venezia - ha concluso Roberto Sosci, di Legambiente - dovrebbe ripensare anche al modo e luogo dell'intero movimento turistico. Senza precipitosi tempi di trasferimento e di fruizione, forse sarebbe migliore l'impatto turistico sulla città». Legambiente denuncia anche il pesante inquinamento acustico del permanere delle grandi navi nel porto, provocato dai gruppi elettrogeni sempre in funzione, l'inquinamento elettromagnetico dei radar e soprattutto l'inquinamento da polveri sottili».

«Una nave in sosta a Venezia - ha dichiarato Cristiano Gapparetto, di Italia Nostra - emette ogni giorno polvere sottili pari a 14 mila automobili. Questi sono dati dell'Arpa». Accanto a Goletta Verde, alle Zattere, abbiamo posizionato uno stand per raccogliere le firme a sostegno delle 6 mila osserva-

zioni al Piano urbanistico territoriale regionale, da inviare il 3 luglio al protocollo dell'ente locale. Il comitato promotore è di nuova creazione: "Per un altro Veneto", costituito pochi giorni fa a Vicenza e formato da molte associazioni ambientaliste. Vogliamo dimostrare come i nostri "no" si possono tradurre in moltissimi sì, per un diverso e praticabile governo dei cambiamenti nel Veneto. La Regione, invece, avoca a sé ogni decisione urbanistica e con i "piani strategici" può far quel che vuole. Una condizione urbanistica, politica ed etica inaccettabile».

Oggi, Goletta Verde presenterà i dati in merito ai punti critici delle coste del Veneto, secondo i prelievi eseguiti da un'equipe di biologi che, di volta in volta, precedono la goletta su di un camper, attrezzato con opportuna strumentazione scientifica.

Tullio Cardona

3 Luglio 2009 – Le associazioni presentano in Regione Veneto delle Osservazioni al PTRC.

24 Settembre 2009 – Conferenza Stampa in Comune di Venezia su Barene Finte

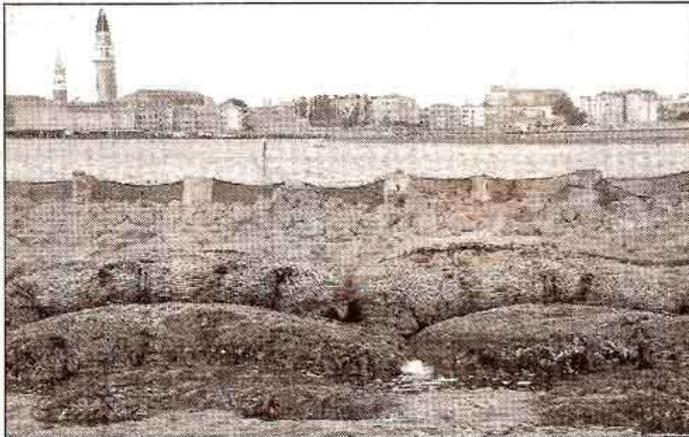
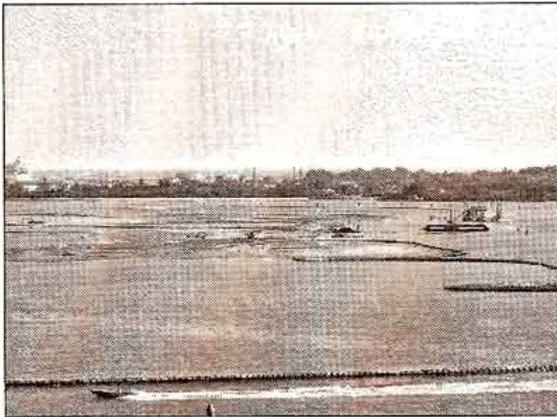
**IL GAZZETTINO**

Venerdì 25 settembre 2009

**L'ACCUSA DELL'ASSEMBLEA NO MOSE SUI LAVORI PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA**

## «Barene artificiali per modificare la laguna»

Due esempi di come secondo l'assemblea NoMose si stanno compiendo interventi di salvaguardia che modificano in maniera sensibile l'habitat lagunare



Prima hanno assistito alla visita del ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, poi alla celebrazione del "giro di boa" dei lavori per la realizzazione del Mose, completato al 60 per cento. Ora hanno deciso di tornare in campo sollevando nuovi dubbi sui lavori in corso a cura del Magistrato alle Acque e del Consorzio Venezia Nuova nella laguna nord con la creazione artificiale di alcune barene realizzate in aree che ne erano originariamente prive. Così, dopo l'esposto dell'agosto scorso che riguardava il Mose e le perplessità operative delle paratie mobili spedito alla Corte dei Conti, alla Procura della Repubblica, al Parlamento europeo e al ministero dei Trasporti, un pool di associazioni (Assemblea Permanente NoMose, Ambiente Venezia e Medicina Democratica) ha deciso di esprimere le proprie perplessità sulle operazioni di salvaguardia.

«I grandi lavori stanno andando avanti - ha detto Luciano Mazzolin (NoMose) nella conferenza stampa svoltasi ieri a Ca' Farsetti - ma ogni giorno che passa notiamo continue alterazioni dell'habitat lagunare. E ci chiediamo con quali materiali si realizzano le "nuove barene"? Una situazione che rischia di alterare non solo il panorama, ma anche il delicato equilibrio tra terra e mare, con una modifica sostanziale delle velme e dei "ghebi"». E a rincarare la dose ci ha pensato Stefano Fiorin (NoMose-No Grandi Navi): «Vorremmo sapere - si è chiesto - qual è il quantitativo di fanghi che viene depositato in queste aree? Che tipologia hanno? Da dove provengono? Sarebbe bene che il Comune, nel quadro dei propri compiti ispettivi, si informasse e informasse la cittadinanza di quello che si sta compiendo in laguna. Perché non vengono fatte analisi in laboratorio di questi fanghi scaricati in laguna?».

Al centro degli interessi dell'assemblea NoMose vi è soprattutto il canale dei Marani, tra Murano e le Vignole. E a tutto questo si aggiungono anche le preoccupazioni per gli scavi al largo dell'isola dell'ex inceneritore di Sacca Fisolà. «Qui hanno sottolineato i consiglieri della Municipalità di Venezia, Giorgio Tommasi e Roberto Vianello (Pd) che hanno consegnato al sindaco Cacciari anche una proposta di interrogazione sulle "barene artificiali" in laguna - si stanno svolgendo una serie di operazioni di scavo che non conosciamo. Che si sta facendo in quella zona ritenuta pericolosa per i quantitativi ancora esistenti di pvc e diossina dovuti ai fumi del vecchio inceneritore dismesso? Perché si sta scavando in quell'area? Nessuno, e neanche il Comune, ha saputo finora dare una risposta».

E sui dubbi dei NoMose pronta la risposta dell'Autorità portuale: «Stiamo eseguendo degli scavi per garantire l'accessibilità nautica alla Marittima. I fanghi sono stati analizzati e caratterizzati secondo le normative in vigore e sono state acquisite le autorizzazioni da parte delle autorità competenti (Magistrato alle Acque, Capitaneria di Porto, Soprintendenza). Secondo il protocollo stipulato l'8 aprile 1993 tra Ministero dell'Ambiente, Regione, Provincia e Comuni di Venezia e Chioggia, i fanghi risultano essere entro la classe C, quindi riutilizzabili, una volta dragati vengono refluiti all'isola delle Tresse come previsto dal piano di dragaggio»

Paolo Navarro Dina

*Dentista di Famiglia*  
AMBULATORIO MEDICO ODONTOIATRICO

la Nuova  
**Venezia** Castello, 5653  
Centralino 041.24.03.111  
Fax 041.52.11.007  
Abbonamenti 800.299.330  
Pubblicità 041.396.981

**Venezia**  
e-mail: cronaca.ve@nuovavenezia.it

VENERDI'  
25 settembre 2009

13

*Dentista di Famiglia*  
AMBULATORIO MEDICO ODONTOIATRICO

## EMERGENZA INQUINAMENTO

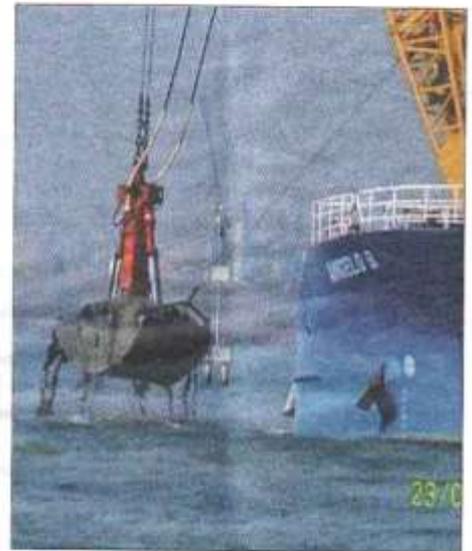
LAVORI IN CORSO



IL CANTIERE



LA DRAGA



di Alberto Vitucci

# Fanghi sospetti scaricati in laguna

*La denuncia dei comitati ambientalisti: «Non sono barene ma imbonimenti»*

«Non sono barene ma imbonimenti e discariche, vietati dalla legge. E non sappiamo quali fanghi vengano scaricati in laguna. Il Comune e gli organi di controllo non possono far finta di non vedere. E' una denuncia durissima quella presentata ieri a Ca' Farsetti dall'Assemblea permanente No Mose e dal comitato Ambiente Venezia. Foto e dossier che testimoniano delle ultime trasformazioni in laguna. «Milioni di tonnellate di fanghi vengono depositati in mezzo alla laguna», dice il portavoce Luciano Mazzolin, «e noi vorremmo sapere che fanghi sono». Allarme rilanciato da due consiglieri di Municipalità del Pd, Roberto Vianello e Giorgio Tommasi. «Da giorni una grande draga scava fanghi dietro Sacca Fisola, per ingrandire il bacino di evoluzione delle grandi navi», dice Tommasi, «ma sappiamo che quell'area è adiacente all'ex Inceneritore, e lì le quantità di metalli pesanti e diossina è fuori limite». Secondo il Porto però, «quei fanghi sono di classe C e vanno alla discarica dell'isola delle Tresse, come previsto dalla legge». «In un'area dove non ci sono mai state barene», continua Stefano Fiorin, «saranno depositate milioni di ton-

nellate di fanghi scavati dalla bocca di porto di Lido. Che impatto avrà tutto questo sull'equilibrio della laguna e sulla salute della gente? L'area incriminata è quella adiacente al canale delle Navi, decine di ettari tra Murano e le Vignole. Per Magistrato alle Acque e Consorzio Venezia Nuova si tratta della «ricostruzione» di barene e di difesa dal moto ondoso. Patrizio Cuccioletta, presidente del Magistrato alle Acque, ha illustrato i lavori, approvati tra molte polemiche dalla commissione di salvaguardia a maggioranza, al ministro Matteoli in laguna pochi giorni fa. «Ma dalle carte non risulta che lì ci siano mai state barene», continua Mazzolin, «e questo modifica la circolazione idraulica in laguna. E poi Comune e Usi devono farci sapere da dove vengono quei materiali. Esiste una legge precisa sulla classificazione dei fanghi». Ma i lavori continuano. Anche a San Leonardo un progetto analogo prevede la «ricostruzione» di una barena e il ricovero in laguna dei fan-



Una veduta dei lavori in laguna denunciati dagli ambientalisti

ghi scavati dalla vicina bocca di Malamocco.

Un esposto alla Procura è stato inviato anche sulla questione del Mose. «Abbiamo scritto alla Procura e alla Corte dei Conti», spiega Mazzolin, «perché si faccia luce su ciò che è emerso dall'ultimo studio della società Principia, finanziato dal Comu-

ne: in condizioni di mare agitato le paratoie potrebbero non essere efficaci». Ipotesi smentita dal Magistrato alle Acque. Ma i comitati chiedono sia fatta piena luce prima di continuare i lavori. «Anche perché», dice Mazzolin, «si deve ancora progettare la parte più delicata del sistema, le cerniere».

IL CONTRIBUTO

## Barche tradizionali scontate

La barca tradizionale? Ti costa il 30 per cento in meno. Ma nessuno lo sa. Sta per scadere (il 30 settembre) un bando regionale per il finanziamento ai cantieri della laguna che costruiscono barche in legno. «Una bella cosa, che potrebbe rilanciare la cantieristica tradizionale», dice Alberto Sonno, titolare della Certosa, «ma la gente nemmeno lo sa». Facendo richiesta per la costruzione o il restauro di una barca tradizionale (a remi o motore o vela al terzo) si può beneficiare del contributo del 30 per cento del costo. Una boccata d'ossigeno per un settore in difficoltà, assediato dalla plastica e adesso addirittura dalle barche in ferro, più dure anche se inquinanti. Cantieri che fanno barche in legno ce ne sono ormai pochi, e gli incentivi rischiano di non essere rinnovati. Intanto sempre dalla Certosa è uscito il primo esemplare di barca elettrica costruita interamente a Venezia. Si chiama Takantani, e l'ha realizzata il maestro d'ascia Roland Pollock nel cantiere di Mauro e Fabio Domeneghini. Utilizza tecnologie moderne, silenziose e non inquinanti, oltre che estremamente economiche, visto che un pieno di energia elettrica costa solo 50 centesimi. Il motore elettrico da 18 cavalli ha un'autonomia di circa due ore e una velocità massima di 6,5 nodi poi la barca può andare più in fretta a vela. A volere il nuovo prototipo un anziano armatore amante della laguna, Beppe De Stefano. (a.v.)

**9 Ottobre 2009** – Ambiente Venezia presenta una serie di foto su escavi anomali dei canali portuali di fronte a S. Elena.

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

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

**15 Ottobre 2009** – AmbienteVenezia invia un esposto via mail alle autorità competenti su escavi anomali fanghi nei canali portuali di fronte a Sacca Fisola e S.Elena.

la Nuova

MARTEDÌ 13 OTTOBRE 2009

ESPOSTO AL MAGISTRATO

### «Dove vanno a finire i fanghi dei canali?»



L'escavazione dei canali

Un esposto alla magistratura per far luce sulle modalità di scavo dei fanghi in laguna. Lo annuncia l'associazione «Ambiente Venezia». «Successedono troppe cose strane e fuori controllo in laguna», accusa Stefano Fiorin, «vogliamo sapere cosa succede quando le grandi draghe che abbiamo visto all'opera scavano tonnellate di fanghi sui fondali, vicino all'area inquinata dell'inceneritore di Sacca Fisola e da qualche giorno anche davanti a Sant'Elena». Il Por-

to aveva spiegato che i fanghi non vanno a riempire le nuove barene costruite dal Consorzio Venezia Nuova in laguna. «Sono fanghi di tipo C e dunque sono destinati a discariche attrezzate come l'isola delle Tresse», dice il presidente Paolo Costa. Ma proprio per questo gli ambientalisti vogliono chiarezza. «Abbiamo chiesto al Comune», dice Luciano Mazzolin, «di sapere se vengono rispettate le procedure e chi controlla questi lavori». (a.v.)

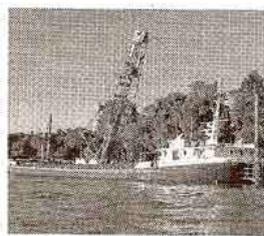
MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 2009

la Nuova

Draghe in azione davanti a Sant'Elena

## Fanghi scavati senza protezione I comitati all'attacco

Fanghi scavati senza alcuna protezione. Con gli inquinanti dispersi in laguna, in violazione dei protocolli e delle normative in vigore firmati dal ministero dell'Ambiente. E' l'accusa che il Comitato Ambiente Venezia rivolge alle operazioni in corso in questi giorni di scavo della laguna e dei canali in corrispondenza del passaggio



I lavori sotto accusa

del  
delle  
grandi  
navi.  
Abbiamo  
presentato  
un  
esposto  
alla  
magistratura»,  
dicono  
Luciano  
Mazzolin  
e Stefano  
Fiorin, «  
attendiamo  
risposte.  
Anche  
dal  
Comune  
che  
per  
legge  
ha  
il compito di vigilare sulla salute dei cittadini». Allegate all'esposto foto eloquenti scattate in questi giorni a Sant'Elena. Un'enorme draga, la Conte di Savoia, scava tonnellate di fanghi dal fondo della laguna. «L'area è forse meno inquinata di quella dell'Inceneritore di Sacca Fisola, dove stavano lavorando pochi giorni fa», dice Mazzolin, «ma secondo noi si tratta di una violazione di legge, non ci sono le barriere di contenimento». Il timore degli ambientalisti è quello che i fanghi siano riversati in laguna, all'interno delle nuove barene artificiali del Consorzio Venezia Nuova. «I fanghi» di classe C, «precisano al Porto, vanno nelle discariche autorizzate, all'isola delle Tresse». (a.v.)

**18 Novembre 2009** – Luciano Mazzolin, Stefano Fiorin e Roberto Vianello di AmbienteVenezia si recano in Capitaneria di Porto e rilasciano dichiarazioni e presentano materiali relativi all'esposto escavo fanghi nei canali portuali in prossimità di Sacca Fisola e S.Elena

**12 Dicembre 2009** – Manifestazione in barca da Venezia a Porto Marghera sui Mutamenti Climatici e Contro inceneritori. Una delegazione dei giovani del Morion e Rivolta partecipa a Copenaghen al controvertice sui mutamenti climatici.

## **Stop climate change: save Venice!**

Porto Marghera: iniziativa in appoggio alle contestazioni al vertice di Copenhagen

**12 / 12 / 2009**

Un centinaio di attivisti dell'Assemblea Permanente contro il rischio chimico di Marghera, dell'Assemblea permanente No Mose di Venezia, di AmbienteVenezia, di Medicina Democratica, dell'Associazione Gabriele Bortolozzo, dei Grilli Venezia, dei centri sociali Rivolta e Morion hanno organizzato un'iniziativa nella zona industriale di Marghera a sostegno delle contestazioni al vertice di Copenhagen sul clima e per chiedere la liberazione di tutti gli attivisti arrestati nella capitale danese. Alla fine della manifestazione la notizia della liberazione di tutti gli attivisti arrestati è stata accolta con un grande applauso.

L'iniziativa si è svolta occupando prima per un breve periodo la banchina di attracco delle navi della centrale elettrica a carbone Palladio di Fusina, con esposizione di diversi striscioni, poi la banchina dell'impianto di incenerimento di rifiuti tossico-nocivi SG31.

Con questa protesta si è voluto sottolineare il dato che Porto Marghera con le sue centrali elettriche, gli inceneritori, le industrie contribuisce in modo determinante all'inquinamento da CO2 e polveri sottili non solo del nostro territorio ma dell'intera pianura padana, portando Venezia al quinto posto tra le città più inquinate d'Italia.

Proprio alle sorti di Venezia si è fatto riferimento negli slogan e negli striscioni. Se non si interviene subito con la riduzione delle emissioni, Venezia rischia nei prossimi decenni di essere sommersa dal mare.

Gli attivisti dell'Assemblea Permanente contro il rischio chimico hanno anche sottolineato che esiste un progetto della Regione Veneto per trasformare Porto Marghera nella pattumiera di rifiuti tossico-nocivi di tutta Italia e che la città si sta mobilitando per impedirlo, puntando invece alla sua riconversione eco-compatibile e sulle bonifiche.

**Salvare Venezia, Salvare il pianeta, costruire  
indipendenza da questo modello di sviluppo.**

*SEE YOU IN COPENHAGEN*



*Sul sito Global Project altre foto e informazioni e sul sito Grilli Venezia un bel filmato che potete vedere anche all'indirizzo <http://www.youtube.com/watch?v=2iYFvTBasc>*

**14 Dicembre 2009** – Inviato via e-mail ai ragazzi del Morion e Rivolta che sono a Copenaghen nostri documenti e documento Paolo Pirazzoli su Variazioni climatiche in laguna di Venezia e progetto MoSE.

## **Riepilogo attività svolte nel 2010**

**15 Gennaio 2010** – Ca'Dolfin - Partecipiamo al Convegno sulla Green Economy con distribuzione di nostri materiali.

**16 Gennaio 2010** – Scoleta Calegheri – Assemblea dibattito sui Mutamenti Climatici e su quanto successo al controvertice di Copenaghen – Sala strapiena.

### **VENEZIA E I CAMBIAMENTI CLIMATICI**

Modelli di sviluppo e modelli produttivi per niente attenti alla difesa e tutela del territorio in cui tutti viviamo...  
Modelli di sviluppo e modelli produttivi per niente attenti alla difesa e tutela della salute umana, alla qualità della vita, ai diritti di cittadini e lavoratori.....  
Modelli di sviluppo e modelli produttivi per niente attenti alla difesa e tutela che: devastano, occupano, sprecano, avvelenano, uccidono ...  
Il Pianeta sta andando verso la distruzione, i dati parlano chiaro.  
La minaccia catastrofica del riscaldamento globale provocato dalla emissione di gas ad effetto serra, produrrà devastanti cambiamenti climatici e aumenti dei livelli dei mari che allagheranno centinaia di chilometri di costa (uno dei tratti più a rischio è l'area costiera che va da Trieste a tutto il delta del Po)  
I primi segnali si vedono già con le ultime quattro settimane di "acque alte anomale".....  
A Venezia tutto questo si chiama: Industria di Porto Marghera; centrali elettriche vecchie e nuove; inceneritori di rifiuti vecchi e nuovi; grandi navi; MoSE; colate di milioni di metri cubi di cemento nel "Quadrante di Tessera" e a "Veneto City" .....

