

ECCO LA CITTA' E IL TERRITORIO CHE VOGLIAMO

**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**

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.

Venezia e la sua Laguna dovrebbero diventare i luoghi simbolo della vera lotta contro i cambiamenti climatici e l'innalzamento dei livelli del mare.

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.

Il sistema MOSE — *(da sistemare ed integrare con il documento di Armando Danella Eustatismo e MOSE 2019 01 21)*

Un'opera **sbagliata** che è stata approvata e ha potuto evolversi avvalendosi di un sistema corruttivo diffuso e ramificato, come è stato accertato dalle indagini della Magistratura del 2013 e 2014.

Il sistema MoSE è :

inutile perché esistevano ed 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.

Numerosi sono gli incidenti, le anomalie, i danni, che si sono verificati in questi anni e che mostrano i molti punti critici del progetto che erano già stati evidenziati e segnalati nel documento della Commissione Tecnica VIA che il 10 dicembre 1998 esprimeva un parere di compatibilità ambientale negativo, che bocciava il progetto MoSE.

Bisogna bloccare i lavori del MoSE, con varianti in corso d'opera, riconvertendo le opere marittime realizzate, attraverso soluzioni progettuali delle bocche sperimentali, graduali 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:

- ridotte le profondità dei fondali alle bocche di porto
- posti pennelli trasversali alle bocche per ridurre ulteriormente la portata idraulica
- curvamento dei tratti terminali dei moli e scogliere a mare di fronte alle bocche per ridurre l'onda montante da vento di scirocco

Queste azioni possono ridurre tutte le maree fino a 28 centimetri.

Bisogna inoltre proseguire gli studi e 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.

L'attività e lo sviluppo portuale –

A livello nazionale –

1) E' importante aderire alla campagna internazionale "Facciamo Respirare il Mediterraneo" che si propone di ottenere dagli stati membri europei che si affacciano sul Mediterraneo (Italia, Grecia,

Spagna, Francia) la designazione delle loro acque nazionali e l'intero Mediterraneo "Zona controllata per le emissioni di zolfo" (area SECA) adottando le normative e i limiti imposti a livello internazionale per queste aree. Il 25 giugno 2018 diverse associazioni e comitati ed associazioni di Città Portuali Italiane hanno scritto al nuovo Ministro dell'Ambiente perché addotti misure nazionali urgenti per proteggere le popolazioni che vivono nelle città portuali e nelle aree costiere.

2) I porti italiani dovranno seguire l'esempio di alcuni porti virtuosi che in diverse parti del mondo si stanno radicalmente trasformando per diventare sempre più ecocompatibili (Porto di Los Angeles e alcuni porti del nord Europa) ;

- Diversi porti hanno introdotto incentivi economici e sconti sulle tasse portuali alle navi "pulite" che si sono dotate di motori di nuova generazione e/o di tecnologia antiinquinamento, o che utilizzano carburanti puliti.
- In diversi porti si è intervenuto installando sistemi ecologici di produzione di energia elettrica: turbine eoliche, pannelli solari, correnti di marea e onde....
- Diversi porti hanno realizzato sistemi di fornitura di energia elettrica da terra o da chiatta alle navi in fase di ormeggio. L'energia elettrica fornita alle navi è prodotta con sistemi ecologici.
- In diversi porti le varie attività in terra ed in acqua vengono fatte con mezzi elettrici (gru, carrelli elevatori, camion, rimorchiatori) e le batterie vengono caricate con pannelli solari e turbine eoliche.

A livello locale –

Navi da 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:

Fuori della Laguna nella bocca di porto del Lido (oltre le paratoie del MOSE) un apposito terminal passeggeri (l'unico progetto che ha ottenuto parere positivo dalla commissione tecnica VIA il 25 novembre 2016; il progetto incomprensibilmente bloccato dall'ex Ministro Delrio, è ancora fermo al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, deve essere sbloccato e completare l'iter burocratico previsto dalla legge)

A tutte le attività portuali e navali all'interno e in prossimità della Laguna di Venezia devono essere imposti ed applicati standard e requisiti ambientali di massima garanzia.

Deve essere imposto a tutte le navi che entrano in Laguna (in tutte le varie fasi di movimento, transito e ormeggio) l'obbligo di utilizzare carburante con contenuti di zolfo inferiore allo 0,1% e l'obbligo di utilizzare le migliori tecnologie per ridurre al massimo la produzione ed emissione di inquinanti (filtri, catalizzatori, motori di nuova generazione che utilizzano combustibili "puliti");

devono essere imposte rilevazioni e controlli a bocca di Fumaiolo per tutti gli inquinanti emessi;

Le banchine portuali dovranno essere attrezzate per la fornitura di energia elettrica da terra per le navi in fase di ormeggio;

deve essere predisposta una nuova rete di centraline per la rilevazione dell'inquinamento atmosferico nell'area Lagunare e a Venezia centro storico.

Per il restante traffico acqueo pubblico e privato si chiede :

- che tutti i mezzi acquei circolanti in laguna e in città, partendo da quelli collegati al settore della crocieristica e al settore del Turismo, utilizzino le migliori tecnologie antiinquinamento attualmente

a disposizione, come filtri antiparticolato o sistemi catalitici per riduzione delle emissioni; esistono poi una vasta gamma di motori marini di nuova generazione poco inquinanti (ibridi, elettrici, a gnl);

- la rottamazione dei mezzi pubblici e privati più inquinanti dedicati al trasporto collettivo, con contributi pubblici per la riconversione.

Il turismo a Venezia da risorsa è divenuto, con i suoi 21 milioni e mezzo di turisti annui (*dato 2007 – alcuni studi danno una stima oggi di quasi i 30 milioni di turisti*) **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 é 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.

Porto Marghera

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,
- riduzione al minimo e superamento 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. Deve essere completato il sistema di messa in sicurezza dell'area di Porto Marghera completando le banchine di contenimento delle acque sotterranee contaminate che altrimenti continuano ad andare in Laguna.
- Tutti i lavoratori coinvolti nelle chiusure e ristrutturazioni di impianti e cicli produttivi dovranno avere massima garanzie sul mantenimento del reddito fino al loro reinserimento in altre attività dell'area industriale.

L'area industriale di Porto Marghera messa in sicurezza e 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.

Proposte dell'associazione AmbienteVenezia