

Porto Marghera: il post PVC tra disimpegni delle istituzioni , mancati progetti di rigenerazione ambientale e produzioni inquinanti.

Un secolo di morte e sfruttamento da parte del capitale estrattivo che ha contribuito anno dopo anno anche al riscaldamento terrestre. Che si trattasse di fordismo o post fordismo, di operaio massa o sociale, il modello antropologico utilizzato era sempre lo stesso: produrre soggettività asservita, funzionale alla riproduzione capitalista utilizzando anche una visione del mondo assolutamente totalitaria, imperniata sulla concezione dell' uomo e del suo rapporto con la natura mediato dal processo produttivo e dal lavoro. A partire dagli anni 60/70, utilizzando il mito del progresso che in quel periodo era caratterizzato dalla plastica PVC di cui la Montedison aveva il brevetto, si è consolidata la strada alla società dei consumi dell' usa e getta che pervade ancora la nostra vita e i nostri mari ad esempio. Si sono mandati a morire dentro la fabbrica migliaia di lavoratori , devastato la salute della popolazione, inquinato migliaia di ettari di terreno a Marghera e quando serviva in tutta Italia con il traffico illecito di rifiuti, e si è bruciato carbone 24h gas serra 24 h. Il tutto seguendo l' idea che la necessità del progresso giustificasse lo sviluppo illimitato del modo di produzione capitalistico. L' utilizzo della scienza e della tecnica come strumenti di assoggettamento e sfruttamento dell' uomo sulla natura invece che come strumenti di liberazione. Questo paradigma è universale permeava non solo P.M. ma tutto il sistema produttivo, la società intera. Questo e' solo il passato? No è il presente ,è l' attualità di Porto Marghera e del mondo che ci circonda certo molto più evoluta di una volta dove lo sfruttamento sussume tutte le fasi della vita dall' asservimento della natura agli interessi economici e di potere, la superiorità ontologica dell' uomo sul mondo animale e vegetale che possono essere sacrificati, manipolati in nome di questa superiorità. Non è forse su questa traccia che la politica ,da quella governativa a quella regionale di Luca Zaia costruisce in occasione dell' ultima alluvione in Veneto il passaggio moderno di risposta ai cambiamenti climatici. Il Carma è" adattabilità" cioè investire su processi di adattamento della natura perché riesca a controbilanciare gli eventi estremi con lo scopo di lasciare le strutture portanti dello sfruttamento così come sono. Che la teoria dell' adattamento sia un falso lo testimoniano l' alluvione di due mesi fa con milioni di alberi caduti: le foreste vivono fattori ambientali troppo diversi da come si sono evoluti. I tempi accelerati del riscaldamento globale non danno il tempo agli alberi di prepararsi, di adattarsi. Se pensiamo che dal 1880 al 2012 ci sono stati solo 0,85 c di aumento capiamo che con aumenti così veloci e fattori estremi non c'è adattabilità che tenga. Ancora una volta è la natura che deve asservirsi, cambiare, modificare non i processi di produzione. Ma la politica dimentica volutamente che la natura ha le sue regole che non sono le regole del capitale. Chi afferma che ci può essere un punto di equilibrio tra natura e capitale dove gli interessi dei due attori coincidono porta acqua al mulino del sistema e di quelli che abusano del termine compatibilità e adattabilità.

Con questa lente di ingrandimento possiamo leggere le trasformazioni in atto e cos' e' P.M oggi dove convivono le peggiori forme di sfruttamento ambientale e climatiche legate alle vecchie produzioni (centrali elettriche a carbone) con quelle moderne legate alla logistica, fino alla contraddittoria Green Economy (bioraffineria). Il tutto in un contesto di abbandono dei suoli ,sfruttati per un secolo e poi abbandonati,privi di qualsiasi progetto di bonifica e all' insegnare del disimpegno dello Stato,Regione,Comune.

Descrivere Porto Marghera è estremamente complesso visto la molteplicità di interessi economici e politici che interagiscono e spesso confliggono tra di loro come ad esempio sulla questione grandi navi (spartizione banchine tra logistica e portualità). Interessi che non fanno capo a un unico soggetto visto che manca una regia unica che ci permette di indirizzare analisi e vertenza verso un'unica direzione.

Per rendere più semplice la comprensione del sistema produttivo P.M utilizziamo una tesi di base, un filo conduttore che ci permetta di capire cos'è oggi Porto Marghera e dove sta andando.