*Di tutto questo vogliamo parlare assieme a tutti voi!*

*vi invitiamo tutti a partecipare all'*

**ASSEMBLEA PUBBLICA**

**Sabato 16 gennaio 2010** ore 17.00

SCOLETTA DEI CALEGHERI, CAMPO S. TOMA'  
VENEZIA

**"VENEZIA E I CAMBIAMENTI CLIMATICI"**

*Tra le quattro settimane di "acqua alta"*

*e il fallimento del COP15 di Copenaghen:*

**Scenari globali e locali**

L'iniziativa è promossa dall'associazione *AmbienteVenezia*  
con la partecipazione di:

Assemblea Permanente **NoMose**; Assemblea Permanente contro il rischio chimico; Coordinamento cittadino contro le grandi navi; Medicina Democratica; Associazione Gabriele Bortolozzo; SALE Docks



**20 Gennaio 2010** – Architettura Aula Magna – Confronto tra i candidati sindaco del centrosinistra Orsoni, Fincato, Bettin – Distribuito volantino con i 10 punti di AmbienteVenezia per “la città che vogliamo”. Il volantino diventerà successivamente il documento “Ecco la città ed il territorio che vogliamo”

**22 Marzo 2010 – Conferenza stampa in sede AmbienteVenezia – NoMoSE – viene presentato il documento dei dieci punti rivolti a tutti i candidati delle elezioni per il Comune di Venezia.**



**17 Aprile 2010 – Isola di San Servolo – Apertura della mostra multimediale “SOS Laguna e Territorio”, Dibattito di apertura con Pirazzoli, Umgiesser, Danella, Boato, Bonometto, Vianello, Gasparetto, Massimo Rossi. La grande mostra di foto e video rimane aperta dal 17 al 27 aprile.**

## S.O.S laguna e territorio

Mostra Multimediale - Foto, video e documentazione

sull'assedio ambientale al nostro territorio

Equilibrio idrogeologico, MOSE, inquinamento, Grandi Navì, traffico, petrolchimico, centrali energetiche, Praterie turistiche, Moto onshore, subacqueari, espansione dei redditi

### Isola di San Servolo

Venezia

dal 17 al 25 aprile 2010

tutti i giorni dalle ore 10 alle 19



Per arrivare a S. Servolo prendere linea n° 20 a San Zaccaria (domenica), ore 9.30 - 10.30 - 11.30 - 12.30 - 13.30 - 14.30 - 15.30 - 16.30 - 17.30 - 18.30

sabato 17 aprile 2010 alle ore 16.00

Tavola Rotonda sul futuro di Venezia e della sua Laguna

sabato 24 aprile 2010

alle ore 11.00 Conferenza premiazione tesi di laurea su temi ambientali  
dalle ore 13 alle 14 pausa pranzo  
dalle 14.30 alle 16.30 Giro in barca per vedere la laguna (posti limitati, prenotare al 0214482244)  
dalle ore 18: aperitivo Pizzeria Nuovo Wave & Rockabilly - INGRESSO GRATUITO (prenotare su tavolo, bevande, aperitivo)



Organizzata dall'Associazione AmbienteVenezia  
Con la collaborazione di:  
Assemblea Permanente Centro 3, Coordinamento Centro 3 Grandi Navì,  
Medicina (sociografica), Associazione Gabriele Robolusca,  
Assemblea Permanente Centro 3, Museo Civico, Audioteca Venezia S.p.A.

## S.O.S laguna e territorio

Mostra Multimediale - Foto, video e documentazione

sull'assedio ambientale al nostro territorio

Equilibrio idrogeologico, MOSE, inquinamento, Grandi Navì, traffico, petrolchimico, centrali energetiche, Praterie turistiche, Moto onshore, subacqueari, espansione dei redditi

### Isola di San Servolo

Venezia

dal 17 al 25 aprile 2010

tutti i giorni dalle ore 10 alle 19



Per arrivare a S. Servolo prendere linea n° 20 a San Zaccaria (domenica), ore 9.30 - 10.30 - 11.30 - 12.30 - 13.30 - 14.30 - 15.30 - 16.30 - 17.30 - 18.30

sabato 17 aprile 2010 alle ore 16.00

Tavola Rotonda sul futuro di Venezia e della sua Laguna

sabato 24 aprile 2010

alle ore 11.00 Conferenza premiazione tesi di laurea su temi ambientali  
dalle ore 13 alle 14 pausa pranzo  
dalle 14.30 alle 16.30 Giro in barca per vedere la laguna (posti limitati, prenotare al 0214482244)  
dalle ore 18: aperitivo Pizzeria Nuovo Wave & Rockabilly - INGRESSO GRATUITO (prenotare su tavolo, bevande, aperitivo)



Organizzata dall'Associazione AmbienteVenezia  
Con la collaborazione di:  
Assemblea Permanente Centro 3, Coordinamento Centro 3 Grandi Navì,  
Medicina (sociografica), Associazione Gabriele Robolusca,  
Assemblea Permanente Centro 3, Museo Civico, Audioteca Venezia S.p.A.

LE SABATO 17 APRILE 2010 **Giorno & Notte** la Nuova

## Una settimana di attenzione per la laguna

### Tavola rotonda e mostra a San Servolo, poi un'escursione

Si apre oggi a San Servolo la settimana dedicata alla laguna, al territorio e alla loro salvaguardia. Organizzata da AmbienteVenezia, la manifestazione è aperta a tutti i cittadini e alle associazioni. Si inizia oggi alle 16 con una tavola rotonda sul Futuro di Venezia e della sua Laguna. Partecipano Paolo Pierazzoli ricercatore del Cnr Francesco, Georg Umgieser ricercatore Ismar-Cnr, Armando Danella esperto della Legge Speciale su Venezia, Stefano Boato docente, Cristiano Gasparetto di Italia Nostra, Lorenzo Bonometto della Società Veneta di Scienze Naturali, Domenico Vianello e Antony Candiello dell'Assemblea Permanente contro il Rischio Chimico.

Per tutta la settimana sarà aperta in isola una mostra multimediale con foto, video e documentazione relative all'equilibrio idrogeologico, al Mose, alle grandi navi al mondo.

Sabato prossimo, premiazioni di due tesi di laurea su tematiche ambientali da parte dall'associazione Gabriele Bortolozzo. Nel pomeriggio si partirà da San Servolo con un lancio per un giro in laguna, e per un esame più diretto del suo stato. I posti sono limitati: per informazioni e prenotazioni 331.6653334.

La sera del 24 aprile, invece, a San Servolo dalle 18 in poi ci sarà anche musica: è stato infatti organizzato da un gruppo di giovani un Aperitivo Pop New Wave & Rockabilly a ingresso libero.

San Servolo si raggiunge con la linea 20 dell'Actv, partenza da San Zaccaria.



**25 Aprile 2010** – Isola di San Servolo – Mattina - Premiazione borsa di studio promossa dall'associazione Gabriele Bortolozzo . Alle 14.30 partenza con imbarcazione gran turismo per visita guidata in Laguna Bocca di Porto Lido, Bacan, Torre Massimiliana, Lazzaretto Nuovo, Barene finte tra Murano e Arsenale. Al giro in barca hanno partecipato 78 persone.

### S.O.S laguna e territorio

Mostra Multimediale - Foto, video e documentazione  
sull'assedio ambientale al nostro territorio

## Sala Teatro ore 11,30

### Premiazione Tesi di Laurea

### Associazione Gabriele Bortolozzo



**sabato 24 aprile 2010**

alle ore 11.00 Cerimonia premiazione tesi di laurea su temi ambientali – (Associazione Gabriele Bortolozzo)  
dalle ore 13 alle 14 pausa pranzo  
dalle 14.30 alle 18.30 Giro in barca per vedere la laguna  
dalle ore 18 aperitivo Pop/New Wave & Rockabilly – ingresso gratuito (concorso in barca)

Organizzato dall'Associazione AmbienteVenezia  
Con la collaborazione di:  
Assemblea Permanente "MOSÉ", Coordinamento Contro le Grandi Navi, Medicina Democratica, Associazione Gabriele Bortolozzo, Assemblea Permanente Contro il Rischio Chimico, MultiMedia Records.

## SALA VIDEO

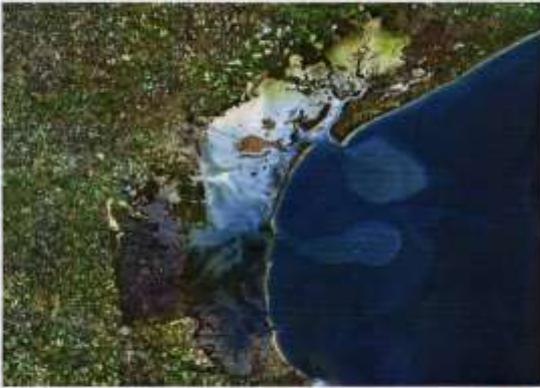
### S.O.S laguna e territorio

Mostra Multimediale - Foto, video e documentazione  
sull'assedio ambientale al nostro territorio

Equilibrio idrogeologico, MOSE, Insediamenti Grandi Navi, traffico, petrolio, energia, centrali energetiche, Pressione turistica, Mito ondulato, inquinamento, espulsione dei residenti

**dal 17 al 25 aprile 2010**  
tutti i giorni dalle ore 10 alle 19

### INGRESSO LIBERO



Organizzato dall'Associazione AmbienteVenezia  
Con la collaborazione di:  
Assemblea Permanente "MOSÉ", Coordinamento Contro le Grandi Navi, Medicina Democratica, Associazione Gabriele Bortolozzo, Assemblea Permanente Contro il Rischio Chimico, MultiMedia Records.



la Nuova **marion** **Venezia** Corrado, 5453  
 Circolazione: 141.542 n. 111  
 Fax: 041 52 11 047  
 Abbonamento: 850.290.230  
 Pubblicità: 041 526.041

**Venezia**  
 il più cronista nell'informazione

13

**marion**  
 GRAVÉ & C. s.p.a.

Sul tavolo il nodo del traffico passeggeri. Bilancio 2009 dell'Autorità chiuso con 3,9 milioni di utile

## Orsoni: grandi navi a Marghera

### Il sindaco al Comitato portuale: incompatibili con la laguna

di Alberto Vianci

Grandi navi a Marghera, nuovo arco per la logistica. Il sindaco Giorgio Orsoni ha partecipato ieri mattina al primo comitato portuale del suo mandato. Ha approvato il consuntivo (ovvero i dati) e i trasferimenti nel 2009 e ribadito l'intenzione di «riprescindere il governo del territorio».

#### PARATOIE Vanno deserte le gare d'appalto sui materiali

Gare deserte per la costruzione degli edicoloni ai ponti di San Marco. Con un'incisione pubblica sui maggiori galleggianti lagunari, il Comune di Venezia ha una commessa che non dovrebbe prevedere effetti sui terminali previsti dal bando, la gara d'appalto da 4 milioni di euro (ovvero il 20 per cento del costo totale del Moep) per la costruzione di «canali, ponti, banchi e profili» per il paratoio di Tronconi. Il progetto è stato approvato dalla giunta comunale il 14 marzo per la costruzione di «due ponti di cemento armato» necessari per il paratoio di Tronconi. La giunta non ha mai approvato il progetto, ma non è arrivata dopo il termine. L'altra è stata scelta per non aver presentato tutti la documentazione richiesta.

Tutto da rifare, dunque, il Comitato Venezia Nuova, in quanto non è stato approvato. Dovrà ora rifare la gara per cercare qualche azienda disposta a produrre i materiali. «I materiali che non si possono ottenere se il governo non è riuscito a trovare, naturalmente, è presidente del Magistrato alle Acque Fabrizio Cavallotto, «nell'attesa che si metta della committenza buona verifica che non ci siano le condizioni per assegnare». Non è questo il caso, che si parla di fornitura di materiali, di materiali che dovranno essere sempre sott'acqua e quindi devono avere caratteristiche particolari. P.A. /



Il sindaco Giorgio Orsoni con il presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa

«Il fatto che la barca o la nave grande a San Giorgio od a Marghera, nelle installazioni distribuite della Compagnia della Venezia — fatto sta che il sindaco Orsoni ha deciso di costruire in un porto anche la spazzatura delle grandi navi a Marghera».

Il Porto ha inteso presenziare con un altro messaggio per la costruzione di un terminal «obsoleto» dedicato alle grandi navi portocostiere.

Grande opera per costruire ai piedi i terminali dei canali lagunari — possono passare ogni anno fino a 12 navi di passaggio — e a quelli in arrivo dopo la costruzione del Moep, con la sede capata dei comitati in comitato a livello di livello di navigazione, che allargherà il tempo di sosta. Il terminal di mare non funziona però il problema delle navi di mare.

dal momento che i container dovranno essere trasportati al largo in imbarcazioni più piccole, con costi e perdite di tempo. Proprio di più si sta discutendo, che ha l'avallo del presidente del Comitato Venezia Nuova secondo il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa, per fare del porto di Venezia «un grande porto» e passare dalle attuali 27 mila



Una nave da crociera in Bacin San Marco

imbarcazioni a 5 milioni di navi. Il comitato portuale ha però affidato il tema delle barriere tra Tre Ve alle aziende alla Multiservice e del servizio emergenti. Il Moep è stato approvato con un costo del 20 per cento delle navi arcaiche che investimenti negli impianti, fino a 300 milioni di euro per le nuove imbarcazioni con 10 milioni di navi.

## Traffico acqueo, nuove licenze taxi e regole ferree

### Primo faccia a faccia dell'assessore Ugo Bergamo con i motoscafi



Assessore di Torino, l'assessore Ugo Bergamo di nuovo alla presa con il sindaco della giunta dei motoscafi

Vent'anni dopo, Ugo Bergamo è ancora alla guida con la giunta del sindaco Paolo Costa nel 1989 la sua stagione di sindaco, Bergamo è oggi assessore alle Mobilità e trasporti della nuova giunta Orsoni. Il suo primo incontro è stato quello con i motoscafi, di nuovo in un'aula per una riunione — quella che raffigura il sindaco Orsoni — sempre più vicina al collasso.

«L'idea di riprendere un'idea di mobilità, qualche mese fa, quando dopo proteste e agitazione, il problema di trovare una soluzione è stato

risolto non era più stato Brando, sul lago di Como. Le 20 navi licenze valide dal vecchio Consiglio comunale — che dovranno però essere rinfacciate dalla Provincia — e una serie di provvedimenti che i motoscafi si sono, a cominciare dalla lotta agli sbarramenti. La prima cosa da fare, di noi assessori, di quella di cercare una soluzione per un più regolare pagamento. Il nuovo decreto assiglatore le 20 navi licenze valide dal Consiglio comunale a più si cerca di ripartire. Coordinarsi con le altre giunte e insieme a un tavolo di trasporto regolare ferree, ma il

spetto della città. Una parte la licenziando, quella del servizio acqua. Ma, regola, ma non si possono, con il presidente di licenze e trasporti di questo tipo. La giunta Cavallotto aveva introdotto qualche correttivo — nuove licenze per i motoscafi — ma la giunta del trasporto acqua, soprattutto in periodo di grande flusso turistico, rimane aperta anche la questione del trasporto turistico. Con il problema di regolare di questo tipo. Il problema che Bergamo ha con i motoscafi di affidare. P.A. /

**11Maggio 2010**– Lido di Venezia – Convegno internazionale CIESM- Una delegazione AmbienteVenezia e del Coordinamento Cittadino contro le Grandi Navi incontra i responsabili del convegno e consegna materiali da noi prodotti.

----- Original Message ----- From: Luciano Marzili  
Sent: Thursday, May 06, 2010 10:14 AM  
Subject: Convegno CIESM al Lido e parata del CNR sulle loro "grandi opere"

Andreina Zitelli e Stefano Basso ci informano della seguente iniziativa che si terrà al Lido di Venezia nei prossimi giorni e che vedrà il giorno 11 il Consorzio Venezia Nuova scendere in campo per magnificare, in un contesto scientifico internazionale, "tutte le loro grandi opere per la difesa della laguna e di Venezia !!!!!!!!"

**Naturalmente questo ennesimo strombazzamento mediatico viene coadiuvato da molti appartenenti al mondo accademico e scientifico locale.....**  
**Si continua a tacere sui pesantissimi dubbi sollevati dallo studio di Principia e su tutti i punti sollevati dalle sentenze della Corte dei Conti su tutta la vicenda MOSE e sui reali sconvolgimenti e danni causati dai lavori dei cantieri del MOSE e dalle costruzioni delle finte barene che servono ad occultare i milioni di metri cubi di fanghi scavati.**

**qui sotto riportiamo parte del comunicato stampa e del programma della giornata dell'11 maggio è interessante vedere e leggere come la lobby delle grandi opere si "autoincensa".....**  
buona lettura a tutti  
ciao  
Luciano

L'iniziativa viene presentata alla stampa  
Giovedì 6 maggio 2010 ore 12.30 - 13.00 Cà Foscari - Sala Piano 1

Dr. Fabio Trincardi (Direttore, CNR ISMAR)  
Ing. Giovanni Mazzacurati (Presidente, CVN)  
Prof. Carlo Carraro ( Rettore, Cà Foscari)

**PUNTO 1**  
L'Istituto di Scienze Marine del Consiglio Nazionale delle Ricerche, per delega del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ospita la 39esima edizione del Congresso CIESM (Mediterranean Science Commission) negli spazi del Palazzo del Cinema e del Palazzo del Casinò, al Lido di Venezia.

Il Congresso CIESM, che rappresenta da quasi un secolo uno degli eventi più importanti che anima la comunità scientifica del Mar Mediterraneo e del Mar Nero, ha al contempo valenza scientifica e politico-diplomatica.  
S.A.S Il Principe Alberto II di Monaco (Presidente della CIESM), aprirà i lavori lunedì 10 maggio, alla presenza del Ministro dell'Ambiente Stefania Prestigiacomo.

Un evento di prestigio, che viene ospitato a Venezia dopo 84 anni dalla 4a edizione del 1926, con una partecipazione, record, di circa 1000 iscritti provenienti da 26 differenti Paesi.

**PUNTO 2**  
All'interno del Congresso, CNR ISMAR, Magistrato alle Acque - Consorzio Venezia Nuova e CIESM danno vita ad un momento di discussione (Panel 2, 11 maggio, ore 9 - 12.48) sulla salvaguardia e il ripristino della laguna e della fascia costiera. Venezia, come "case study" viene presentata alla Comunità scientifica internazionale, illustrando gli interventi di salvaguardia, frutto dell'opera del Magistrato alle Acque.

Al Panel contribuiscono anche ricercatori dell'Università Cà Foscari.

**PUNTO 3**  
CNR, Cà Foscari e CVN si aprono ad una nuova fase di collaborazione, anche in prospettiva della realizzazione del polo scientifico-tecnologico ll'Arsenale.

**PUNTO 4**  
Oltre alla collaborazione sul piano tecnico e scientifico, si sta promuovendo la formazione, con un progetto di Scuola Internazionale di Scienze Marine di livello internazionale, e di Dottorato di Scienze Marine. Sede di queste due nuove realtà saranno gli edifici del CNR a Castello, mentre il CNR stesso ha iniziato il trasferimento della sua Sede nei nuovi spazi all'Arsenale.

39o Congresso CIESM - Venezia, Italia, 10 - 14 maggio 2010  
Palazzo del Casinò al Lido di Venezia

**10 Maggio**

10:40 - 11:00 Discorso di SE Stefania Prestigiacomo, Ministro dell'Ambiente Italiano.

11:00-12:00 Il Principe Alberto II di Monaco, Le presentazioni e il dibattito saranno ad accettare il cambiamento idrologico (temperatura, salinità), le tendenze della biodiversità (tropicalizzazione), nelle acque costiere (upwiring), dimprendenti, inquinamento antropico in giro grandi porti costieri e marini (morta nera dello stato di contaminazione), dove ancora conduce a massa la mortalità di organismi bentonici.

**Il maggio dalle 9 alle 13**  
**99 - Restauro della Laguna di Venezia**  
[Organizzata congiuntamente dal CNR ISMAR, Consorzio Venezia Nuova - Magistrato alle Acque e CIESM]

Moderatori: Alberto Giulio BERNSTEIN (Consorzio Venezia Nuova) e Roberto ZUNTA (CNR - ISMAR, Venezia)

Intervengono:

- Pierpaolo Compostri (CORILA, Venezia);
- Sandro Carniel (ISMAR CNR, Venezia);
- CARLIN Daniele (ISMAR CNR, Venezia);
- Giovanni Cecconi (Consorzio Venezia Nuova);
- GILVAN Thomas (AGRIECCO, Venezia);
- Andrea Rimondo (SEIC, Venezia);
- Scarton Francesco (SEIC, Venezia);
- Enrica Torricelli (Univ. Cà Foscari, Venezia);
- Georg UNGERSEN (ISMAR CNR, Venezia);
- Luna Zeglia (ISMAR CNR, Venezia).

Un ambizioso programma di ingegneria e integrazione di competenze in materia ambientale è stata effettuata nel corso degli ultimi vent'anni per proteggere la laguna di Venezia dagli assalti di inondazioni, erosione e perdita di habitat naturali. Le presentazioni metteranno in evidenza gli sforzi intrapresi dalle autorità per la regolamentazione delle acque di mare, per l'ambiente lagunare restaurato e la riduzione dei sedimenti perditi.



la Nuova  
**VENEZIA** Casale, 5653  
Contabile 041.24.05.111  
Fax 041.24.11.607  
Abbonamenti 800.338.330  
Pubblicità 041.236.561

**Venezia**  
e-mail: cronaca.ve@nuovavenezia.it

BARATO  
16 maggio 2010

15



**TESORI VENEZIANI IN PERICOLO**

**Polveri sottili anche a San Marco**

*Ca' Foscari, ricerca di Restauro: mosaici sotto osservazione*

di Enrico Tambucci

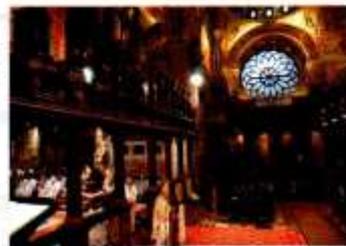
Le polveri sottili sono anche all'interno della Basilica di San Marco — portate dall'esterno e dal continuo via vai di turisti — e rischiano di danneggiare anche i preziosi mosaici, intaccando la malta che tiene unite le tessere vitree. Lo dice una ricerca del corso di Tecnologia per la conservazione e il restauro di Ca' Foscari.

La ricerca — appena agli inizi — è stata illustrata ieri nella sede dell'Ateneo, in occasione della presentazione dei progetti scientifici seguiti da studenti e docenti del corso di laurea della Facoltà di Scienze, presenti, tra gli altri, e il preside Paolo Cescon, il presidente del corso di laurea Guido Biscontin e il sovrintendente ai Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia Renato Codello, vista anche la stretta collaborazione tra le due istituzioni sul tema del restauro.

Tra i progetti presentati, di particolare interesse anche quello che riguarda le polveri sulla facciata della Procuratie Nuove e della Biblioteca Marciana e quella, sia poco avviata, sulle statue dei pali di fondazione sotto



gli edifici di Venezia. Inquinamento a San Marco. La ricerca sulla presenza delle polveri in Basilica — condotta in accordo con la Procuratoria di San Marco e seguita in particolare dal professor Andrea Gambaro — ha messo in evidenza una situazione complessa, con una presenza di sali inquinanti e di origine marina concorre-



L'interno della Basilica di San Marco e a sinistra Renzo Codello

ti soprattutto al piano terra — vicino all'ingresso principale — e meno ai piani superiori. Studi di approfondimento verranno eseguiti per valutare ulteriori processi di deterioramento, perché se effettivamente le malte dei mosaici venissero progressivamente intaccate, il problema della loro conservazione diventerebbe notevole.

nutazione eseguiti negli ultimi centocinquanta anni, con opere e opere sostenute appoggiate per proteggere la pietra. Ma le indagini hanno rivelato anche tracce di colore, in alcuni casi addirittura dorature, che confermano come in dal Cinquecento ci fosse l'abitudine di modificare l'aspetto cromatico della pietra. Una presenza, quella del cobalto, ritrovata anche sulla facciata di altri palazzi veneziani, come Ca' Foscari. La scelta di restaurare è stata pertanto quella di mantenere la patina. Una scelta difesa anche dal sovrintendente Codello, che ha coadiuvato questa ricerca del corso di laurea di tecnologia per la conservazione e il restauro — c'è una patina, che non è dovuta all'inquinamento o agli agenti atmosferici, ma agli interventi di ma-

ne — come ha spiegato anche il professor Biscontin — anche il comportamento dei pali di fondazione che sorreggono gli edifici veneziani. Uno studio condotto con la Corte — il Consorzio per le Ricerche sulla Laguna — con le prime indagini già compiute su quattro cantieri di Isola. «La ricerca preliminare — ha dichiarato il professor Biscontin — ha evidenziato una perdita della

**Un altro studio rivela che ormai si assottigliano i pali di fondazione sotto i palazzi «Minore sostegno»**

critturalità dei pali di fondazione tra il 30 e il 40 per cento. Non è il caso di lanciare allarmi o di parlare di dissesti statici delle fondazioni dei palazzi veneziani, ma certo è una situazione che va studiata in modo approfondito, perché l'assottigliamento dei pali comporta anche una diminuzione delle loro capacità portanti.

**15 Maggio 2010** – Marghera – Festa assemblea contro il rischio chimico – portato e montato mostra “SOS Laguna e Territorio”. (foto e video)

**4 Giugno 2010** – Comune di Venezia – Assemblea plenaria della Consulta Ambiente – AmbienteVenezia e Coordinamento cittadino contro le grandi navi distribuiscono materiali e fanno interventi.

**20 Giugno 2010** – sede università occupata di Ca'Tron – Serata con Proiezione del filmato della serie “**Oltre i Recinti**” sulle varie problematiche del nostro territorio fatto da MultiMediaRecords in collaborazione con AmbienteVenezia e Coordinamento Cittadino contro le grandi Navi – dopo proiezione segue dibattito.

**6 Luglio 2010** - sede università occupata di Ca'Tron – Serata con Proiezione di un secondo filmato della serie “**Oltre i Recinti**” sulle varie problematiche del nostro territorio fatto da MultiMediaRecords in collaborazione con AmbienteVenezia e Coordinamento Cittadino contro le grandi Navi – dopo proiezione segue dibattito.

**2 Ottobre 2010** – Ateneo Veneto – la fondazione Pellicani organizza confronto tra Brunetta Orsoni su nuova Legge Speciale per Venezia – Distribuito volantino AmbienteVenezia

**15 Ottobre 2010** - Inaugurazione Morion – Partecipiamo al dibattito sulle tematiche locali e ambientali, AmbienteVenezia illustra le sue iniziative e lancia una proposta per la costituzione di un Osservatorio Ambientale e Sociale.

**16 Ottobre 2010**– Giudecca sede IVESER – giornata in ricordo di Gigi Scano –allestita mostra fotografica di AmbienteVenezia e del Coordinamento Cittadino Contro le Grandi Navi “SOS Laguna e Territorio.

## LUIGI SCANO (1946-2007)

*Politica, ambiente, territorio*

16 ottobre 2010, ore 10

Villa Hériot - Casa della memoria e della storia  
Calle Michelangelo 54/P, Giudecca-Zitelle, Venezia



Giornata di studio promossa da  
Istituto Veneziano per la Storia della Resistenza e della società contemporanea  
Associazione AmbienteVenezia – Eddyburg

### Soliti di

Mario Invernighi, Presidente Iveser  
Amerigo Restucci, Rettore IJAV  
Gianfranco Bettin, Assessore all'Ambiente Comune di Venezia

### Relazioni di

Edoardo Solzcano, Ritratto di Luigi Scano  
Antonio Casellati, L'impegno politico: la stagione del PRI veneziano  
Vesio De Lucio, L'urbanista: non solo Venezia  
Edgardo Peletti, L'urbanista: la città storica  
Alessandro Bonasini, L'archivio documentario  
Flavia Cogo, L'ambientalista: la laguna e i movimenti

### Scoriti e testimonianze

LA CITTADINANZA È INVITATA!

PER RAGGIUNGERE VILLA HÉRIOT:  
FERMATA ACTV ZITELLE  
LINEE DI NAVIGAZIONE 2/41/42

**eddyburg**

Con il patrocinio della Città di Venezia - Assessorato all'Ambiente e alle città sostenibili



**12 Novembre 2010**– Presidio in Provincia di Venezia contro Brunetta che deve illustrare Proposta di Legge Speciale per Venezia – la provincia viene impedito entrata a suon di manganellate ai cittadini che vogliono

entrare per assistere al Consiglio Provinciale. Seguono lettere di testimonianze e comunicati sui gravissimi fatti accaduti.

**11 Novembre 2010** – Biennale Padiglione Inglese – Giornata di dibattiti ed incontri su diversi temi ambientali “Quale laguna per Venezia” e “Acqua Pubblica”.



**4 Dicembre 2010** – Manifestazione Regionale a Venezia per l'Acqua Pubblica e Difesa Beni Comuni, corteo da Piazzale della Stazione a Rialto con spettacoli in Erbaria.

## **SABATO 4 DICEMBRE 2010**

### **MANIFESTAZIONE A VENEZIA**

**Contro la privatizzazione dell'acqua**  
**Contro la devastazione e il saccheggio del territorio**  
**Per la difesa dei BENI COMUNI**

**Modelli di sviluppo assurdi e criminali hanno devastato il nostro territorio  
creando gravissimi problemi per il nostro futuro**

Per 70 anni il polo industriale di Porto Marghera ha avvelenato con i suoi camini, scarichi e rifiuti tossici l'aria, il suolo, depositando sedimenti tossici nelle acque lagunari e del mare, nelle acque di falda e nei pozzi... ma non basta! Vogliono costruire nuove centrali e nuovi inceneritori!

Calate di cemento e asfalto hanno occupato gran parte del nostro territorio, stravolgendo gli ecosistemi fluviali e idrogeologici, al punto che qualsiasi pioggia abbondante diventa una catastrofe e una alluvione!

I vari governi nazionali e locali favoriscono e finanziano esclusivamente le solite cordate e imprese che si occupano delle cosiddette "Grandi Opere", che sono invece veri e propri acomastrini inutili e dannosi come il MoSe, la TAV, la Romeo Commerciale, le nuove camionabili, la metropolitana sublagunare!

Milioni di metri cubi di nuovo cemento e asfalto devasteranno e si mangeranno il territorio grazie ai progetti del Quadrante di Tessera e Veneto City!

Da Venezia vengono espulsi i cittadini. La città sta diventando sempre e di più una Disneyland in mano alle "potenti coste" che sfruttano in maniera selvaggia un turismo che assomiglia sempre di più a deportazioni di massa!

**PER UNA GIUSTIZIA SOCIALE E AMBIENTALE**

**Vieni a piedi o in barca sabato 4 dicembre alle ore 14  
al Piazzale della Stazione Ferroviaria**  
Cortei via acqua e via terra fino a Rialto  
Evento finale e concerto in Erbaria

Assemblea Permanente **NoMoSe** – Coordinamento contro le Grandi Navi – Associazione AmbienteVenezia

**9 Dicembre 2010** – Mattina Comune di Venezia – Conferenza stampa di presentazione della proposta alternativa della Legge Speciale per Venezia presentata in Senato da Felice Casson ed elaborata da Armando Danella assieme a diversi docenti Universitari, esperti e contributi di associazioni.

Pomeriggio – Teatro Frari – Assemblea pubblica “IO DECIDO” percorsi di democrazia partecipativa. Partecipazione straordinaria di cittadini e affermazioni deludenti del Sindaco Orsoni.

**10 Dicembre 2010** – Ca’Tron – incontro con Studenti



**15 Dicembre 2010** – Mondadori – Partecipato all’iniziativa dei 40xveneziana sui Piani Urbanistici del Comune di Venezia , Orsoni non si è fatto vedere.

**18 Dicembre 2010** – Sala San Leonardo – Partecipato all’Assemblea Pubblica sulla Sublagunare promossa dal Comitato x il referendum – abbiamo fatto intervento.

## ***Riepilogo attività svolte nel 2011***

**2 Febbraio 2011** – Partecipato all’Auditorium Santa Margherita alla Presentazione dell’Atlante della Laguna di Venezia - Comune di Venezia; abbiamo distribuito a tutti i partecipanti il nostro volantino “Ecco la città ed il territorio che vogliamo”

**5 Febbraio 2011** – Aula Magna IUAV Tolentini - Partecipato al Dibattito Sulle proposte alla Legge Speciale su Venezia promosso dallo IUAV- abbiamo distribuito il nostro volantino “Ecco la città ed il Territorio che vogliamo!” e abbiamo fatto tre interventi .

## SINTESI DI PROPOSTE PER IL DIBATTITO SUL PIANO DI ASSETTO TERRITORIALE E SULLA NUOVA LEGGE SPECIALE PER VENEZIA

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

SOLO LA PRESA DI COSCIENZA E LA MOBILITAZIONE DEI CITTADINI PUÒ MODIFICARE E MIGLIORARE QUESTA SITUAZIONE.

### **ECCO LA CITTA' E IL TERRITORIO CHE VOGLIAMO**

Le associazioni AmbienteVenezia - Assemblea Permanente NOMOSE -Coordinamento Cittadino contro le grandi navi - Medicina Democratica -Associazione Gabriele Bortolozzo auspicano l'approvazione di un Piano di Assetto Territoriale e di una nuova legge speciale per Venezia in grado di recepire le seguenti proposte:

Venezia e la laguna sono un bene comune del mondo intero e non una merce e come tale va sottratto alla privatizzazione ed a ogni speculazione. Per la salvaguardia della laguna, oggi soggetta ad un drammatico processo erosivo, che le opere del MoSE rischiano di rendere irreversibile, va redatto un nuovo piano per un riequilibrio idrogeologico e morfologico che inverta i processi in atto che altrimenti a breve la trasformeranno in un braccio di mare.

Il Parco dell'intera laguna potrebbe esserne lo strumento di gestione attiva.

L'attività e lo sviluppo portuale, in un sistema di rete con gli altri porti dell'alto Adriatico in virtù di una selezione dei traffici e delle caratteristiche-dimensioni degli scafi, vanno sempre rapportati con il riequilibrio lagunare. Navi crociera, petroliere, porta containers, molte delle quali con stazze già incompatibili con la laguna, diventeranno sempre più grandi e non possono più attraversarla perché richiedono lo scavo di canali che aumenteranno l'erosione e distruggono la morfologia dei fondali.

In un quadro di differenziazione portuale delle tre bocche ( Lido passeggeri, Malamocco commerciale , traghetti ,Chioggia pescherecci ) è auspicabile la realizzazione di un sistema di strutture a mare con basso impatto ambientale per quelle navi che richiederebbero profondità di canali incompatibile con l'equilibrio lagunare ( un apposito terminal passeggeri in prossimità della bocca di Lido e boe galleggianti a mare con collegamento pipelines per petroliere e gasiere evitando così attraversamenti lagunari pericolosissimi ).

Il sistema MoSE è inutile perché esistono efficienti alternative, pericoloso come dimostrano gli studi di "Principia" sul rischio di tenuta delle paratoie in particolari condizioni di mare, (pericolo di collasso), dannoso e incompatibile con il sistema lagunare e le attività portuali per le previsioni sul numero delle chiusure e sui danni alle attività portuali e sull'aumento dei livelli di inquinamento delle acque lagunari. Bisogna bloccare i lavori del MoSE, con varianti in corso d'opera, riconvertendo le opere marittime realizzate, attraverso soluzioni progettuali delle bocche sperimentali, gradualmente e reversibili. Se il drammatico trend di aumento del livello medio marino risultasse confermato non c'è progetto alle bocche di porto e in laguna che tenga! Bisognerebbe chiudere le paratie quasi tutti i giorni (due volte al giorno d'inverno). Quindi per la riduzione dei livelli di marea in laguna vanno innalzati i fondali alle bocche (che possono ridurre tutte le maree fino a 28 centimetri) e perseguite quelle ricerche sulla iniezione di fluidi negli strati geologici profondi (insufflamento di acqua salata a 700-900 metri di profondità ) volti al sollevamento di grandi porzioni di territorio. Queste tecniche vengono già utilizzate per immagazzinare ed estrarre gas nei depositi profondi con conseguenti innalzamenti e abbassamenti dei suoli come risulta da una ricerca del dipartimento di Geologia di Padova: con questa tecnica si può, in 5 anni e in sicurezza, alzare tutta la città fino 35 centimetri.

Il turismo a Venezia da risorsa è divenuto, con i suoi 21 milioni e mezzo di turisti annui (in crescita) una distruzione, anche fisica, della città e l'espulsione continua degli abitanti. E' necessario non solo un governo dei flussi ma la costruzione di una politica territoriale conseguente (PAT e nuovi strumenti urbanistici) e una revisione radicale della mobilità. Al fine di velocizzare il traffico locale e di decentrare quello turistico vanno ristrutturati in ragione degli utenti (turisti da un lato, residenti, pendolari per lavoro e studenti dall'altro) i punti di penetrazione, d'arrivo e di attraversamento: Fusina, Tesserà e Punta Sabbioni per i turisti, metropolitana di superficie (SFRM) e riorganizzazione dei vettori acquei, ove serva con linee veloci con meno fermate, per tutti gli altri. Non è possibile

alcuna metropolitana sotto la laguna o la città sia per la pericolosità distruttiva del fondo (caranto), della morfologia lagunare e delle falde acque sotterranee. Ma soprattutto perché, di fatto -come dimostrano ormai tutti gli studi- al solo servizio di un aumento turistico incontrollato collegato ad una fermata dell'alta velocità a Tesserà. Un attraversamento in galleria sotto tutta la gronda lagunare del treno per la TAV, è altrettanto distruttivo della metropolitana subacquea.

Una diversa politica territoriale deve innanzitutto bloccare ed invertire la trasformazione della città in un albergo diffuso (hotel, pensioni bed&breakfast) ripristinando le norme che governano i cambiamenti d'uso degli immobili. Debbono essere incentivate invece tutta la residenzialità, sociale e studentesca, con un governo del mercato immobiliare ora selvaggio e devono essere garantite le possibilità manutentive degli immobili di residenza locale con opportune agevolazioni.

E' necessario un welfare municipale fiscale che garantisca casa, reddito, cultura e servizi a tutti, all'insegna di un nuovo patto solidale tra generazioni come il mantenimento e potenziamento delle strutture universitarie legandole alle funzioni della città e incentivandone la distribuzione in ogni sestiere. Venezia deve essere anche città per i giovani ed i bambini con gli opportuni servizi scolastici e culturali: luoghi di aggregazione (non solo di consumo) in spazi (spesso ora dismessi) per il gioco, la musica, il teatro e i concerti e, in genere, le attività autoprodotte.

La democrazia partecipata da esigenza è divenuta una necessità: le decisioni importanti sulle scelte amministrative -soprattutto quelle problematiche- devono prevedere procedure informative fin dall'inizio e di consultazione popolare prima delle decisioni amministrative.

Federalismo solidale, anche fiscale, che non sia un nuovo centralismo delle Regioni, ma una democrazia partecipata a livello di municipi, con piena cittadinanza di tutti, compresi gli immigrati, a cui garantire il diritto di voto amministrativo.

**Riconversione produttiva e bonifica dei suoli di Porto Marghera , per insediarvi attività veramente eco-compatibili. Bisogna cambiare modelli e sistemi produttivi:**

- messa al bando dei cicli produttivi che utilizzano e producono prodotti cancerogeni e genotossici,
- messa al bando dei cicli produttivi e stoccaggi rientranti nelle "Direttive Seveso",
- Incentivazioni ed agevolazioni per attività ecocompatibili rientranti nel settore della "Green Economy
- Riduzione al minimo e superamento dell'incenerimento dei rifiuti; privilegiando azioni, metodologie e tecnologie miranti alla riduzione dei rifiuti e imballaggi all'origine e potenziando al massimo la selezione, recupero e riutilizzo.
- Riduzione al minimo e superamento del sistema di produzione di energia elettrica derivante da carbone e derivati del petrolio; privilegiando la produzione di energia veramente pulita derivante da: solare termico, fotovoltaico, geotermico, eolico e uso delle correnti e onde marine.
- Incentivazione e agevolazioni per attività relative alle bonifiche, al restauro e difesa del territorio, della laguna e della città storica.
- Tutti i lavoratori coinvolti nelle chiusure e ristrutturazioni di impianti e cicli produttivi dovranno avere massima garanzia sul mantenimento del reddito fino al loro reinserimento in altre attività dell'area industriale.

L'area industriale di Porto Marghera bonificata avrà un ruolo strategico fondamentale per ospitare nuove attività economiche ecocompatibili e di ricerca per evitare e neutralizzare nuovo consumo di suolo con cementificazioni per progetti estremamente discutibili come: Veneto City, Marco Polo City, Città della Moda.

*AmbienteVenezia - Medicina Democratica - Associazione Gabriele Bortolozzo  
Assemblea Permanente NOMOSE - Coordinamento Cittadino contro le grandi navi*

**7 Febbraio 2011**- AmbienteVenezia e Coordinamento Contro le Grandi Navi partecipano alla riunione a Ca'Badoer promossa dal gruppo di associazioni che si ritrovano sotto la sigla "Io Decido"

**15 Febbraio 2011** – Partecipiamo alla riunione del Comitato per il referendum contro la Sublagunare

**20 Febbraio 2011** – AmbienteVenezia manda un comunicato stampa sulla Sentenza della Corte di Cassazione sulla Demanialità delle Valli da Pesca – nel comunicato si "sputtanava" Orsoni come Sindaco e come avvocato di fiducia dei vallicoltori. Rai 3 TGR Regione – ci intervista e viene mandato servizio il 23 febbraio.