Porto Marghera ha trasformato radicalmente il suo sistema produttivo questo non è più basato sulla grande industria petrolchimica che ha caratterizzato i primi del 900 fino circa al 2005. I grossi gruppi industriali della chimica di base hanno chiuso lasciando spazio alla piccola e media impresa (terziario avanzato), all'energia (centrali elettriche) alla logistica (Porto), alla Green Economy (bioraffineria Eni) e al turismo. Queste attività si concentrano nelle aree di pregio di Porto Marghera (banchine) e fronte Prima zona industriale. Investimenti importanti si concentrano in una porzione ridotta del perimetro dell'area industriale lasciando tre quarti dei 2000 ha complessivi abbandonati privi di progetti di bonifica, marginamenti e rigenerazione favorendo in questa terra di nessuno l'introduzione di interessi sporchi legati al business dei rifiuti tossicologici. Lo Stato non investe su Porto Marghera. Gli unici soldi per il risanamento sono quelli arrivati con le transazioni del processo Casson che sono ormai terminati. Altri sono arrivati con il "patto per Venezia" ma non sono andati per le bonifiche ma per le infrastrutture utili ai progetti soprattutto portuali. La Regione Veneto è un soggetto assolutamente assente che toglie soldi ai progetti di riqualificazione, come nel caso del Vallone Moranzani, per ripagare un Project Finance in perdita fatto da Galan o togliendosi da società partecipate che dovevano portare alla vendita dei 107 ha che Syndial metteva a disposizione per nuove attività produttive. Il Comune di Venezia nella veste del Sindaco Brugnaro pensa solamente alle sue speculazioni sulle aree come quelle dei Pili.

PORTO E LOGISTICA

Lo sviluppo intensivo dello scalo portuale di P.M si intensifica con gli anni della crisi. L'Autorità Portuale acquista aree di pregio, cioè le banchine di P.M, soprattutto per lo scalo merci nodo fondante per i traffici merci verso il nord Europa, sud del mondo. Terminal intermodale Venezia è il più grande scalo container in Italia dislocato su 4 banchine di 1000 metri.

Uno sviluppo avvenuto senza nessun confronto con la città che porta con sé la sostituzione della monocultura della chimica con la monocultura della logistica inquinata per le centinaia di navi e camion che si muovono a Marghera e per le pessime condizioni lavorative in questo settore.

I progetti di espansione del porto riguardano l'attracco delle G.N a P.M nei 90 ettari dell'area Montesindyal canale ovest di fronte al terminal container Vecom. Il tutto

spostando i problemi inquinamento erosione dei fondali etc da un'area all'altra senza risolvere la questione G.N che devono stare fuori dalla laguna.

CENTRALI ELETTRICHE

P.M è la seconda concentrazione di centrali elettriche in Italia, la prima è in Puglia. 5 centrali in funzione di cui quella Palladio di Fusina a carbone e 5 progetti per nuove centrali. 1,5 milioni di t CO2 emesse in un anno oltre che polveri sottili, fanghi etc.

Queste centrali producono 3 volte il reale fabbisogno energetico del nostro territorio, l'energia in eccesso viene venduta a caro prezzo.

Il controllo e comando sul sistema produzione di energia elettrica è un elemento vitale per il sistema economico attuale, in particolar modo in questa fase di crisi. I macrosistemi produttivi che riescono a gestire in

proprio l'energia elettrica che serve per la produzione senza dipendere da altri hanno maggiori performance degli altri nel mercato.

Affrontare la riconversione delle centrali a P.M. non può limitarsi al miglioramento della tecnologia sui sistemi di abbattimento fumi ma deve porre con forza il nodo di come si produce e per chi. Eliminare il carbone, potenziare le rinnovabili per puntare sull'indipendenza energetica dai grandi produttori con politiche che garantiscano l'autonomia di gestione ad esempio dei piccoli impianti di fotovoltaico.

Green economy a Porto Marghera.

Una parte di Porto Marghera, ancora piccola ma significativa, si sta convertendo alla Green Economy.

Una serie di aziende importanti, Eni in testa, nei loro impianti industriali la stanno sperimentando.

È un passaggio migliorativo relativo e contraddittorio che va affrontato anche in questo caso con la chiave di lettura di un sistema che non ha come fine "salvare il mondo" ma utilizzare spazi di mercato che garantiscano buoni profitti. Rimarrà un elemento contraddittorio in questa società finché saranno sempre i padroni del vapore a gestirla e non prevarranno scelte industriali che si pongono il problema di per chi, come, cosa, produrre.

2 esempi di Green Economy a Marghera

Eni sta investendo 600 milioni per trasformare la sua raffineria in bioraffineria per carburanti puliti e rinnovabili alternativi al petrolio producendo biodiesel miscelato al 15% con olio di palma.