**25 Febbraio 2011** – AmbienteVenezia e Coordinamento cittadino contro le grandi navi partecipano in diversi all'incontro con le associazioni organizzato dall'assessore Micelli al Vega per illustrare il PAT, abbiamo fatto intervento ed abbiamo consegnato all'assessore il nostro documento di proposte "Ecco la città ed il Territorio che vogliamo!"

**1 Marzo 2011** – Partecipiamo all'Istituto Veneto di Lettere Scienze ed Arti alla Presentazione del Libro di D'Alpaos "Fatti e Misfatti di idraulica Lagunare".



**17 Marzo 2011** – Morion riunione/incontro sull'Ambiente .

**25 Marzo 2011** – Sala San Leonardo Dibattito Pubblico sul PAT – partecipiamo e distribuiamo ai presenti il volantino "Ecco la Città e Territorio che Vogliamo!"

**4 Aprile 2011** – Partecipato a Ca'Tron all'incontro di autoformazione sul PAT degli studenti (Armando Danella di AmbienteVenezia tra i relatori)

**17 Maggio 2011** – Partecipato all'assemblea plenaria di "riattivazione della Consulta Ambiente" in Comune di Venezia- fatti interventi; eletto nuovo Ufficio di coordinamento della Consulta.

**30 Maggio 2011** – Partecipato alla Passeggiata Urbana x la Democrazia Diretta promossa da Io decido ed altre associazioni.

**4 Giugno 2011** – Partecipato in campo San Geremia al presidio " I giorni delle nostre Verità" contro la cementificazione e devastazione del territorio del Veneto

**9 Giugno 2011** – partecipato al Presidio in Campo San Geremia per la chiusura della campagna referendaria sull'acqua pubblica a Venezia.

**20 Luglio 2011** – Volantinaggio in Piazzale Roma su PAT e Trasporti – alle 11 alla Scoleta dei Calegheri Conferenza stampa di presentazione delle iniziative di mobilitazione cittadine contro il PAT approvato dalla giunta del comune di Venezia.

**22 Luglio 2011**– Presidio contro il PAT davanti al Comune di Venezia – volantinaggio, interventi delle varie associazioni – giornali e televisioni hanno dato buon spazio all'iniziativa.

**29 Luglio 2011** – Riunione aperta in sede AmbienteVenezia di Campo S. Margherita sul PAT abbiamo invitato Stefano Boato e Mariarosa Vittadini per alcuni approfondimenti tecnici.

**Agosto 2011** – i ragazzi di Ca Tron CittàAperta hanno fatto diversi punti informativi itineranti in giro per la città – in alcune occasioni abbiamo partecipato anche noi con nostri volantini “Ecco la città ed il Territorio che vogliamo”. Promossa inoltre attività di controinformazione sul PAT e la TAV alla Festa dell'Amicizia del PD a Zelarino assieme a Cà Tron Città aperta

**31 Agosto 2011** – Campo San Giacomo dell'Orio – Festa di Liberazione – abbiamo partecipato al dibattito organizzato sul PAT (Mariarosa Vittadini – assessore Micelli) distribuiti volantini AmbienteVenezia e Ca'Tron CittàAperta – molti gli interventi critici sul documento della giunta del Comune di Venezia.

**1 Settembre 2011**- Piazza Ferretto – Mobilitazione contro il PAT con la partecipazione di molte associazioni del territorio – Distribuito volantino “Ecco la città ed il Territorio che vogliamo” e fatto un intervento .

**16 Settembre 2011** – partecipato al Palaplip di Mestre assemblea cittadina sul PAT

**30 Settembre 2011** – partecipato al Teatro dei Frari alla presentazione/dibattito del numero della rivista di Italia Nostra dedicato ai problemi di Venezia e della sua laguna.



**6 Ottobre 2011** – Municipio di Mestre - Partecipato all'incontro sul PAT organizzato da “In Comune”, abbiamo fatto interventi chiedendo che vengano considerati e recepiti i contenuti del nostro documento “Ecco la Città e Territorio che vogliamo”.

**2 Novembre 2011** - AmbienteVenezia invia una lettera aperta all’Unesco, al Comune di Venezia e alla VIU sul fallito convegno internazionale sul “Futuro di Venezia e della sua laguna nel contesto dei cambiamenti climatici” -- Un convegno commissionato dal Governo Berlusconi e poi bloccato dal ministro Brunetta....

Una lettera aperta molto critica sul come era stato pensato ed organizzato ... una passerella internazionale del tutto esterna al contesto veneziano sia scientifico che associazionistico.

**21 Novembre 2011-** AmbienteVenezia e Laboratorio Morion mettono Striscioni contro le grandi navi in laguna e volantinano davanti alla chiesa della Madonna della Salute per pubblicizzare gli incontri pubblici cittadini



## **FUORI LE GRANDI NAVI DA VENEZIA!**

TUTTI VEDIAMO LE GRANDI NAVI DA CROCERA, SEMPRE PIÙ NUMEROSE, SEMPRE PIÙ INVADENTI. NESSUNO PUÒ EVITARE DI OSSERVARLE: LA LORO GROSSA MOLE DETURPA E STRAVOLGE IL PAESAGGIO OCCULTANDONE LA VISTA AI VENEZIANI E AI TURISTI; LE LORO ENORMI ELICHE SPOSTANO ACQUA E FANGHI DEVASTANDO RIVE, FONDAMENTA E FONDALI; I LORO CAMINI GENERANO INQUINAMENTO DA ANIDRIDE SOLFOROSA E POLVERI SOTTILI, SOSTANZE ALTAMENTE CANCEROGENE; I LORO RADAR PROVOCANO INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO; I LORO GRUPPI ELETTROGENI SEMPRE IN FUNZIONE ASSIEME ALL'ALTO VOLUME DEGLI ALTOPARLANTI SONO UNA GRAVE FONTE DI INQUINAMENTO ACUSTICO...

**LA LORO OSSESSIVA PRESENZA CAUSA UN DANNO IRREPARABILE  
ALLA LAGUNA E A VENEZIA, BENE COMUNE DELL'UMANITÀ!**

Per conoscere i gravi rischi del "grande affare dei condomini galleggianti"  
invitiamo tutti i veneziani e chi ama la città lagunare alle presentazioni del libro

## **E LE CHIAMANO NAVI**

di

*Silvio Testa*

che si terranno a Venezia in due date:

**Giovedì 24 novembre ore 18.30**

presso il **Laboratorio Occupato Morion**

Casa dei Beni Comuni - San Francesco della Vigna - Castello

Interverranno assieme all'autore alcuni ambientalisti veneziani

La serata continuerà con una cena sociale  
per info [lab.morion@gmail.com](mailto:lab.morion@gmail.com)

**Venerdì 2 dicembre ore 17.00**

presso **Sala San Leonardo**

Iniziativa promossa dalla Municipalità di Venezia  
e dall'associazione AmbienteVenezia

La presentazione del libro verrà accompagnata, oltre che dagli interventi di rappresentanti di associazioni e di comitati, dalla proiezione di documentari e da una mostra fotografica

**24 Novembre 2011**– Alcuni di AmbienteVenezia e del Coordinamento Cittadino Contro le Grandi Navi partecipano al Laboratorio Morion presentazione del libro “e le chiamano navi” di Silvio Testa e poi intervengono al dibattito che ne è seguito.

**GIOVEDI  
24  
NOVEMBRE**

*"uno studio preciso e avvincente sull'impatto delle grandi navi da crociera che sempre più numerose solcano la laguna anche a pochi metri da piazza San Marco costituendo un pericolo per la salute della città e dei suoi abitanti..."*

presentazione del libro:

**"E le chiamano navi"**  
*di Silvio Testa*  
a seguire **DIBATTITO** con l'autore

ore **18.30**

la cucina del Morion:  
ore **20.00** **Cena@base**  
*di piatti biologici*

**#nograndinavi**

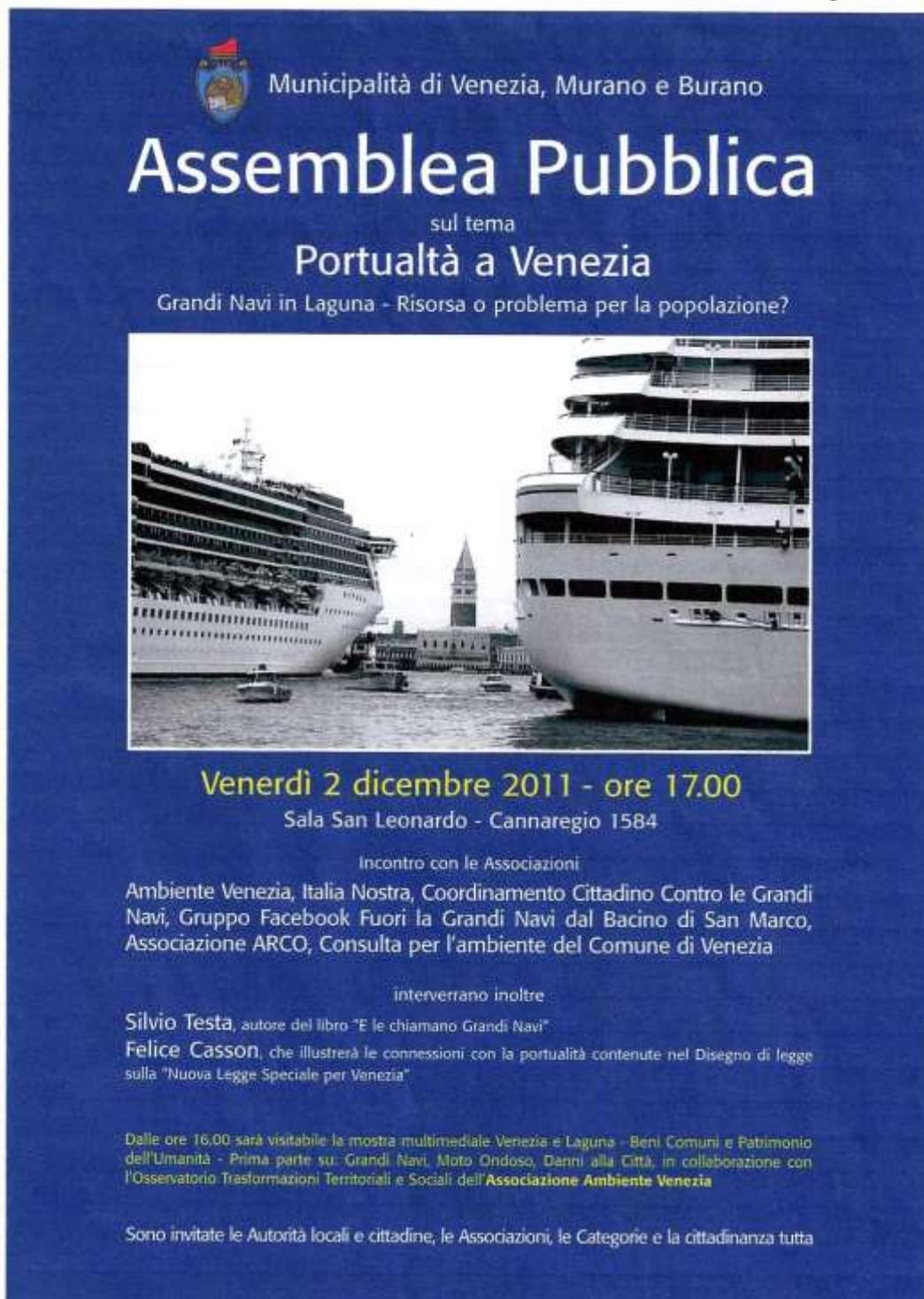
organizzano >  
**Libreria Marco Polo**  
Calle del Teatro Malibrán - Venezia  
tel 041 5226343 [www.libreriamarcopolo.com](http://www.libreriamarcopolo.com)

dove >  
**morion casa dei beni comuni**  
San Francesco della Vigna - Castello - Venezia  
per info: [lab.morion@gmail.com](mailto:lab.morion@gmail.com) facebook: [#Laboratorioccupato Morion](https://www.facebook.com/LaboratorioccupatoMorion)

**2 Dicembre 2011**- sala San Leonardo Assemblée Pubblica promossa da AmbienteVenezia e Municipalità di Venezia su tema :” Grandi Navi in Laguna Risorsa o problema per la popolazione?” Oltre a moltissimi cittadini sono presenti i rappresentanti di diverse associazioni; si inizia con gli interventi di Silvio Testa che presenta il suo nuovo libro, il Senatore Felice Casson che parla della portualità nella nuova proposta di legge speciale per Venezia;

AmbienteVenezia presenta il nuovo dossier sui problemi ambientali e sanitari collegati con al traffico marittimo. Un dossier che raccoglie una serie di documenti e dati veramente impressionante dell'impatto ambientale e sanitario prodotto dal comparto del traffico marittimo e della crocieristica.

Nei giorni seguenti il dossier viene inviato a tutti gli enti ed istituzioni competenti, nei giornali vengono fatti molti articoli, il dossier viene inserito anche nel sito on line dell'Espresso



Municipalità di Venezia, Murano e Burano

# Assemblea Pubblica

sul tema  
**Portualità a Venezia**  
Grandi Navi in Laguna - Risorsa o problema per la popolazione?



**Venerdì 2 dicembre 2011 - ore 17.00**  
Sala San Leonardo - Cannaregio 1584

Incontro con le Associazioni  
Ambiente Venezia, Italia Nostra, Coordinamento Cittadino Contro le Grandi Navi, Gruppo Facebook Fuori la Grandi Navi dal Bacino di San Marco, Associazione ARCO; Consulta per l'ambiente del Comune di Venezia

interverranno inoltre  
**Silvio Testa**, autore del libro "E le chiamano Grandi Navi"  
**Felice Casson**, che illustrerà le connessioni con la portualità contenute nel Disegno di legge sulla "Nuova Legge Speciale per Venezia"

Dalle ore 16.00 sarà visitabile la mostra multimediale Venezia e Laguna - Beni Comuni e Patrimonio dell'Umanità - Prima parte su: Grandi Navi, Moto Ondoso, Danni alla Città, in collaborazione con l'Osservatorio Trasformazioni Territoriali e Sociali dell'**Associazione Ambiente Venezia**

Sono invitate le Autorità locali e cittadine, le Associazioni, le Categorie e la cittadinanza tutta



*Osservatorio delle Trasformazioni Territoriali e Sociali  
dell'Associazione AmbienteVenezia*

## **Materiali d'Informazione**

**Dicembre 2011**



### ***GRANDI NAVI in Laguna di Venezia***

*Risorsa o Problema per la città e per la popolazione?*

### ***Problemi Ambientali e Sanitari***

*Impatto Ambientale, Inquinamento,*

*collegati al Traffico Marittimo*

*Materiali d'Informazione-AmbienteVenezia- Dicembre 2011*

Nei giorni seguenti il dossier viene inviato a tutti gli enti ed istituzioni competenti e nei giornali vengono fatti molti articoli, il dossier viene inserito anche nel sito on line dell'Espresso

» **Il dossier** Transitano colossi lunghi 311 metri e larghi 54

## In Bacino San Marco le navi passano 1.500 volte all'anno dal 2004 un aumento costante

VENEZIA - Metti che uno abiti con vista sul canale della Giudecca o ancora meglio sul bacino San Marco. Uno si immagina pace, tranquillità e un passaggio spettacolare. Invece no, o almeno non solo, perché davanti alle finestre quest'anno ci sono stati 1.496 passaggi di navi, quasi cinque al giorno: di queste, 629 sono grandi come palazzi. Quest'anno saranno 796, per un totale di due milioni di passeggeri che si sono affacciati dagli obli per immortalare lo spettacolo del passaggio in Bacino.

Il problema, ovviamente, non è di chi abita in zona: è quello che sta cercando di far capire l'Associazione Ambiente Venezia, che ieri sera ha presentato alla partecipatissima assemblea pubblica «La portualità a Venezia» (organizzata dalla municipalità), un dossier sui danni causati dal passaggio delle grandi navi in centro storico. I numeri, frutto di un'attenta osservazione, sono impressionanti e in costante crescita: nel 2005 le crociere erano 405 e portavano 677 passeggeri; nel 2011 saranno 796 per

un totale di quasi 2 milioni di ospiti. E secondo alcune proiezioni, lo spostamento dei traghetti a Fusina peggiorerà la situazione, liberando spot in Marittima e portando in un prossimo futuro a 1.990 passaggi annuali, con 15.800 croceristi al giorno. I danni ambientali delle grandi navi (ma sarebbe il caso di chiamarle enormi, visti i 311 metri di lunghezza della

ospite fissa Voyager of the Seas e i 54 di larghezza della Ventura, passata però una scia volta), secondo l'associazione sono devastanti: oltre al noto problema del moto ondoso e della relativa erosione a rive e fondamenta, ci sarebbe un impatto sulla morfologia lagunare per l'inquinamento.

«Servono studi mirati e indipendenti sugli effetti del traffi-

co portuale — armoniscono il presidente dell'associazione Luciano Mazzolin — sia per quello che riguarda l'inquinamento atmosferico sia sull'impatto sanitario». E, ricordano da Ambiente Venezia, secondo uno studio dell'Arpav — fermo al 2005 quando appunto i passag-

gi erano molti meno — in quell'anno le navi da crociera e traghetti avevano emesso nell'aria del centro storico ben 69.985 tonnellate di biossido di carbonio e 1.083 tonnellate di ossido di zolfo. L'associazione chiede con una petizione la costruzione di un terminal fuori dalle



**Petizione** Migliaia di veneziani hanno firmato per portare le navi fuori dal Bacino di San Marco

bocche di porto. Ipotesi al momento irrealizzabile, anche se la proposta di legge speciale per Venezia firmata dal senatore Pd Felice Casson (che ieri ha lanciato una frecciata al presidente dell'autorità portuale Paolo Costa spiegando come «basterebbe organizzarsi e smettere di fare terrorismo psicologico sugli effetti negativi per il turismo») è controfirmata tra gli altri dall'ex ministro dei trasporti Paolo Bianco prevederebbe che a decidere chi passa per i canali interni al centro storico è chi no sia esclusivamente il Comune. Il che significherebbe un possibile spostamento delle navi alla bocca di porto di Malamocco, per il «giro esterno». Un'ipotesi che piace al sindaco, che la sera prima a Mestre non ha nascosto cosa pensa: «Il presidente del Porto è mio amico, ma su questo non siamo d'accordo, l'accesso da Fusina andrebbe bene». Del resto, si è sempre difeso il professore, gli amatori pagano il Comune per passare in centro storico, e due milioni di turisti, di questi tempi, non li rifiuta neppure Venezia. Anche perché a breve pagheranno anche loro la tassa di soggiorno.

**Andrea Saule**

Corriere del Veneto 3 dicembre 2011

## «Le navi inquinano» Un dossier-denuncia di Ambiente Venezia

Affollata assemblea a San Leonardo con la Municipalità Felice Casson (Pd): «Tutti i poteri sulle acque al Comune»

di **Alberto Vitucci**

Settantamila tonnellate l'anno di biossido di carbonio disperso nell'aria. Mille tonnellate di ossido di azoto e zolfo, idrocarburi e polveri. Onde elettromagnetiche pericolose, sedimenti che se ne vanno in mare. Effetto risucchio e danni alle fondamenta e alle murature. Sono soltanto alcuni dei dati contenuti nel dossier «Grandi Navi in laguna», distribuito ieri in sala San Leonardo dall'associazione Ambiente Venezia. Una mostra fotografica e ricerche dense di numeri e statistiche per chiedere l'allontanamento delle meganavi dalla laguna. Assemblea affollatissima, per discutere di quella che da risorsa turistica ed economica si va trasformando sempre più in emergenza. «Non solo i danni ambientali e i fumi, con le gravi ricadute sulla salute», ha detto in apertura il rappresentante di Ambiente Venezia Luciano Mazzolin, «ma anche un

impatto pesante sulla città e sulla laguna. Le grandi navi sono diventate un problema per la città e la popolazione veneziana». Mostra fotografica con le immagini dei «bestioni del mare» in transito a pochi metri dai campanili di San Marco e San Giorgio. In stagione in Marittima ne arrivano anche cinque o sei contemporaneamente, scaricando 15 mila turisti in un colpo che ripartono il giorno dopo. Il Porto e la Venezia terminal passeggeri hanno appena inaugurato una nuova stazione passeggeri in Marittima e insistono sulla «ricchezza» portata dalle navi. Il Comune non ha messo in atto misure atte a ridurre il fenomeno, in continuo aumento. I comitati intanto hanno raccolto migliaia di firme per estromettere le meganavi dal Bacino San Marco.

Ieri pomeriggio confronto seguito da centinaia di persone e presieduto dal presidente della Municipalità Ermio

Viero. «Siamo qui per ascoltare le preoccupazioni dei cittadini», dice. Numerosi i documenti della Municipalità contro il traffico delle grandi navi.