Una speculazione finanziaria con poco rientro dal punto di vista ambientale sebbene Eni la pubblicizzi come la soluzione a tutti i problemi., Eni e la sua consociata Versailles perdeva 400 milioni anno fino al 2014 tanto che l'impianto di cracking doveva chiudere adesso grazie a progetti Green ne fa 400% in più di profitto.

Eni afferma che questo carburante riduce del 5% le emissioni di CO2 il 5% degli idrocarburi incombusti del 40% l'ossido di azoto e infine il 20% di polveri sottili stiamo parlando di 300000 tonnellate anno che diventeranno 420000 tra 2 anni.

In realtà non è assolutamente così: le monoculture di oleaginose destinate alla produzione di biodiesel possono sostituire direttamente o indirettamente Habitat forestali Torbiere e altri ecosistemi ricchi di carbonio comportando un ulteriore aumento delle emissioni di gas serra prodotte dalla degradazione di estese aree verdi. Inoltre la produzione di biocarburanti può coinvolgere terreni già destinati ad uso agricolo trasferendo altrove la produzione di alimenti affinché si possa continuare a soddisfare la domanda di cibo. Questo fenomeno conosciuto come cambio d'uso del suolo può causare ulteriori emissioni per produrre altro cibo.

Oltre alla deforestazione uno studio dell'agosto 2015 commissionato dalla commissione Europea spiega che il biodiesel prodotto con l'olio di palma ma anche quello di colza e soia rilasciano emissioni legate al cambio d'uso del suolo che superano le emissioni del gasolio di origine fossile e ha confermato che i biocarburanti di prima generazione producono emissioni superiori a quelle del gasolio di origine fossile. La soia ad esempio produce il doppio delle emissioni rispetto al gasolio fossile mentre olio di palma ne produce il triplo.

Non possiamo che richiedere che la bioraffineria abbia come materie prime biomasse rinnovabili reperibili nel territorio circostante in percentuali che ci permettano di affrancarsi totalmente dal petrolio.

--

Bonifiche subito

.

Degli oltre duemila ettari di cui si compone la superficie di Porto Marghera solo il 10% è stato bonificato mentre il resto rischia di rimanere inquinato per sempre se non ci saranno interventi diretti da parte dello Stato.

Lo Stato sta investendo pochissimi soldi su Porto Marghera quei pochi sono finalizzati alle infrastrutture e non alle bonifiche. C'è una precisa volontà politica nel non portare a termine qualsiasi progetto di risanamento. Tutti gli accordi fatti in questi anni sono stati disattesi, vedi accordo di programma del 98, ridefinizione del sito di interesse nazionale, patto per Venezia eccetera. Dall'altro lato si spendono soldi per il Mose o per favorire gli interessi della portualità, un milione solo per il dragaggio fondali Marittima, ma non per quelle opere veramente strategiche per il futuro di Marghera.

False strategie di disinquinamento da parte degli enti pubblici

Per glissare le bonifiche e risolvere la questione del disinquinamento a loro favore E, Città Metropolitana, Autorità Portuale cercano di fare passare una nuova normativa che da regole meno rigide per il trattamento dei fanghi e del conseguente disinquinamento. I fanghi di Porto Marghera sono per il 97% di tipo b (inquinati) perciò con l'obbligo del trattamento chimico. Prima del riuso, gli enti pubblici prima citati, propongono una modifica di legge che declassa i fanghi in modo che questi possano essere utilizzati per interventi di ripristino morfologie lagunari questo gli permetterebbe anche di risolvere il problema di dove mettere i fanghi provenienti dallo scavo dei canali industriali dentro ipotesi Grandi navi a Marghera.

Marginamenti subito

I marginamenti sono estremamente importanti perché propedeutici alla bonifica suoli senza la quale non è possibile la riconversione di P.M. Marginamenti sono le azioni che precedono le bonifiche cioè isolare e mettere in sicurezza le fonti inquinanti da quelle non inquinanti impedire perciò tramite le palancole che gli agenti inquinanti versino in laguna. Sono passati 18 anni e marginamento non è stato ancora concluso, si sono spesi 567 milioni provenienti dalle transazioni per il risanamento dei danni ambientali causati dalle aziende che hanno inquinato (Montedison in testa) ma rimangono ancora da fare 3,5 km sui 42 totali mancano cioè 200 milioni per finire l'opera senza dei quali l'azione di disinquinamento è nulla.

Inoltre le opere già attuate sono deteriorate e stanno cedendo. Il passaggio ipotizzato delle Grandi navi creerebbe danni ulteriori per i sedimenti inquinanti mossi che senza palancole andrebbero in circolo. La banchina Nord dove dovrebbero arrivare le navi è una delle zone non palancole.

Responsabilità e corruzione

. La commissione parlamentare d'inchiesta sugli illeciti ambientali critica il metodo di esecuzione del marginamento e per il disfacimento con una serie di responsabilità che si rimpallano tra ex Magistrato alle acque e Regione. Un fiume di denaro pubblico speso male e con collaudi inutili finiti nelle tasche di funzionari e dirigenti dell'ex magistrato alle acque che ha affidato in concessione esclusiva e senza gara al consorzio Venezia Nuova la progettazione esecuzione bonifica. Nel contratto il 16% dei lavori doveva essere affidato in subappalto ad altre imprese non facenti parte del consorzio invece c'è stato l'affidamento diretto senza gara tra le imprese alla solita Mantovani.

Rigenerazione Marghera Vallone Moranzani e relativo disimpegno Regione

Il progetto Vallone Moranzani deriva da un accordo di programma sottoscritto dalla Regione e Commissario emergenza canali nel 2008. Nasce dalla necessità di scavare i canali industriali, 2 milioni di fanghi, e portarli nella discarica Moranzani. Come compensazione opere di riqualificazione quali interrimento elettrodotti, interventi viabilità, spostamento San Marco petroli, opere idrauliche e un parco di 200 ettari. Uno dei progetti più grandi di riqualificazione ambientale in Europa.

Nel 2016 la Regione congela l'accordo fino al 2041. Si blocca lo scavo dei canali e Zaia storna i soldi del progetto Vallone per riparare le perdite di Sifa nel piano integrato trattamento acque civili industriali Pif voluto da Galan che con un Project finance alla Mantovani

stabiliva l'obbligo alla Regione di versare il 95% della differenza tra quanto incassato per il trattamento e il pareggio bilancio. In questi anni Sifa ha lavorato in perdita per mancanza di fanghi industriali da trattare perciò la Regione toglie 56 milioni dall'accordo Moranzani e li mette in Sifa.

Una parte di soldi viene messa anche per finanziare la nuova banchina Monte syndial quella per la logistica offshore eccetera.

In conclusione si distrugge un progetto importantissimo di riqualificazione per privilegiare gli interessi del Porto della logistica e di quel sistema politico economico corrotto impostato da Galan e mantenuto da Zaia.

107 ha esempio di disimpegno della Regione Comune verso aree non di pregio e perciò inutilizzabili per il business.

Questi 107 ettari sono aree molto inquinate e senza accesso diretto perciò molto difficili da collocare nel mercato. Di questi 107 ha fa parte anche la famosa discarica Malcontenta C (discarica Agrimont) parte terminale Vallone Moranzani. La proprietà Syndial è disposta a cedere ad una società mista Regione Comune(Eco industrias) mettendo anche dei soldi per la messa in sicurezza.

Potrebbe essere un'ottima opportunità si bonifica e si mette a disposizione di attività eco-compatibili se non fosse che:

-3 anni fa la Regione ritira le proprie quote dalla società

-il Comune praticamente fa morire la società non completando 'l' acquisto e facendo scadere il preliminare.

Per questo è arrivata anche una multa al Comune di Venezia , 2 milioni, per il mancato risanamento da parte della Comunità Economica Europea.

IL BUSSINES SPORCO LEGATO AL TRAFFICO DI RIFIUTI TOSSICO NOCIVI

Negli ultimi 10 anni su P.M.si sono concentrati vari progetti per installare o ampliare impianti industriali di trattamento e smaltimento rifiuti industriali altamente inquinati.

Questi progetti cercavano di sfruttare il vuoto di programmazione e utilizzo delle area meno pregiate e abbandonate per mettere a frutto il loro bussines.

I progetti facevano capo a noti imprenditori locali già' ampiamente noti per avere esportato illegalmente da Marghera rifiuti pericolosi verso il meridione vedi ste sia aziende locali gravitanti nel satellite della Mantovani.

Il fulcro dei progetti puntava ad impianti inquinanti per la tipologia di strutture utilizzate arrivando a richiedere la riapertura dell'inceneritore SG31 chiuso e abbandonato da anni perché' obsoleto e di concessione tecnica superata. L'obiettivo era avere impianti di grossa dimensione tarati su volumi e tipologie di rifiuti provenienti da tutta Italia trasformando così Marghera nella pattumiera nazionale.

In questo la regione veneto ha avuto un ruolo importante autorizzando tutti i progetti come richiesto dagli industriali trevigiani che hanno bisogno di impianti dove portare i loro rifiuti.

La mobilitazione del comitato durata vari anni ha impedito che questi progetti si realizzassero.

ASSEMBLEA PERMANENTE CONTRO IL RISCHIO CHIMICO MARGHERA

--