Felice Casson, senatore del Pd, ha illustrato la sua proposta di nuova legge Speciale in discussione nella commissione Ambiente del Senato. «Bisogna dare la sovranità delle acque alla città», dice, «in bacino San Marco deve comandare il sindaco con il Consiglio comunale, non lo Stato. E le grandi navi vanno estromesse dalla laguna, perché fanno danni e i veneziani non lo vogliono». Il giornalista Silvio Testa ha presentato il suo libretto sulle Navi in laguna, edito da «Corte del Fontego». Collana di «start book» che denuncia le emergenze della città. «Perché se l'inquinamento delle navi è dieci volte superiore a quello del traffico», si è chiesto Testa, «non mettono le centraline anche in laguna?».



Il passaggio di una grande nave in Bacino San Marco

**IL RAPPORTO**

Oltre 60 mila morti all'anno nel mondo per i fumi: «Vogliamo risposte»

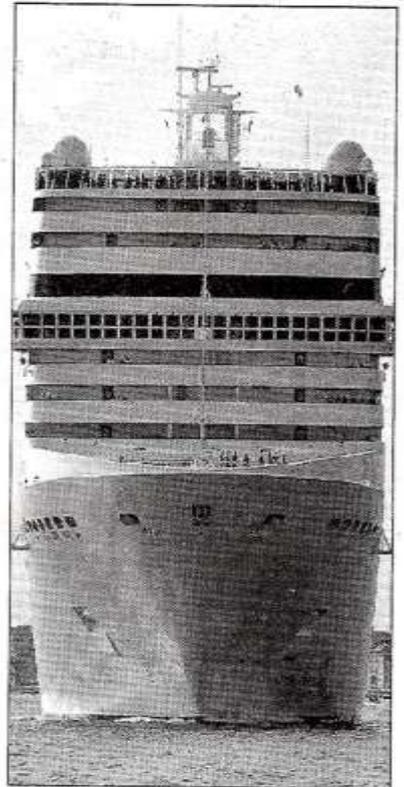
Secondo il report diffuso dall'Associazione AmbienteVenezia, sono 60mila all'anno i decessi causati a livello mondiale dagli inquinanti prodotti dalle grandi navi. Il dato emerge da uno studio di Ross A. Klein e da un articolo di Andrea Molocchi su "Nuova Rivista Europea". Entrambi disponibili in internet, come altre rilevazioni con preoccupazioni non meno forti

sui giganti del mare. E non finisce qui: sempre secondo Klein, il livello d'inquinamento provocato da una grande nave raggiungerebbe quello di 350mila automobili.

"Copia del rapporto, integrato da una documentazione sull'impatto delle grandi navi a Venezia, sarà consegnato ai ministeri della Salute, dell'Ambiente e dei Trasporti, a Re-

gione, Provincia e Comune e all'Arpav. Così nessuno potrà dire non essere stato informato", dice Luciano Mazzolin. "In assenza di risposte, procederemo con una denuncia per omissione di atti d'ufficio. E protesteremo all'uscita dei passeggeri dalle navi, una volta aperta la stagione crocieristica".

V.M.C.



**MOSTRI** Una nave da crociera in bacino di San Marco

# Allarme grandi navi «Servono dati certi»

*Al convegno organizzato dalla Municipalità contestata la parzialità dei dati oggi disponibili  
«Va promosso un monitoraggio puntuale. E servono più centraline di rilevamento»*

Solo posti in piedi, ieri a San Leonardo, per l'incontro pubblico sulle grandi navi promosso dalla Municipalità. A seguire gli interventi di diversi relatori, circa 250 persone, per un tema affrontato a tratti con toni alquanto forti. Ma con tre richieste: l'esigenza di analisi *super partes*, maggiori controlli sulle emissioni di Pm10 e prese di posizione chiare da parte di chi di dovere.

"Portualità e crocieristica sono motivi di crescita e sviluppo. Ma le risorse non posso-

no farsi problema ed essere disgiunte dalle esigenze dei cittadini", ha esordito il presidente Erminio Viero. "Il disagio è sotto gli occhi di tutti. E le rassicurazioni dell'Autorità portuale che tutto è nella norma sono insufficienti".

A dare fuoco alle polveri, il giornalista Silvio Testa: "Nessuno sa cosa facciano le grandi navi. O meglio, nessuno può saperlo, perché quasi tutti gli studi sono stati commissionati dall'Autorità portuale. L'unico approfondimento affidato dal

**Il senatore Casson  
«I monitoraggi  
vengano eseguiti  
da tecnici autonomi»**

Comune al Cnr è giunto a conclusioni opposte. E se l'Arpav evidenzia che il Pm10 prodotto da grandi navi e mez-

zi a motore raggiunge il 15%, contro il 7% del traffico automobilistico, occorrono in città più rilevatori d'inquinanti. Che possono provocare malattie polmonari, di cui Venezia detiene il record nazionale in rapporto al numero di abitanti".

Non minori preoccupazioni sono state manifestate sulle conseguenze del moto ondoso e la sicurezza fisica della città. Fino a porsi domande su come cambierà lo scenario quando lo spostamento delle navi tra-

ghetto a Fusina libererà alla Marittima due banchine, aumentando l'arrivo di quelle da crociera. Alla diffusa richiesta di un pronunciamento da parte delle autorità, cominciando dal Comune, il senatore Felice Casson ha detto che "per decisione politica nessuno vuole prendere posizione. I monitoraggi vanno affidati a tecnici autonomi. Molte risposte le potrà dare la nuova Legge speciale".

**Vettor Maria Corsetti**

© riproduzione riservata

**LETTERA INVIATA VIA MAIL IL 7 DICEMBRE 2011 ALLE ORE 9**

Ministro e Ministero dell'Ambiente  
Ministro e Ministero della Sanità  
Ministro e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti  
Presidente della Regione Veneto  
Assessore Chisso Regione Veneto - Navigazione Interna e Portuale  
Assessore Coletto Regione Veneto - Tutela della Salute  
Assessore Conte Regione Veneto - Ambiente  
Presidente della Provincia di Venezia  
Assessore Dalla Vecchia Provincia di Venezia - Ambiente  
Sindaco del Comune di Venezia  
Assessore Paruzzolo Comune di Venezia - componente Comitato Portuale  
Assessore Bettin Comune di Venezia - Ambiente  
Assessore Bergamo Comune di Venezia - Mobilità Trasporti Traffico Acqueo  
Assessore Ghetti Comune di Venezia - Protezione Civile Sicurezza del Territorio  
Assessore Panciera Comune di Venezia - Turismo  
Assessore Rey Comune di Venezia - Qualità Urbana  
Ai Consiglieri del Comune di Venezia  
Direzione Generale ARPA Veneto  
Dipartimento Provinciale di Venezia ARPAV  
Servizio Osservatorio Aria ARPAV  
Direttore Generale ULSS 12 Veneziana -  
Direttore Sanitario ULSS12 Veneziana -  
Presidente Autorità Portuale di Venezia  
Ai Componenti del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Venezia  
Capitaneria di Porto di Venezia - Comandante Tiberio Piattelli  
Presidente Magistrato alle Acque di Venezia  
Commissione Salvaguardia - Magistrato alle Acque di Venezia  
Soprintendenza B.A.P di Venezia e Laguna -  
UNESCO - Ufficio di Venezia  
e P.C. al Presidente della Municipalità di Venezia, Murano e Burano  
    alla Consulta per l'Ambiente del Comune di Venezia  
    alla Consulta per la Salute del Comune di Venezia

***Oggetto: Impatti Ambientali e Sanitari sulla città di Venezia e la sua Laguna causati dal Traffico Portuale e dalle Grandi Navi***

Venerdì 2 Dicembre 2011 in Sala San Leonardo a Venezia, la Municipalità di Venezia, ha promosso un'Assemblea Pubblica sul tema : "Portualità a Venezia - Grandi Navi in Laguna -

*Risorsa o problema per la popolazione*": un'assemblea molto partecipata con diversi interventi di rappresentanti di associazioni e di cittadini.

La nostra associazione, AmbienteVenezia, ha presentato un dossier, *che alleghiamo in file pdf*, che riassume un lavoro di ricerca e raccolta su studi internazionali sugli impatti ambientali e sanitari causati dal traffico marittimo, ed in particolare delle "grandi navi da Crociera e Trasporto". (Studi: EPA Agenzia per la Protezione Ambiente USA; IIASA - Entec su incarico della Commissione Europea; Associazione Italiana Oncologia Medica; etc, etc)

Gli studi citati e riportati contengono dati ed informazioni estremamente preoccupanti ed allarmanti su diversi aspetti, ma in particolare sugli impatti sanitari delle popolazioni costiere e di aree portuali.

Riteniamo urgentissimo un vostro intervento, a seconda delle vostre competenze istituzionali, per prevenire e limitare al massimo i danni causati alla salute della popolazione e i danni causati alla città di Venezia e alla sua Laguna Beni Comuni e Patrimonio dell'Umanità;

Riteniamo che si debbano emanare provvedimenti urgenti che seguano i dettami e principi della massima precauzione e dell'applicazione delle migliori tecnologie; attivando inoltre una adeguata ed attrezzata rete di monitoraggio ed indagini epidemiologiche mirate sulle popolazioni esposte.

Si chiede inoltre di valutare la possibilità di creare un avamposto esterno alla laguna di Venezia per le navi da crociera, come si è progettato per un terminal a mare per navi container e petroliere.

Si ricorda che a febbraio 2008 era stata presentata una petizione popolare con duemila firme al Sindaco del Comune di Venezia con diverse proposte che non sono mai state prese in seria considerazione. Chiediamo che negli strumenti di programmazione e di assetto territoriale vengano considerati per le attività portuali soluzioni veramente compatibili con la salute dei cittadini e con la difesa e tutela della città di Venezia e della sua Laguna.

Restiamo a vostra disposizione per eventuali chiarimenti

Luciano Mazzolin per l'associazione AmbienteVenezia  
[ambiente.venezia@libero.it](mailto:ambiente.venezia@libero.it)

*Associazione "AmbienteVenezia – per la Tutela della Laguna e dell'entroterra di Venezia" –  
iscritta all'albo delle associazioni del Comune di Venezia n° 2501*

# Dossier grandi navi Ecco i pericoli dei fumi

Roberta Brunetti

VENEZIA

L'annunciato "dossier" di Ambiente Venezia sui danni causati dalle grandi navi, alla fine, è stato spedito. A ministri, assessori di Comune, Provincia e Regione, Ulss 12, Arpav, Porto, magistrato alle acque, soprintendenza, Unesco... L'associazione ambientalista, che da anni denuncia la pericolosità dei giganti del mare, ha pensato proprio a tutti. E ai suoi interlocutori chiede «provvedimenti urgenti - scrive il presidente, Luciano Mazzolin - che seguano i dettami e i principi della massima precauzione e dell'applicazione delle migliori tecnologie», ma anche un'«adeguata ed attrezzata rete di monitoraggio e indagini epidemiologiche mirate sulle popolazioni esposte». Il dossier (disponibile su internet) è un sunto di ricerche soprattutto internazionali sugli impatti ambientali e sanitari del traffico marittimo, e in particolare delle grandi navi. Informazioni «taciute o minimizzate», accusano gli ambientalisti che puntano il dito su una gestione «privatistica, esclusiva e per niente pubblica e trasparente» di studi e analisi della situazione. Situazione destinata a peggiorare, visto che già dal prossimo anno il Porto potrebbe essere in grado di ospitare 7 grandi navi contemporaneamente (oggi arriva a 6) e i flussi potrebbero toccare i 5/8 milioni di crocieristi l'anno. Ma il dossier si sofferma soprattutto sugli aspetti sanitari e ambientali. La legislazione sulle emissioni di inquinanti del traffico marittimo è «molto più permissiva e consente l'utilizzo di carburanti molto più

sporchi di quelli usati dalle auto: i carburanti più puliti usati dalle navi sono 100 volte più sporchi, migliaia di volte quelli più sporchi». Di qui il calcolo che una nave da crociera produca tanto inquinamento almeno quando 14.000 macchine (ma si arriva a 350.000 se il carburante è peggiore!). E gli studi dell'Arpav che nel 2007 attribuivano un 15% dell'inquinamento totale dell'aera alle navi, sono certamente superati. Visto l'aumento del traffico, pur tenendo conto dell'accordo "blue flag" per l'uso di combustibili meno dannosi, «la situazione è da considerarsi peggiore»...

Con che danni per la salute? Il dossier torna a citare studi internazionali secondo cui nel 2012 arriveremo a 84.000 decessi mondiali causati dall'inquinamento da traffico marittimo. «Le navi rilasciano a livello globale tra 1,2 e 1,6 milioni di tonnellate all'anno di polveri sottili (Pm 2,5)». Elementi «collegati alle morti premature» che «si concentrano tra le popolazioni costiere vicini alle rotte delle navi». In Italia sono previste 3.620 di queste morti, che scenderebbero a 3.394 con l'«introduzione di limiti più stringenti sulla qualità dei carburanti». In particolare i tumori sono collegabili all'inquinamento atmosferico. Ma a Venezia le navi continuano a essere ormeggiate a motori accesi. E lo stesso progetto del Porto di elettrificazione delle banchine prevede di fornire energia solo a 4 navi in contemporanea. «Quando verranno spenti veramente tutti i motori delle navi ormeggiate in banchina? - si chiede il dossier - E perché non si impone l'uso di carburanti con limiti più restrittivi?».

© riproduzione riservata

**AMBIENTALISTA**



**Luciano Mazzolin**  
presidente di  
Ambiente Venezia  
che ha redatto il  
dossier



VENEZIA Una recente protesta contro le grandi navi



9/12/2011 Gazzettino

## «Il Pat preveda l'uscita delle navi dal centro storico»

Il capogruppo di "In Comune" annuncia un emendamento: «Il passaggio a Malamocco, il terminal a Marghera»



**BATTAGLIA** Mobilitazione contro le grandi navi in centro storico

(m.f.) Mai più navi da crociera che passano in bacino di San Marco e che sostano in Marittima. Sulla scia del dossier di Ambiente Venezia sull'inquinamento atmosferico prodotto dalle grandi navi, la lista "In Comune" annuncia che proporrà all'attenzione del Consiglio comunale un emendamento avente per oggetto proprio l'esclusione del traffico marittimo da crociera dal centro storico e il suo trasferimento - via Malamocco - a Marghera.

«Proprio il Piano di assetto del territorio - commenta il capogruppo, Beppe Caccia - è l'occasione giusta per ricordare ed integrare le scelte dell'Autorità portuale con quelle più generali che riguardano lo sviluppo dell'intera città. Come ha infatti recentemente ribadito il presidente Costa, il Porto non deve essere né può essere percepito come un "corpo estraneo" rispetto al territorio e all'ambiente lagunare. Per questo a tutti i consiglieri e alle forze politiche sensibili al tema, proporremo un emendamento al Pat che preveda esplicitamente un indirizzo di trasferimento degli approdi e del terminal delle grandi navi da crociera dalla Marittima a Marghera, via Malamocco e canale dei Petrolai, con un adeguato sistema di sbordo dei passeggeri nella città

storica su imbarcazioni più piccole e compatibili».

Le questioni del movimento delle grandi masse d'acqua e soprattutto degli scarichi inquinanti dei motori navali (si calcola che, nell'ipotesi più ottimistica, in un anno una nave produca lo stesso inquinamento di 14mila automobili, oltre a quantità sterminate di polveri sottili non rilevate dagli attuali sensori che segnalano solo il Pm 10) hanno spinto Caccia a chiedere un voto forte.

«Questa è una scelta che deve certo essere concertata con la stessa Autorità portuale e che, soprattutto, deve essere compiuta prima che prendano l'avvio grandi progetti come la nuova stazione marittima e il cold ironing che, comportando investimenti per decine di milioni di euro, sancirebbero la definitiva localizzazione delle grandi navi in centro storico».

© riproduzione riservata

**Il dossier di Ambiente Venezia**  
Una nave inquina come 14mila auto

9 Dicembre 2011 – le associazioni contro il PAT si trovano davanti al Comune di Venezia e consegnano una lettera aperta ai consiglieri comunali

10 Dicembre 2011 Corriere del Veneto

**Ambiente** Il dossier verde: sono molto inquinanti e danneggiano rive e fondali

## «Ogni nave come 14 mila auto»

### E Venezia vuole «dirottarle»

Il sindaco: crociere pericolose. Gli armatori: portano soldi

MILANO — «Basta con le grandi navi che transitano accanto al bacino di San Marco», Giorgio Orsoni, sindaco di Venezia, è categorico. «Vedrò presto Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale — prosegue — e gli dirò che questa è la posizione del Comune».

La problematica della navigazione sulla Laguna è un campo da anni e ciclicamente riesplodono le polemiche. L'associazione Ambiente Venezia, qualche giorno dopo un'assemblea, aveva presentato uno studio sui danni provocati dalle grandi navi. Dal dossier emergono i problemi dell'inquinamento ambientale da ossido, da onde elettromagnetiche, i danni ai fondali con la perdita di sedimenti in mare, l'erosione e danni alle rive. Nel documento consegnato al Comune emergeva anche che «una nave inquina come 14 mila macchine» e che «le quantità sono dieci volte superiori a quelle del traffico delle auto in fangosissimo».

Lo scorso anno, secondo i dati dell'Autorità portuale di Venezia, le grandi navi hanno riversato in città due milioni di passeggeri. I croceristi sono stati 1.677.011 con un incremento del 13,80% rispetto al 2009. Dal 1997, i croceristi sono cresciuti del 438,9 per cento. In particolare, il terminal crociere, nella classifica degli

scali europei, è passato dalla decima alla quarta posizione e, per l'Analista Internazionale GP Wild, si colloca al primo posto, a pari merito con Barcellona, come homeport (ovvero porto di imbarco e sbarco) nel Mediterraneo e all'undicesimo posto a livello mondiale.

**1,6** milioni di croceristi provenienti da tutto il mondo che nel 2010 hanno visitato la città di Venezia

«Il problema del passaggio di questi "bestioni" del mare — argomenta Orsoni — non è più rimandabile e va affrontato con urgenza con Costa». La questione scotta e nessuno vuole perdere tempo. «Vedrò il sindaco mercoledì prossimo e parleremo della situazione», taglia corto Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale.

«Non ho ancora letto il dossier — continua il sindaco del Pd — ma il tema ambientale non è il solo che mi preme. Ad esempio c'è l'argomento del mio endoso provocato da queste navi e il livello di sicurezza. Poi è da valutare il "ritorno" per la città. Le navi passano sfruttando l'immagine di Venezia ma non "lasciano" nulla a parte il transito nel porto».

Motivazioni che non convin-



**In Laguna**  
Una delle grandi navi da crociera che possono sbarcare a Piazza San Marco a Venezia

cono gli armatori. «Le grandi navi che transitano a Venezia rispettano le norme ambientali sia a livello nazionale sia internazionale — spiegano dalla Confederazione italiana Armatori — e i passeggeri portano benefici economici».

Il sindaco è già proiettato verso le soluzioni.

«Si può creare, ad esempio, un senso unico per far girare le navi solo una volta in bacino — continua il sindaco — o si

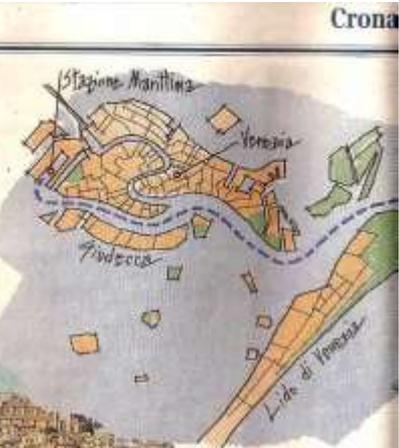
possono far entrare e uscire dalla bocca di Malamocco. Sul piano tecnico, si può studiare anche come far sostare le navi da Porto Marghera ma solo dopo approfonditi studi di

**L'ipotesi**  
i palazzi galleggianti potrebbero sostare al porto di Marghera

sostenibilità e fattibilità».

Studi già realizzati negli anni scorsi. «Partiremo proprio da quelli — dice Orsoni — li analizzeremo con scrupolo e mi aspetto di esaminare la situazione con Costa in modo da valutare le soluzioni». I tempi «Sono legati strettamente — conclude il sindaco — alle scelte che possono dare».

**Alessio Ribaudò**  
Twitter: @AlessioRiB



**Arrigo Cipriani**

«Ci hanno in paghino una



Arrigo Cipriani

MILANO I croceristi e io, a parti domani, ist tasso di cin a turista ch scendere da visitare le Venezia». L Cipriani, proprietario del Harry's Bar, non vuole lanci provocazione. «Il mio ragio, prosegue il figlio del fondat Giuseppe — è semplice. Ci milioni di euro che si riceve potrebbe non far più pagari si potrebbero far funzionare pubblici. Del resto se questo sono disposte a pagare 1,50 una vacanza cosa vuole che euro per un'escursione a Ve

## L'INTERVENTO

# Le grandi navi a Marghera? No, serve un terminal al largo

L'ipotesi di estromettere le grandi navi da crociera dal Bacino di San Marco trasferendo gli approdi dalla Marittima alla Prima zona industriale di Marghera, lanciata dal sindaco Giorgio Orsoni e dal consigliere comunale ambientalista Beppe Caccia (lista "In Comune"), è altrettanto miope e autolesionista che continuare a lasciarle transitare nel cuore della città. Equivale a nascondere la polvere sotto il tappeto e a tenere pulito solo il salotto buono lasciando al degrado tutto il resto della casa. La laguna e Venezia sono un tutt'uno, la seconda non vive senza la prima, e i condomini galleggianti vanno fatti ormeggiare fuori, in mare aperto, come aveva proposto nel 2004 l'allora sottosegretario ai Trasporti del governo Prodi, Cesare De Piccoli, e come già oggi l'Autorità Portuale sta progettando di fare per il traffico petroli e per quello commerciale con una banchina off shore al largo di Malamocco.

Il dissesto della laguna, infatti, è iniziato a fine Ottocento per adattarla alla "moderna" portualità con l'ampliamento e l'approfondimento delle bocche portuali ed è continuato di scelta deleteria in scelta deleteria fino ad oggi col contorno che ben conosciamo di acque alte e di perdita di sedimenti. Oggi la laguna è un braccio di mare e continuare a portare al suo interno le grandi navi significa perseverare in un disegno i cui frutti nefasti dovrebbero ormai essere ben chiari a tutti e soprattutto a chi ci governa. Significa rinunciare ad ogni possibile futura chiusura del Canale dei Petroli, la cui presenza ha trasformato la laguna centrale in un tavoliere profondo un metro e mezzo cancellando chilometri quadra-

ti di velme e di barene e una rete secolare di canali e di ghebi che attenuavano l'onda di marea.

E' proprio il transito delle navi nel Canale dei Petroli a provocare la maggior perdita di sedimenti in mare, messi in sospensione dalle onde, e ora si propone non di ridurre i traffici ma di aumentarli coi traghetti destinati a Fusina al terminal delle Autostrade del Mare (almeno 800 passaggi all'anno)? Con le navi da crociera (almeno 1400 passaggi all'anno)? Con la Marittima 2 già progettata dal Porto in Cassa di Colmata A per i mastodonti di nuova generazione da 350 e più metri? Vogliamo davvero arrivare alla profondità media della laguna di due metri e cinquanta profetizzata con questo trend per il 2050 dal professor Luigi D'Alpaos? O vogliamo dividere in due la laguna arginando il Canale dei Petroli, perché questa sarà l'altra alternativa?

Mi domando e domando: perché barattare un male (il passaggio delle navi a San Marco) con un altro male che non si sa se minore o maggiore (il mandarle a Marghera), quando c'è l'alternativa di tenerle fuori in mare? Il Principato di Monaco ha costruito in un anno nel 2002 davanti al Porto Hercule una diga semigalleggiante di 352 metri di lunghezza per 160 mila tonnellate di peso alla quale si ormeggiano proprio le grandi navi da crociera. Si è potuto fare a Montecarlo e a Venezia no?

Oltretutto gli scenari più ottimistici di crescita del livello del mare nei prossimi 100 anni parlano di cifre tra i 50 e gli 80 centimetri ma le proiezioni dei rilievi reali, satellitari, portano la previsione a un metro e più, e dunque prima o poi la laguna dovrà venire fisicamente separata dal mare, estromettendo qualsiasi funzione portuale. Perché, dunque, non pensarci fin da oggi, invece di gettare via inutilmente risorse preziose danneggiando per soprammercato l'ambiente?

**Silvio Testa**  
autore del pamphlet  
"E le chiamano navi"

Montecarlo

lo ha fatto nel 2002

Perché non si può  
anche a Venezia?

10 dicembre 2011 - la Nuova Venezia

**di Venezia e Mestre**  
**la Nuova**

MPO S. LIO 5663 - TEL. 041 / 24.02.111 - FAX 041 / 52.12.007  
 12 - TEL. 041 / 50.74.611 - FAX 041 / 95.38.56

SABATO 10 DICEMBRE 2011

**AL VEGA NON PASSANO, MERCOLEDÌ VERTICE**

**Grandi navi a Venezia, primo no di Costa a Orsoni**



Grandi Navi al Vega? Il presidente del Porto, Paolo Costa, risponde al sindaco Giorgio Orsoni: «Impossibile farle passare a Marghera, le navi passeggeri lì non ci passano. Il canale è già intasato dalle altre navi». I due, comunque, si ritireranno mercoledì prossimo per cercare di trovare un accordo.

■ VITUCCHI A PAGINA 14

**COSTA REPLICA A ORSONI**

## «Impossibile fare arrivare le Grandi Navi al Vega»

«Con il sindaco ci vediamo mercoledì». Il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa annuncia di aver accolto la richiesta di incontro urgente avanzata dal primo cittadino sul tema delle grandi navi. «Devono andar fuori dal bacino», ha ribadito ieri Orsoni alla Nuova, rimettendo sul piatto l'ipotesi di costruire un nuovo terminal passeggeri in prima zona industriale, nel canale della Fincantieri. A due passi del Vega e ben collegato con le reti viarie dell'entroterra. Ma Costa scuote la testa: «Non è possibile». Diversità di opinioni, come spesso è accaduto negli ultimi tempi, fra l'ex ministro ed ex sindaco ora presidente del Porto e il suo ex assessore Giorgio Orsoni? «Sono questioni tecniche, facilmente comprensibili», scanda Costa. «Le navi passeggeri lì non ci passano. Il canale è già intasato dalle altre navi, abbiamo già il senso unico oggi. Poi bisognerebbe scavare». Dunque, niente da fare. L'idea del sindaco sembra destinata a non andare avanti. Costa insiste sulla possibilità di costruire un nuovo terminal più a sud, in cassa di colmata A, e nelle banchine dell'ex Alunx dove verranno spostati presto i traghetti. Sono già in corso i lavori per la nuova banchina per navi transoceaniche portacontainer Roro. Ma le navi passeggeri sembrano destinate a rimanere in Bacino San Marco. Un'idea, quella di spostarle in Prima zona industriale,



Una Grande Nave in transito in bacino San Marco

che non convince nemmeno i comitati. «Andrebbero tenute fuori in mare, come aveva proposto nel 2004 Cesare De Piccoli», dicono. La proposta di allestire un avamposto a fuori delle dighe di San Nicolò con strutture galleggianti era stata bocciata perché ritenuta «irrealizzabile» dal Comitato. Avrebbe consentito invece, sostengono i comitati, di rialzare i fondali e ridurre così le acque alte, rendendo inutile anche le dighe del Mose. «A Montecarlo una struttura del genere è stata costruita in un anno. Per-

ché a Venezia no?». «Sarebbe peggiore il rimedio del male», dice Silvio Testa, giornalista e autore del pamphlet «E le chiamano navi», «perché così si dovrebbe scavare un altro pezzo di laguna e rinunciare all'idea di estromettere anche le grandi navi come si sta facendo per le petroliere con un avamposto off shore». Intanto il Porto va avanti per la sua strada. Una nuova stazione passeggeri è stata inaugurata in Marittima. E le grandi navi in Bacino sono sempre di più. (G.L.)

11 Dicembre 2011 Gazzettino



Più che una promessa è una certezza: «Martedì saremo tutti in Consiglio comunale per sostenere un documento urbanistico che preveda in linea di principio le grandi navi fuori dalla laguna».

L'associazione Ambiente Venezia, la cui assemblea pubblica sulle navi e poi la pubblicazione del dossier sull'inquinamento da esse provocato, hanno indotto la città a ragionare su un tema finora solo subito perché ritenuto «troppo grande». L'invito ad intervenire in massa con cartelli e striscioni è rivolto a tutte le associazioni ambientaliste e pertanto c'è da aspettarsi



**BEPPE CACCIA**

«Meglio un trasferimento subito a Marghera»

una mobilitazione massiccia anche di forze dell'ordine davanti a Ca' Farsetti.

Il capogruppo della lista "In Comune", Beppe Caccia, che da anni combatte la battaglia am-

## La protesta arriva in consiglio Martedì "invasione" a Ca' Farsetti

**NO GRANDI NAVI**  
 Una protesta del comitato al Molo di San Marco contro il passaggio dei colossi accusati di smuovere i fondali e di inquinare

bientalista, è molto perplesso sull'ipotesi avanzata dal ministro Cini e teme che senza risorse finanziarie essa rimarrà solo una boutade.

«Se il ministro per l'Ambiente fa sul serio - commenta Caccia - allora il governo dovrebbe farsi carico, anche dal punto di vista finanziario, di un progetto per allontanare le grandi navi, tutte, dalla laguna di Venezia. Oggi come oggi, infatti, il progetto dell'Autorità portuale di piattaforma off-shore riguarda esclusivamente le grandi porta-container, mentre le navi da crociera rimarrebbero in Marittima e continuerebbero a transitare in

bacino di San Marco e canale della Giudecca».

Di qui la proposta di uno spostamento generale.

«Se fosse invece tecnicamente possibile, e il governo nazionale assicurasse le risorse necessarie per ampliare le funzioni dell'offshore, benvenuto sarebbe lo spostamento là delle meganavi. Non vorrei invece che la discussione si rivelasse un esercizio di chiacchiera futuribile. Meglio allora - conclude - affrontare subito concretamente la proposta di trasferimento a Marghera del terminal delle navi da crociera».

© riproduzione riservata

## **12 Dicembre 2011 alcuni interventi circolati via e-mail – intervento di Silvio Testa**

Ogni ragionamento sulla portualità veneziana dovrebbe partire dalla risposta a una semplicissima domanda: è il Porto a servizio della comunità o è la comunità a servizio del Porto? La risposta sembrerebbe scontata ma non è così perché la storia degli ultimi anni dimostra che il Porto è sempre cresciuto secondo logiche autoreferenziali, facendo i suoi piani e i suoi progetti di sviluppo magnifico e progressivo senza mai tenere conto della città e della laguna. Oggi, col Pat (Piano di assetto del territorio) e con le osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale sul progetto del terminal delle autostrade del mare a Fusina, il Comune, cioè la collettività, può finalmente cominciare a mettere dei paletti.

Si parla degli avamposti in mare per i traffici petroliferi e commerciali e ora anche l'ipotesi di un avamposto per le navi da crociera è entrato nel dibattito cittadino, ma prima di tutto bisognerebbe definire che porto vogliamo. Il Comune, cioè, dovrebbe per prima cosa fare una vera e attenta analisi dei costi e dei benefici, finora mai affrontata, che tenga conto anche dei prezzi ambientali e sanitari che si pagano per la presenza del Porto. Secondo il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, essi non esistono, ma sarà bene che ce lo dica qualcuno super partes. E dopo si dovrà assolutamente definire una soglia di sostenibilità per i petroli, per le merci, per le crociere. Qualità e quantità.

Ma limitiamoci alle crociere: le vogliamo? Quante? Con che navi? Dobbiamo continuare ad accettare che se domani un tour operator cinese si sveglia male dopodomani ci arrivano in città dieci navi in più, oppure stabiliamo noi quante navi e soprattutto quanti turisti Venezia può sopportare? In altre parole, dobbiamo definire una soglia di sostenibilità turistica complessiva e all'interno di questa soglia assegnare una quota invalicabile anche alla portualità. Non può essere che a Venezia arrivino sette condomini galleggianti contemporaneamente e che in un giorno scarichino 35 – 40 mila turisti in più rispetto alle migliaia che già ci sono, come è successo la scorsa estate.

Qualcuno, però, dirà che la comunità che vive sul Porto è più ampia di quella veneziana. Bene: con questo si arriva al tema dei costi degli avamposti, compreso quello crocieristico, che spinge il consigliere Beppe Caccia, con delle dichiarazioni incredibili in bocca a un consigliere comunale ambientalista, a continuare a sostenere la tesi dello spostamento del terminal crociere a Marghera. Evidentemente pensa che esso avvenga gratis, con uno schiacciare di dita: banchine, accoglienza a terra, trasporti, scavo dei fondali avverranno da soli, in una notte! E' evidente che i costi per attrezzare il Vega saranno tali che una volta affrontati (se affrontati!) non si parlerà più di avamposti crocieristici in mare. Ma se davvero la comunità che vive sul porto è ampia, ai costi degli avamposti, unico modo per iniziare un percorso di riequilibrio della laguna, ci pensi lo Stato, oppure in progetto di finanza ci pensino tutti coloro che sulla portualità veneziana guadagnano, e lautamente.

Silvio Testa - giornalista - autore di "E le chiamano navi" (Corte del Fontego ed.)

### ***ANSA : Parla Il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo COSTA ma pare la posizione ufficiale di Costa..... crociere!***

CRO:VENEZIA

2011-12-12 17:49

VENEZIA: CROCIERE; AUTORITA' PORTUALE ESCLUDE AREE A MARGHERA

CONFERMATA VALORIZZAZIONE TERMINAL DELLA MARITTIMA

VENEZIA

(ANSA) - VENEZIA, 12 DIC - L'Autorità portuale di Venezia difende la valorizzazione del terminal crocieristico della Marittima, escludendo così la possibilità di dedicare al comparto aree a Porto Marghera. E' questa la risposta, contenuta in una nota, che Apv ha dato oggi "per la tranquillità delle compagnie di navigazione crocieristiche che scalano Venezia e degli altri operatori locali, regionali, nazionali e internazionali cointeressati al traffico marittimo passeggeri preoccupati per certe notizie apparse recentemente sulla stampa". La valorizzazione del terminal di Marittima, ottenuto dalla paziente trasformazione del vecchio porto merci oggi integralmente trasferito a Marghera, comprende la strategia 'verde' di considerare definita l'espansione degli accosti in Marittima e di puntare alla mitigazione, fino all'eliminazione, del residuo inquinamento aereo, del moto ondoso e dell'inquinamento acustico. L'Autorità portuale si dice comunque "naturalmente attenta ad ogni suggerimento, soprattutto se proveniente dal Comune di Venezia, con il quale condivide ogni potere urbanistico per il territorio di competenza, atto a migliorare il servizio e a definire zone di eventuale futura espansione di terminal crocieristici, sulle quali questa Autorità Portuale avanzerà a breve sue proposte". Si esclude comunque la possibilità di "dedicare a questo scopo aree portuali di Marghera, stante l'impossibilità di condivisione dei canali lagunari di accesso, oggi totalmente assorbiti dal traffico merci fortunatamente in crescita". Su questi temi, il presidente Paolo Costa, incontrerà nei prossimi giorni il Sindaco Giorgio Orsoni "sicuro di trovare la soluzione che garantisca il bambino - le navi da crociera a Venezia - buttando l'acqua sporca dei fastidi che la crocieristica reca a Venezia anche se a fronte di grandi vantaggi". (ANSA)

## **12 Dicembre 2011 alcuni interventi circolati via e-mail - Stefano Micheletti di AmbienteVenezia**

Le grandi navi e la nostra idea di città, di laguna e della vita

Il pamphlet "E le chiamano navi" del giornalista S. Testa ha avuto il merito di dare fiato in città all'opposizione all'accesso delle grandi navi – da crociera in particolare – in laguna.

Da esso hanno preso stimolo le associazioni e i comitati che in passato avevano posto la questione.

La presentazione al pubblico del libretto della "Edizioni Corte del Fontego" presso il Laboratorio Morion, l'assemblea indetta dalla Municipalità in sala San Leonardo lo scorso 2 dicembre, con la presentazione del Dossier di AmbienteVenezia, spedito ufficialmente a tutte le autorità competenti in tema di salute pubblica, infrastrutture e

paesaggio, nonché le centinaia di adesioni ai vari gruppi nei social networks, hanno costretto le Autorità e la rappresentanza civica ad intervenire in qualche modo.

Il consigliere comunale Beppe Caccia ha annunciato la presentazione di un emendamento al P.A.T. che preveda l'esclusione del traffico crocieristico dal centro storico e il suo trasferimento – via Malamocco – a Marghera.

Il Sindaco Orsoni ha annunciato un incontro con il Presidente dell'Autorità Portuale P. Costa per mercoledì prossimo, anticipando che chiederà l'estromissione delle grandi navi dal bacino San Marco e il loro ingresso in Laguna da Malamocco, con la costruzione di un nuovo terminal in prima zona industriale in prossimità del Vega.

Paolo Costa - via stampa - risponde che proprio non se ne parla ...

Silvio Testa risponde giustamente che ... *“Equivale a nascondere la polvere sotto il tappeto e a tenere pulito solo il salotto buono lasciando al degrado tutto il resto della casa.”*

In effetti in questo modo si nasconderebbe solo il deturpamento del paesaggio in Bacino e nel Canale della Giudecca, si eviterebbe forse qualche fastidio agli abitanti dei quartieri più prossimi alla Marittima, ma l'inquinamento dell'aria, e il fenomeno del dissesto idrogeologico, la perdita dei sedimenti in mare, di certo non finirebbero.

S. Testa ripropone l'idea dell'avamposto in mare – che fu di C. De Piccoli – e che anche i comitati e le associazioni avevano sposato.

Addirittura il neo-ministro all'Ambiente C. Clini – conoscitore delle problematiche veneziane -

ripropone l'idea di un terminal off-shore: *«è un progetto ambizioso, molto interessante, che però dovrebbe essere considerato nel complesso della razionalizzazione dei sistemi portuali dell'alto Adriatico: Trieste, Monfalcone, Venezia e Ravenna. Credo che potrebbe essere un'ottima occasione».*

Insomma le “acque sono state mosse”.

*Italia Nostra* - nel suo sito internet – non si accontenta e rilancia: la proposta di porto off-shore “... Non tiene conto del fortissimo numero di visitatori che le navi riversano in città. Come abbiamo ripetuto in altri interventi, Venezia non può permettersi decine di migliaia di visitatori in più, oltre agli 80.000 giornalieri che ospita oggi in media.

*E non può permettersi le tante forme d'inquinamento collegate alle grandi navi.*

... *“La posizione che da sempre Italia Nostra sostiene: ci sono cose che non si possono comprare e ci sono cose che non si possono fare. Le navi da crociera devono restare lontane da Venezia. L'economia dell'indotto che generano oggi può essere generata dalle altre forme di economia che si creerebbero in città e in terraferma una volta che si uscisse dalla schiavitù al turismo. Venezia si deve difendere dall'eccesso di domanda turistica se vuole restare una città vivente ed economicamente florida”.*

Insomma via le grandi navi da Venezia, non solo dalla laguna, anche per limitare l'invasione dei turisti in città.

#### **Alcune cose che mi vengono in mente.**

1. Ora che il sistema Mo.S.E. sembra essere arrivato al “punto di non ritorno”, nel senso che tutte o quasi le strutture in pietra e cemento sono realizzate e gli appetiti dei *cementarmatisti* della Mantovani e del C.V.N. sono appagati (con l'ultimo finanziamento del Cipe di 600 milioni di euro), indipendentemente che l'opera sarà o meno ultimata, funzionerà o non funzionerà, sarà o meno inutile per effetto dell'eustatismo dovuto ai futuri cambiamenti climatici, importanti autorità riprendono l'ipotesi dei porti off-shore in mare, che avrebbero potuto rappresentare, con l'innalzamento dei fondali e la riduzione della sezione delle bocche di porto, una seria alternativa al Mo.S.E nella lotta alle acque alte.

2. Condivido in toto le considerazioni di *Italia Nostra*, anzi, personalmente sarei per l'abolizione di queste navi gigantesche.

Rappresentano un po' il paradigma della “crescita” che sta conducendo questo sistema economico e sociale al collasso.

Più grandi sono le navi e più crocieristi potranno portare e meno costerà al consumatore una crociera, in un classico ragionamento di economia di scala; più turisti arriveranno a Venezia, più alti saranno i profitti, più il PIL crescerà ... fino a che punto non si sa, visto che a tutto c'è un limite: ai fondali della laguna, se non si vuole trasformarla definitivamente in un braccio di mare, così come alle calli e campi del centro storico e alla vita degli ultimi veneziani rimasti, così come di chi ci vive e ci lavora (studenti, pendolari, etc.) e magari vorrebbe pure abitarci.

Parlare di grandi navi a Venezia, significa forse anche ragionare di cantieristica, di crisi della Fincantieri che queste grandi navi costruisce. Significa anche forse ragionare di un altro modo di consumare, viaggiare e fare le vacanze.

Qualche anno fa nelle scuole giravano proposte di agenzie di viaggi che offrivano gite scolastiche nelle navi da crociera: una buona idea per riempire di scolaresche i giganti del mare nei periodi di “morta”.

Adesso che i prof., visto che con le ultime manovre hanno pure abolito la diaria per le visite d'istruzione e che dovrebbero pure andarci gratis in gita scolastica, per protesta hanno bloccato i viaggi, neppure ci pensano più a farsi avanti nelle scuole, ma questo è un altro discorso.

Io, come insegnante ed educatore, manco ci penserei di portare i miei studenti in crociera; credo sia il viaggio più inutile e diseducativo: rinchiusi in una sorta di immenso villaggio turistico galleggiante, con stupidi animatori, a rimpinzarsi di cibi, bibite, piscine, cinema, discoteche ... tutto compreso nel biglietto; dove l'unica cosa che devi comprare a bordo è l'acqua (il bene comune per eccellenza) che costa più del prosecco; e infatti li vediamo i poveri crocieristi in fila alla Coop a comprarsi l'acqua minerale prima di imbarcarsi.

Insomma si tratterebbe anche culturalmente di intervenire sugli “stili di vita” delle persone, di far capire che ci sarebbe un altro modo di fare del turismo sostenibile, delle crociere in navi più piccole, magari con tariffe ancora più economiche. Magari si tratterebbe pure di far costruire alla Fincantieri altro che non siano mega navi da crociera (o navi da guerra come è pure successo in passato). Magari si tratterebbe di ragionare di un altro modello di sviluppo

sostenibile, per uscire dalla Crisi, che sia magari basato sulla crescita di qualcos'altro che non sia il PIL. Magari si tratterebbe di capire *cosa, come e quanto produrre* dei beni che ci facciano fare una buona vita, *ecosa, come e quanto consumare*, per non portare il Pianeta al collasso.

3. Certo che però stiamo parlando di un *altro mondo*, quindi lasciate che prenda il sopravvento il “sindacalista” che è in me e vediamo di articolare una piattaforma sull'estromissione delle grandi navi dalla laguna, che innanzitutto coinvolga i quartieri maggiormente interessati (S. Marta, Sacca Fisola, Castello), che innanzitutto coinvolga chi è disponibile a mobilitarsi, perché solo con il conflitto sociale si può cambiare lo stato delle cose presente.

La petizione popolare di qualche anno fa, sulla quale sono state raccolte migliaia di firme e che Ambiente Venezia ha ripubblicato nel suo Dossier, chiedeva degli obiettivi praticabili da subito ed altri più in prospettiva.

Mi spiego, se nel P.a.t. si riuscisse ad inserire un emendamento che vieta il passaggio delle grandi navi da crociera per il Bacino di fronte all'area marciana e per il canale della Giudecca, non mi farebbe schifo.

Se venisse realizzata una piattaforma rimovibile analoga a quella costruita davanti a Montecarlo per far attraccare le mega navi, in attesa che finalmente Venezia decida che di monocultura turistica si muore e che quindi bisogna ragionare su un altro modello di sviluppo, magari basato sulle nuove tecnologie e nuove attività in una Porto Marghera bonificata, non mi farebbe pure schifo.

Insomma vediamo – su questa cosa delle grandi navi da crociera e sulla laguna e contro le grandi opere inutili e dannose che stanno realizzando nel nostro territorio - di mobilitare la cittadinanza attiva, perché solo il conflitto sociale porta progresso, benessere e sviluppo sostenibile.

Stefano Micheletti dell'Associazione AmbienteVenezia

Venezia, 12 dicembre 2011

**13 Dicembre 2011-** Consiglio comunale sul PAT – presenza massiccia e rumorosa di associazioni e Comitati contro il PAT e contro le Grandi Navi in Laguna - Urla e striscioni hanno di fatto paralizzato la discussione del consiglio comunale .



La protesta dei comitati contro i contenuti del Pat ieri in Consiglio Comunale

LA NUOVA MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 2011

Mercoledì 14 Dicembre 2011. Centro del Veneto

# Crociere, summit Orsoni-Costa E la protesta «zittisce» il Consiglio

Pat, urla e striscioni: fermeremo l'approvazione. Il sindaco: città ostaggio del fronte del no per troppo tempo. Grandi navi, il Porto boccia Marghera

VENEZIA — Strisciate contro le grandi navi e così da subito contro il Pat: la protesta è arrivata a Ca' Farsetti di fatto paralizzando il consiglio comunale per l'intero pomeriggio tanto da spingere il Pd a dire: «Si perdono occasioni per ascoltare anche eventuali opinioni diverse, la scelta di "disturbare" la presidenza del Pat è sbagliata». Pat sta che la situazione è tornata alla normalità quando la discussione si è spostata su altri temi. Ma a vedere quello che è successo ieri la laguna è stata solo sbrinata, anche sulle grandi navi in Bacino San Marco. Il sindaco di Marghera, il Porto risponde un no secco al trasloco e da Roma il neoministro all'Ambiente Claudio Cilia spinge per l'approvazione all'iter. Forse

un po' di chiarezza ci sarà oggi dopo l'incontro tra il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa e Giorgio Orsoni anche se le pressioni non sono le migliori. «Per la tranquillità delle compagnie di navigazione crocieristiche — ha ribadito Costa — il Porto è impegnato nella piena valorizzazione dei terminal di Venezia Marittima». Nessuna possibilità di trasferimento a Marghera tanto che il Porto «esclude la possibilità di dedicare a questo scopo aree portuali della zona industriale per l'impossibilità di condividere canali lagunari assorbiti dal traffico merci». Punto e a capo. A leggere la nota dell'Autorità portuale però una via d'uscita verrà trovata: «Il presidente incontrerà il sindaco sicuro di trovare la soluzione che garantisce il bambino, le crociere, buttando l'acqua sporca dei fastidi che la cro-

cientifica reca a Venezia anche se a fronte di grandi vantaggi». Una decisa gelata sul veneziano che ieri hanno chiesto al consiglio comunale di abbandonare una volta per tutte della città le grandi navi. E per quanto il sindaco abbia preso le distanze da Costa («Non condivido la posizione del presidente del Porto»), sul piatto della bilancia ci sono affari di una tale portata economica che la volontà di condizionare le crociere rischia di andare in secondo piano. Se sulle grandi navi sindaco e associazioni sembrano essere lo sintonia, sul Piano di assetto del territorio lo scontro tra ambientalisti è giunta e invece

brente. Un primo assaggio della fatica che farà il Comune ad approvare il documento lo si è avuto ieri, con la prima illustrazione. Non appena prova la parola l'assessore all'Urbanistica Ezio Micelli è stato scortato da cori da stadio. I manifestanti si erano preparati e tra un «questo Pat non passerà» e «salva-

me la città da questo Pat», nessuno è riuscito ad ascoltare l'esposizione. «È un piano equilibrato — ha spiegato il sindaco — Questa città è stata ostaggio per lungo tempo del fronte del no a qualsiasi costo, mi auguro che quei tempi siano passati».

A poco è valsa la minaccia del presidente del consiglio comunale di sgrameggiare l'aula e rinviare l'ordine dei vigili della squadra operativa quella del contratto all'abbruttiamo — ha sprovveduto il pubblico. I cori sono continuati finché il consiglio non è passato a un altro punto all'ordine del giorno non senza qualche polemica. «Assessori non abbiamo sentito nulla», ha protestato il pdl Cesare Campa. Ma alla fine di quelle che dicono i consiglieri agli ambientalisti poco importa tanto da promettere di fare di tutto per impedire il voto del Pat. Archiviato le polemiche, ieri il consiglio è riuscito a votare il cambiamento di status di Asm in vista della nascita della holding della mobilità, il meglio con gli armatori di Torrevian e la fatiscente perché il Pat realizza nave ancora imbarcati. Gloria Bertasi



LA CITTÀ  
LO SVILUPPO

IL GAZZETTINO  
Mercoledì 14 dicembre 2011

Primo Piano

IL DOCUMENTO

Presentato  
il Piano di assetto  
del territorio



L'ITER

Iniziata la discussione  
per definire  
l'area metropolitana

CONSIGLIO COMUNALE Cartelli anche contro il passaggio delle grandi navi nel Bacino di San Marco

# Urla e proteste per bloccare il Pat

Contestazioni a Ca' Farsetti: «Una colata di cemento». L'assessore: «Un progetto importante»

Paolo Navarro Dina

VENEZIA

L'invasione è stata pacifica. Anche se «caciaroni». A rimetterci sono stati il sindaco Orsoni e l'assessore all'Urbanistica, Ezio Micelli. In particolare negli slogan urlati a squarciagola. Tant'è che i loro cognomi si sono «prestati» alla rima baciata. Così nell'aula di Ca' Loredan, durante il consiglio comunale e l'illustrazione del Pat, il Piano di assetto territoriale, è stato tutto un risuonare di «Micelli, Orsoni solo speculazioni», oppure di «Micelli, Micelli, ci prendi per i fondelli». Insomma, contestazione nel segno del calembour.

Non è stata, comunque, una seduta di consiglio comunale facile quella di ieri, per la presenza di oltre un centinaio di rappresentanti di associazioni ambientaliste, ecologiste e dell'area «Disobbedienti» che ha innalzato cartelli non solo contro il Pat, ma anche per condannare il passaggio delle

grandi navi nel centro storico. Una protesta colorita e decisa che ha più volte costretto l'assessore all'Urbanistica, Micelli a fermarsi subissato di fischi, proteste e prese in giro.

«Il Pat - ha detto l'assessore tra le urla dei contestatori - si fonda su tre aspetti fondamentali: area metropolitana, svilup-

po senza ulteriore consumo di territorio e dotazione infrastrutturale delle aree interessate». E come è noto i punti centrali del Piano urbanistico del Comune, già sottoscritto e «approvato» dalla Provincia, si sviluppano essenzialmente sulla Terraferma, concentrandosi sulle aree dismesse di Porto Marghe-

ra, sul rilancio con nuove opportunità per l'area industriale, e - punto più controverso - sullo sviluppo urbanistico e infrastrutturale dell'area nota come «Quadrante di Tessera» con tutti gli interessi annessi: Aeroporto, Casinò, centro direzionale e alberghiero, stadio e impianti sportivi, sistemi di trasporto. «Si tratta della cosiddetta "area di espansione" - ha chiarito Micelli - che andrà compenetrata con quella della "città d'acqua" e del resto della terraferma. Si tratta di un'azione riformatrice importante».

Più volte Micelli si è dovuto interrompere e in più di un'occasione il presidente del Consiglio comunale, Roberto Turetta ha minacciato di sospendere l'assemblea e far sgombrare l'aula. Un'eventualità che però non si è realizzata. Sulle contestazioni c'è anche una nota del Pd sottoscritta dai consiglieri Michele Mognato e Claudio Borghello che puntano il dito contro i «contestatori»: «Si perdono occasioni di ascolto - dico-

no - pur avendo opinioni diverse. La scelta di "disturbare" la seduta è stata sbagliata. Apprezziamo il lavoro di Micelli». Finita l'illustrazione del Pat, l'assessore ha dato appuntamento al prossimo gennaio per le prime discussioni in aula. Come dire: lo scontro è solo spostato di un mese.



PROTESTE Una rappresentanza dei cittadini saliti in Consiglio

**Comunicato AmbienteVenezia 15 dicembre 2011  
su Problemi provocati dalla Portualità a Venezia**

*Interveniamo brevemente in relazione alle notizie che leggiamo nei giornali sui risultati dell'incontro tra il Sindaco del Comune di Venezia e il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia.*

*I due responsabili istituzionali si incontrano per affrontare il tema della Portualità (Grandi Navi comprese) e dei danni provocati a città, laguna e salute pubblica solo dopo:*

*- l'affollatissima assemblea pubblica del 2 dicembre in sala San Leonardo promossa dalla Municipalità di Venezia alla quale hanno partecipato associazioni, cittadini, ma disertata (tranne dal responsabile provinciale Arpav) dagli altri rappresentanti di Comune e APV e soggetti competenti in materia:*

*- la presentazione del libro "E le chiamano navi" di Silvio Testa*

*- la presentazione e l'invio a tutti gli enti e soggetti competenti in materia del Dossier di AmbienteVenezia "Materiali d'informazione Dicembre 2011 - Problemi ambientali e Sanitari, Impatto ambientale, inquinamento collegati al traffico Marittimo"*

*Per valutare i risultati di questo incontro e per decidere come procedere, la nostra associazione si ritrova domani Venerdì 16 dicembre 2011 alle ore 17.30 presso la sede di Campo Santa Margherita n°3687 (di fronte Farmacia vicino ponte per San Pantalon - secondo campanello dal basso)*

*Ma da quanto emerso tramite stampa i risultati sembrano alquanto fumosi e deludenti.... Si ipotizzano soluzioni che potrebbero essere come si dice in dialetto "peso el tacon del buso" .....*

*La sola notizia positiva è la promessa di non far attraccare più le grandi navi da crociera in riva Sette Martiri. Sicuramente i cittadini di quella zona saranno felici....*

*Ma dopo questa notizia sembra esserci poco su cui gioire!*

*Le grandi navi da crociera, ora con l'avvallo anche del Sindaco, continueranno ad andare in Marittima, facendo sempre il solito percorso. (provocando sempre gli stessi impatti sulla città)*

*Si da mandato al Magistrato alle Acque di fare uno studio per realizzare la vecchia idea di Costa del "senso unico"..... e qui iniziano le "nebbie" e la "disinformazione"....*

*Le Nebbie..... a chi sarà affidato lo studio per le valutazioni di Impatto Ambientale sull'ambiente lagunare (idrodinamica, variazioni correnti, fenomeni erosivi, influenza*

sulle maree) ? Al solito giro di esperti che gravitano intorno al Consorzio Venezia Nuova? o a studiosi veramente indipendenti ?

**"Disinformazione"** si continua a dire che ai tempi di Costa Sindaco lo studio del "senso unico" era già stato affidato e realizzato dal professor Luigi D'Alpaos . Non è vero! Il professor D'Alpaos aveva smentito tramite stampa il 16 luglio 2011 di aver mai realizzato questo studio e di aver dato il suo parere positivo allo scavo di un canale in laguna dicendo ." Un nuovo canale in laguna per le grandi navi? Prima di farlo bisognerebbe studiare con attenzione gli effetti. Non ho fatto studi approfonditi su questo."

Qualcuno ipotizzava, qualche tempo fa, effetti idrodinamici estremamente negativi sulla città e sull'ambiente lagunare dallo scavo del Canale Caotorta ora profondo pochi metri per portalo a profondità di -12 metri.

Per quanto riguarda valutazioni e studi sugli impatti ambientali, emissioni inquinanti, rumori vibrazioni, masse d'acqua sostate..... ancora più nebbie....

Si ipotizzano nuove valutazioni sugli studi già realizzati ????. Non hanno intenzione di fare studi ed indagini serie e prolungate nel periodo di maggior traffico marittimo?

Sembra che non abbiano intenzione di emanare provvedimenti urgenti che seguano i dettami e principi della massima precauzione e dell'applicazione delle migliori tecnologie; ne di richiedere l'attivazione di una adeguata ed attrezzata rete di monitoraggio ed indagini epidemiologiche mirate sulle popolazioni esposte.

Noi intento presenteremo il nostro Dossier a tutti partecipanti del Seminario di Studio promosso da Medicina Democratica il 17 dicembre dalle 10 alle 16 presso il Centro Civico di via Sernaglia a Mestre " Il Nesso di causalità nel processo penale (ma non solo)" , dove saranno presenti avvocati, magistrati, medici legali, epidemiologi, genetisti.

Luciano Mazzolin per AmbienteVenezia

**15 dicembre 2011** – Comunicato Congiunto Comune di Venezia e Autorità Portuale di Venezia

A seguito dell'incontro avvenuto ieri nella sede comunale di Ca' Farsetti a Venezia fra il sindaco di Venezia Giorgio Orsoni e il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa si trasmette comunicato congiunto sui temi, fra gli altri, del traffico crocieristico a Venezia.

Il Sindaco di Venezia Prof. Giorgio Orsoni e il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Prof. Paolo Costa si sono incontrati il 14 dicembre 2011 a Ca' Farsetti per esaminare tra l'altro i temi del traffico crocieristico a Venezia e del suo impatto sulla città e la sua laguna e hanno convenuto che:

- Il traffico delle navi passeggeri rappresenta l'ultima testimonianza a Venezia di quelle attività marittimo portuali costitutivi della grandezza della Serenissima dopo il trasferimento di ogni traffico merci nella sezione di Marghera del porto di Venezia, processo avviato in coerenza con le direttive programmatiche nazionali, regionali e locali sin dal "Progetto 80" degli anni settanta dello scorso secolo.
- Il processo si arricchirà con lo spostamento entro il 2013 dei traghetti dalla Marittima al nuovo Terminal delle Autostrade del Mare in fase di realizzazione a Fusina.

Da quella data il terminal di San Basilio-Marittima, ottenuto dalla paziente trasformazione del vecchio porto merci, con una operazione esemplare di recupero del water front, sarà interamente dedicato al traffico crocieristico, che verrà contenuto entro i limiti di capacità definiti dalle infrastrutture già realizzate a San Basilio e Marittima e che saranno, d'ora in avanti, solo oggetto di investimenti dedicati a migliorarne i servizi a mare e a terra.

In questa prospettiva l'Autorità Portuale si impegna a rinunciare, sempre dalla stessa data, alle toccate previste per navi da crociera presso la Riva Sette Martiri, modificando il protocollo d'intesa del 2002 relativo alla suddetta banchina da riservare solo all'ormeggio di yacht.

- Il Presidente di APV ha illustrato al Sindaco le ragioni per le quali lo spostamento degli accosti crocieristici a Porto Marghera confliggerebbe con le ragioni di sicurezza della navigazione e di un utilizzo del canale Malamocco-Marghera all'altezza della tempestività e potenzialità richiesta dai traffici e prossimo ai limiti di capacità anche in relazione alla valorizzazione logistico portuale delle aree di espansione in corso di approntamento (terminale traghetti a Fusina, allargamento Molo Sali, nuovo terminal container in area Montesyndial, etc.) ed alla domanda portuale dell'attività industriale che ci si augura sostituirà al più presto le attività cessate di Vinyls.
- Il Presidente dell'Autorità Portuale conviene con il Sindaco che le suddette attività crocieristiche, che costituiscono una componente vitale dell'economia della città, debbono comunque essere rese senza produrre alcun danno a Venezia e minimizzandone gli eventuali fastidi.

Allo scopo si conviene:

1. di procedere ad una valutazione congiunta, da concludere entro 3 mesi, dell'impatto del traffico crocieristico in termini di emissioni aeree, di rumore, moto ondoso ed effetto sulle rive dei canali, attraverso una rilettura congiunta delle analisi scientifiche già condotte e del sistema di monitoraggio in atto. Il tutto al fine di identificare che, anche al di là dei limiti imposti dalle leggi vigenti, si punti ad un obiettivo di "emissioni zero". L'esercizio si dovrà concludere con una

chiara definizione degli interventi da condurre e dei comportamenti da far rispettare, che andranno definiti assieme alla Capitaneria di Porto per le materie di competenza.

Si conviene fin d'ora di concordare con la Capitaneria di Porto l'imposizione dell'uso di carburanti a bassa emissione fin dal passaggio della bocca portuale del Lido e di ritmi di entrata ed uscita delle navi che ne limitino l'impatto in bacino di San Marco e di procedere alla più sollecita realizzazione del "cold ironing" per la fornitura da terra dell'energia elettrica alle navi accostate;

2. di chiedere al Magistrato alle Acque di Venezia di elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione di un accesso agli accosti di San Basilio-Marittima che riduca la necessità di passaggio delle navi da crociera in bacino San Marco, anche tenendo conto delle proposte a suo tempo esaminate dal Comune di Venezia e dal Commissario di Governo per il contrasto del moto ondoso

3. che l'Autorità portuale proceda, d'intesa con il Comune di Venezia, all'individuazione di possibili futuri accosti per navi crociere diversi da quelli di San Basilio-Marittima, nell'ottica di non superare nei prossimi anni il numero attuale di accosti attivi previsti in Centro Storico, ma predisporre a rispondere alla evoluzione tecnologica ed organizzativa della tipologia di navi.

Nell'ambito della definizione dei rapporti tra le parti, ed al fine di dare una prospettiva definitiva alla sistemazione delle aree portuali:

a) l'Autorità Portuale metterà a disposizione al più presto attraverso gli idonei strumenti giuridici: le aree necessarie a consentire l'arrivo del tram a S. Basilio secondo i progetti in corso di elaborazione congiunta;

b) analogamente metterà a disposizione le aree necessarie per la realizzazione del nuovo mercato ittico al Tronchetto;

c) il Comune di Venezia a sua volta si impegna a mettere a disposizione dell'APV le aree necessarie per realizzare la viabilità di uscita dal porto commerciale (via delle Industrie), nonché le altre aree di Marghera individuate nella piantina (all. A). Tale individuazione dovrà essere trasferita negli strumenti urbanistici relativi;

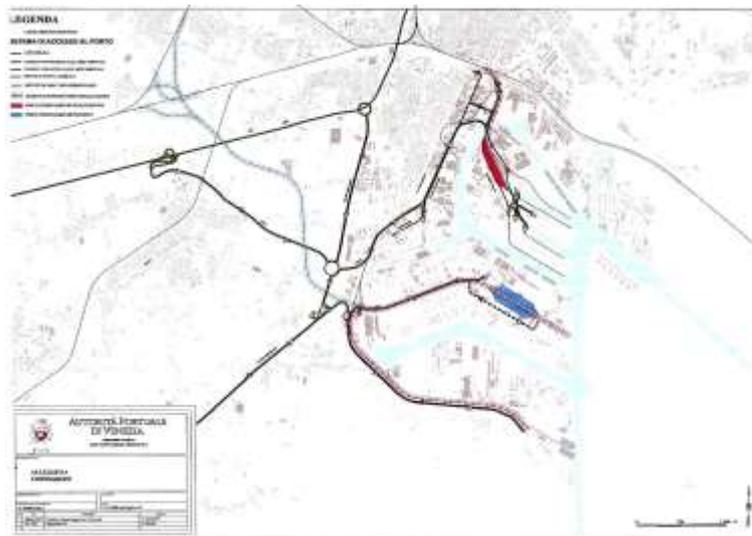
d) il Comune di Venezia e APV concordano sulla definizione degli ambiti portuali da destinare ad attività commerciali ed industriali a Marghera secondo quanto descritto nella piantina allegata (all. B);

Infine il Sindaco rappresenta la necessità, ed il Presidente di APV ne prende atto, di dar corso nel più breve tempo possibile:

a) alle procedure per l'attuazione del federalismo demaniale nell'ambito di quanto previsto all'articolo 5 del Dlgs. 85/2010;

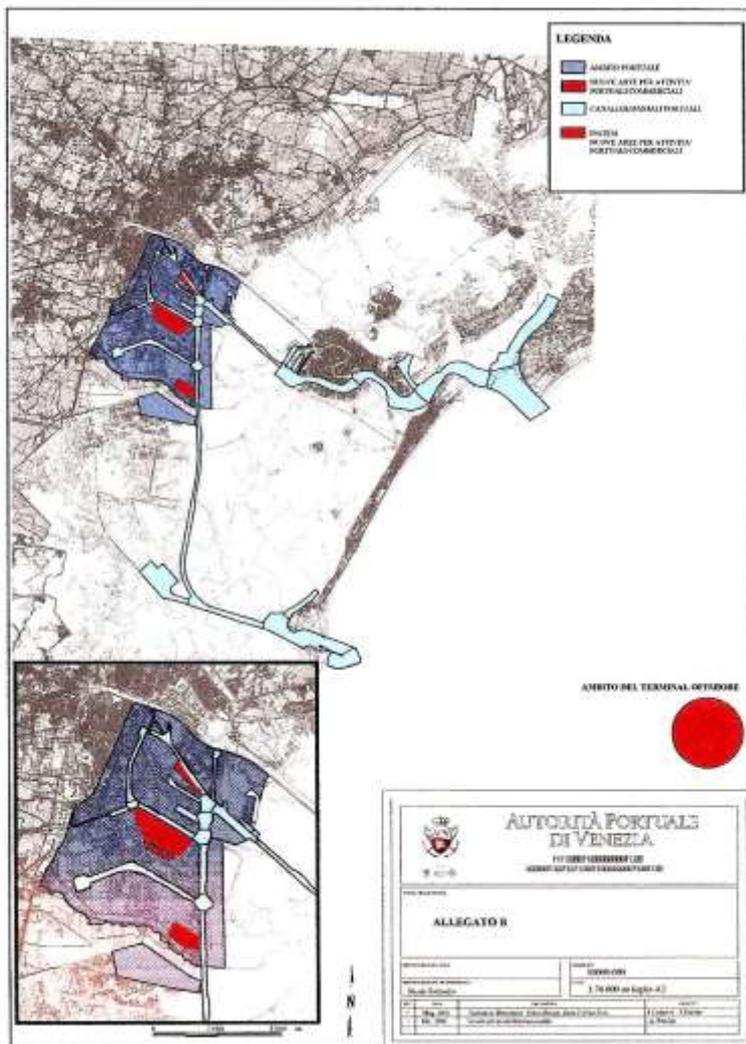
b) alla ridefinizione dei rapporti relativi alla realizzazione del nuovo garage.

Per le relazioni con la stampa: Samuele Costantini, Comune di Venezia (345.9746440) Stefano Nava, Autorità portuale di Venezia (331.6479854) Venezia, 15 dicembre 2011



15/12/11

portoveniziaALLEGATO\_B.jpg (3400x4752)



**17 Dicembre 2011– AmbienteVenezia** Partecipa al Seminario di studio di Medicina Democratica a Mestre in via Sernaglia su “Il nesso di causalità nel processo penale” presenti avvocati esperti, giudici. Abbiamo presentato il dossier sugli impatti sanitari e ambientali delle grandi navi e il documento “ecco la città e territorio che vogliamo”

**IL GAZZETTINO**

Domenica 18 dicembre 2011

Paolo Navarro Dina

VENEZIA

«Lo voglio dire chiaramente: sull'ipotesi di un nuovo canale all'interno della Laguna veneta non ho fatto nè studi nè progetti. Lo scriva, lo scriva».

Luigi D'Alpaos, radici bellunesi, docente di Idrodinamica all'Università di Padova, si sente preso per la giacchetta. Sulla questione "Grandi navi", ma ancor più sui grandi disegni che riguardano la laguna, il "Professore" ci tiene alla precisione anche con animo polemico e mette così i puntini sulle "i" senza tanti fraintendimenti.

**Professor D'Alpaos, tutti citano i suoi studi sulla salvaguardia della laguna. E per di più enti locali e un'istituzione come l'Autorità portuale prende spunto dai suoi studi per un nuovo disegno strategico.**

«Andiamoci piano. Nel 2001 ero stato chiamato da una commissione consiliare a Ca' Farsetti quando era sindaco Paolo Costa. Fui chiamato dall'allora assessore Sprocati per la valutazione dei famosi 11 punti del Magistrato alle Acque per Venezia. In quell'occasione - è bene essere chiari - io esposi solo dei calcoli matematici e illustrai la situazione che se messa in pratica avrebbe seriamente danneggiato la laguna».

**Sarebbe a dire?**

«Mi limitai a far presente le conseguenze di decisioni già prese ad esempio sullo scempio compiuto con lo scavo del Canale Vittorio Emanuele oppure per il Canale di Malamocco o dei Petroli, che hanno danneggiato inesorabilmente il tessuto lagunare. Dissi, e lo ribadisco ancor oggi, che le conseguenze dal punto di vista idrodinamico furono, e sono, pesantissime. Io mi sono sempre impegnato nell'indagine idrodinamica del bacino lagunare e mai mi sono occupato di "interazione" tra navi in transito e la laguna».

**E allora questa ipotesi di nuovo canale?**

«Non ne so assolutamente nulla. Mai fatto studi del genere. Mi ricordo che in quella stessa commissione consiliare dissi con chiarezza che il canale Vittorio Emanuele bisognava chiuderlo. E dissi anche che il Canale dei Petroli è stato un ulteriore esempio di devastazione del territorio».

**Insomma il nuovo canale è**

**solo una leggenda metropolitana.**

«Ho sempre ribadito che quello che mi interessa è l'effetto del regime della laguna con tutte le inevitabili e incontrovertibili modifiche dell'ecosistema lagunare. Non ho mai cercato di valutare la situazione agli effetti della navigazione».

**Professore, come giudica nel complesso la situazione veneziana?**

«È sempre la stessa cosa. Ci sono obiettivi nascosti, mai esplicitati correttamente e in maniera circostanziata, che non fanno che sottolineare ancora una volta che ci sono fini ben diversi da quelli che si vogliono far credere».

**Dichiarazione pesante.**

«A parole si vuole salvare la laguna di Venezia, ma poi ce ne freghiamo altamente. In nome della "salvaguardia" si sono fatte molte nefandezze. E soprattutto negli ultimi sessant'anni. E le dico di più: se io veramente avessi fatto uno studio per un "nuovo canale" me ne vergognerei. Tutto ciò mi irrita non poco».

**Qual è, secondo lei, lo stato di salute della Laguna?**

«Quarant'anni di studi mi per-

mettono di dire che è disastrosa. Tutti pensano alla difesa delle acque alte. E così si sono perse di vista altre questioni: le barene, ad esempio, che stanno scomparendo e quelle che si stanno facendo sono in tutto e per tutto un'altra cosa; la devastazione

morfologica della laguna, soprattutto nella sua parte centrale con erosioni evidenti e dove sta sparando il tessuto dei canali lagunari. La realtà quindi è una sola: si continua a fare quello che si fa, animati solo dal business».

**E se lei fosse presidente del**

**Magistrato alle Acque?**

«È un'ipotesi che non può accadere. Se lo fossi sarei un "dittatore idraulico". Ma non c'è problema: non succederà. Non abbiamo più un presidente del Magistrato alle Acque degno di questo nome dagli anni Venti quando vi era Luigi Miliani, grande ingegnere idraulico».

**E il Mose?**

«Non mi sono occupato di quest'opera. Ho le mie idee. Non c'è dubbio che con le acque alte la laguna vada chiusa. Ma credo che si potesse fare altro anche scegliendo strade alternative. Chi vivrà, vedrà».

L'INTERVISTA Per Luigi D'Alpaos, professore di Idrodinamica, è in atto una devastazione morfologica

# «Il business ha distrutto la laguna»

«Non ho mai progettato un nuovo canale: quelli esistenti l'hanno già inesorabilmente danneggiata»

LA QUESTIONE  
GRANDI NAVI

LA DENUNCIA

«Molte nefandezze commesse in nome della "salvaguardia"»



IL MOSE

«Per l'acqua alta si sono persi di vista altri gravi problemi»

**18 Dicembre 2011** – Promosso la manifestazione contro le grandi navi in punta della Dogana, striscioni e fumogeni al passaggio della nave da crociera MSC Magnifica in partenza da Venezia



**PUNTA DELLA DOGANA** Fumogeni contro le crociere. Italia Nostra convoca la stampa internazionale

# Grandi navi in laguna Protesta "mondiale"

Vettor Maria Corsetti

VENEZIA

Due striscioni da 15 e 10 metri, il primo in italiano con la scritta "Via le grandi navi dalla laguna", e il secondo con quella in inglese "Big ship... you kill me". E poi torce luminose di sicurezza rosse, gialle e bianche, fumogeni, fischietti e trombette. Una cinquantina, ieri, gli ambientalisti che per due ore hanno sfidato il freddo in punta Dogana per manifestare al passaggio di Msc Magnifica.

Difficile che dalla nave i

crocieristi abbiano capito qualcosa della loro protesta, causa la scarsità di luce alle 16.45. Ma tra la curiosità dei turisti, l'iniziativa ha avuto comunque il suo impatto mediatico grazie alla presenza di una troupe di France 3, che sul tema dedicherà uno speciale in maggio.

Per Luciano Mazzolin, presidente dell'Associazione Ambiente Venezia, «questa è la prima risposta all'accordo Costa-Orsoni in materia di grandi navi, che ci trova del tutto contrari. Invitiamo i cittadini a innalzare maxistriscioni contro i gigante del mare, che

**LO STRISCIONE**

Gli ambientalisti ieri a Punta della Dogana



questi transiti lungo il canale della Giudecca e bacino San Marco li effettuano anche d'inverno. E in futuro organizzeremo assemblee itineranti, manifestazioni e proteste per tenere i riflettori puntati sul problema». A fargli eco il giornalista Silvio Testa, che ha evidenziato la necessità di «colpire le società crocieristiche dove fa più male, vale a dire sull'imma-

gine». Mentre Cristiano Gasparotto, a nome di Italia Nostra, ha annunciato l'organizzazione di una conferenza stampa internazionale a Roma, affinché «i danni arrecati sanitari, ambientali e lungo le rive causati dalle grandi navi siano portati a conoscenza di tutto il mondo. Perché questo non è un problema solo cittadino o italiano, ma internazionale».

Per le organizzazioni ambientaliste, prossima scadenza il 18 e 27 dicembre e il 5, 14 e 23 gennaio, per i nuovi transiti di Msc Magnifica. E il 16 gennaio, la presentazione di un loro dossier alla commissione Ambiente del Senato e di un documento con le proposte legate alla nuova Legge speciale.

LA NUOVA | LUNEDÌ 19 DICEMBRE 2011

**PROTESTA IN PUNTA DELLA DOGANA**

## Maxi striscione contro il passaggio della «Magnifica»



La protesta di ieri contro le Grandi Navi in Punta della Dogana

In cinquantina alla Punta della Dogana per gridare basta al passaggio delle grandi navi in Bacino. Uno striscione lungo quindici metri con su scritto: «Grandi navi fuori dalla laguna». E uno secondo lenzuolo, cinque metri in meno, che recitava lo stesso «slogan», ma tradotto in inglese. Alle 16 si è presentato anche il motoscafo della guardia costiera sul luogo della protesta. Con gli attivisti di Italia Nostra e Ambiente Venezia hanno salutato la Msc Magnifica che ha attraversato ieri pomeriggio il Bacino di San Marco. Ma a scrobiniare i pareri è intervenuto il ritardo della grande nave che è salpata alle 16.45. L'ammiraglia della Msc è partita con quarantacinque minuti di ritardo sulla tabella di marcia. Imprevista che ha pesato sull'efficacia scenica del blitz. E infatti pure per evidenziare gli striscioni, i cinquantina hanno acceso un fumogeno che li ha richiamati dal tramonto avanzato. Il loco è stato «un gesto di rifiuto verso il patto d'intesa» che il sindaco Giorgio Gosetti e Paolo Costa, presidente dell'azienda portuale, hanno sottoscritto martedì scorso sul destino dei giganti del mare. Tanto che ieri il passaggio della Magnifica in Bacino San Marco «ha rappresentato l'appiattimento delle posizioni del sindaco Orsoni sulle volontà

dell'autorità portuale», ha detto Cristiano Gasparotto del direttivo di Italia Nostra. L'auto dell'accordo sottoscritto non li convince. A partire dal «punto» che prevede di scavare un canale sotto la supervisione del Magistrato delle Acque per dirottare il transito delle grandi navi dalla laguna. «Un'ipotesi del tutto impossibile», spiegano le due associazioni. «Un esperto come Luigi D'Alpaos dell'Università di Padova ha dimostrato che si tratta di un'ipotesi scientifica da non prendere in considerazione». Quindi rilanciano l'idea di «un avvertimento in mare anche per le navi da crociera». Proposta avanzata la settimana scorsa dai neomilitari dell'Ambiente, Coerdo Cini. «Una soluzione», hanno detto, «che potrebbe dare una risposta radicale al pericolo delle grandi navi e offrire una soluzione all'inquinamento che affligge la laguna». Italia Nostra e Ambiente Venezia hanno annunciato che organizzeranno una conferenza stampa a Roma con la stampa nazionale e internazionale «i dossier sui danni prodotti dalle grandi navi all'ecosistema». Intanto a Firenze c'erano due giornalisti francesi del programma «Thalassa», documentario che sarà trasmesso a maggio su France 3.

Marco Petricca

**27 Dicembre 2011**– Promosso la manifestazione contro la grandi navi al Ponte Lungo della Giudecca – Striscioni, urla, fischietti, trombe da stadio e fuochi d’artificio al passaggio della MSC Magnifica ultima crociera del 2011.

Il Presidio contro le Grandi Navi al Ponte Lungo della Giudecca è stato veramente bello. Possiamo dire che la presenza della popolazione aumenta sempre di più e ad ogni nuovo appuntamento contro le grandi navi c’è sempre più gente che vuole partecipare attivamente.

La composizione del presidio promosso dal Coordinamento Cittadino Contro le Grandi Navi era veramente mista: erano presenti i giovani del Morion, i giovani di Ca’ Tron Città Aperta, aderenti alle associazioni AmbienteVenezia, Italia Nostra, Gruppo Facebook “Fuori le grandi navi dal Bacino di San Marco”, consiglieri della Municipalità di Venezia, molti abitanti della Giudecca, famiglie con bambini, c’era anche il Parroco della chiesa del Redentore..... etc etc....

Abbiamo contestato in maniera veramente rumorosa e colorata il passaggio dell’ultima nave da crociera del 2011 con fischietti, trombe da stadio, trombette, coperchi di pentole, fumogeni e fuochi d’artificio.

# **FUORI LE GRANDI NAVI DALLA LAGUNA!!!**

**TROVIAMOCI TUTTI CON  
FISCHIETTI E STRISCIONI**

**MARTEDI 27 DICEMBRE ORE 15.40**

**PONTE LUNGO GIUDECCA**



**COORDINAMENTO CITTADINO CONTRO LE GRANDI NAVI**



# Mortaretti e fischietti contro le grandi navi

Mortaretti, fuochi d'artificio, fischietti, striscioni e molte dita medie alzate. Se n'è andata contestata, al grido di «Great ships go home» la Msc Magnifica, partita ieri pomeriggio dal porto di Venezia, alle 16.50, per la sua ultima crociera del 2011. I manifestanti aderenti al coordinamento cittadino contro le grandi navi, circa 200, hanno atteso il passaggio del mastodontico natante lungo il Canale della Giudecca, attestati a metà isola, sul ponte Longo. Pochi passeggeri, però, si sono accorti della protesta, perché per la maggior parte si trovavano rivolti dall'altra parte, a godere dall'alto la vista dei tetti e dei

campanili del centro storico.

Ma tant'è, perché la contestazione non ha tanto preso di mira gli inconsapevoli clienti della Msc ma i politici locali. Fra le tante voci, si è levata quella di Luciano Mazzolin, responsabile del coordinamento: «Il sindaco Giorgio Orsoni fa finta di non sapere - ha detto Mazzolin - per interessi superiori i politici nascondono la verità al dibattito pubblico. È evidente come le grandi navi arrecano danni di ordine ambientale, sanitario, sociale e urbanistico. Il Comune si è appiattito sulle posizioni dell'autorità portuale, rimandando a studi e ad ambigue valutazioni future. La solu-

## LA PROTESTA



zione proposta, con il cosiddetto «senso unico» Malamocco-Marittima-Lido è forse peggiore del male, perché porterebbe direttamente nel cuore della città il Canale dei Petroli, responsabile della devastazione del bacino centrale della laguna». Passa padre Andrea, parroco del Redentore, ed approva la protesta: «Temo per la chiesa e per il convento: quando transitano le grandi navi vibra tutto». «Come 20 anni fa con Porto Marghera - gli ha fatto eco Cristiano Gasparetto, di Italia Nostra - con la panacea del beneficio economico ora si vorrebbe aumentare l'attività portuale, abbassando il capo innanzi ai grandi poteri. I veneziani si stanno accorgendo che senza laguna la loro stessa città avrebbe vita breve e di plastica. Purtroppo noto che tutta la politica è acquiescente e che persino le linee strategiche del nuovo Piano di assetto territoriale non considerano come oggetto le grandi navi. Orsoni non dovrebbe dirci solo che per il porto ci vuole una strategia, ma indicare che strategia».

Silvio Testa, autore del libro «E le chiamano grandi navi»: «Sarà importante verificare presto se vi siano connessioni tra il fumo emesso dalle ciminiere delle navi e l'insorgere di malattie respiratorie - ha osservato - ormai in buona parte d'Europa si usano carburanti ecologici, a bassa emissione di zolfo; non si capisce perché Venezia, protetta dall'Unesco, non debba pretendere. A Montecarlo, in un anno hanno realizzato una banchina off shore semisommersa, che, posta al Lido, ridurrebbe gli inquinanti».

Tullio Cardona

**ALLA GIUDECCA**  
Ondata di proteste  
contro le grandi navi  
Cardona a pagina VII

**PROTESTA** No alle grandi navi

**IL GAZZETTINO**  
Mercoledì 28 dicembre 2011



CANALE DELLA GIUDECCA Una nave crociera Msc

## Striscioni contro le Grandi navi

Un'altra protesta contro l'ultimo passaggio del 2011 di «Magnifica»



La protesta dei comitati contro le Grandi navi sul Ponte Lungo

Dopo la protesta dalla Punta della Dogana del 18 dicembre scorso, seconda mobilitazione ieri dal Ponte Lungo della Giudecca per protestare contro le grandi navi in Laguna. «Fuori le grandi navi dalla Laguna» hanno potuto leggere i veneziani e i croceristi della Msc Magnifica che erano a bordo della nave per l'ultima crociera del 2011 da Venezia. E poi fischietti, trombette e tamburi hanno attirato l'attenzione sul numeroso gruppo che protestava.

Il Comitato contro le grandi navi, che riunisce numerose

associazioni ambientaliste, ha messo in cantiere numerose iniziative; oltre alla protesta per ogni passaggio, ha organizzato una conferenza stampa a Roma per presentare alla stampa internazionale lo studio sui danni ambientali, assemblee cittadine nei mesi di gennaio e febbraio in collaborazione con la Municipalità, il 16 gennaio la presentazione al Senato del dossier sui danni ambientali e la preparazione di una proposta di legge di iniziativa popolare contro la presenza delle grandi navi in laguna.

LA NUOVA MERCOLEDÌ 28 DICEMBRE 2011

**30 Dicembre 2011** - riunione nella sede di AmbienteVenezia in Campo Santa Margherita, c'erano oltre 30 persone .... vengono programmate e decise le prossime scadenze di mobilitazione; è emersa l'esigenza di allargare ancora di più la partecipazione ed il coinvolgimento di singoli cittadini ed associazioni per costituire un Coordinamento NO Grandi Navi.