

GRUPPO CONSILIARE



Venezia, 18-12-2020

Nr. ordine 106

Al Vicesindaco Andrea Tomaello

e per conoscenza

Alla Presidente della IV Commissione
Alla Segreteria della IV Commissione
Alla Presidente del Consiglio comunale
Al Sindaco
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Ai Capogruppo consiliari
Ai Presidenti delle Municipalità
Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: Incompatibilità del sistema MOSE con la portualità. Necessità di trovare soluzioni off-shore, per salvaguardare Venezia e mantenere le attività portuali (commerciale e turistica).

Tipo di risposta richiesto: scritta

PREMESSO CHE:

- la legislazione speciale per Venezia ha sempre tenuto presente la necessità che la salvaguardia di Venezia e della sua laguna - con le leggi che ne regolano l'idrodinamica, la morfodinamica e la biologica - sia compatibile con la difesa della città dalle acque alte e con il mantenimento dell'attività portuale;
- il sistema di difesa dalle acque alte Mose è stato progettato per essere attivato quando la marea supera i 110 cm sul livello del medio mare, tenuto conto che fino a quella quota con gli interventi di rialzo delle rive e delle pavimentazioni si proteggono le parti basse dei centri abitati lagunari;
- il progetto Mose, all'atto della sua approvazione nel 2002, sottostimava le frequenze (limitandole a 6 volte all'anno) di chiusura delle bocche di porto, nonché i tempi di movimentazione, e prospettava un aumento del livello del mare per il 2100 di 22 cm (17 di eustatismo e 5 di subsidenza), ampiamente smentito dai più autorevoli organismi internazionali (IPCC- Organizzazione meteorologica mondiale, UNEP - Programma ambientale dell'ONU) e riscontrabili anche dalle rilevazioni del Centro Maree, dell'IPRA e del CNR, che certificano una costante tendenza all'aumento del livello del mare, unitamente a quello della frequenza dei fenomeni atmosferici turbolenti e repentini.

CONSIDERATO CHE:

- nelle condizioni di eustatismo attese nei prossimi anni, e che in parte già si verificano, aumenterà il numero delle alte maree e il Mose è destinato a venir attivato con sempre maggiore frequenza, con pesanti ripercussioni sull'attività portuale, ma anche sulla biologia di sistema della Laguna, dovuta alla mancanza di sufficiente ricambio idraulico (che comporta l'azzeramento di apporto di nutrienti, delle capacità depurative e di vivificazione delle aree più interne della laguna).
- la portualità veneziana dispone a Porto Marghera di notevoli infrastrutture, ma subisce i limiti imposti dal Mose, che prevede canali con un pescaggio massimo di meno 11,5 mt;

RITENUTO CHE:

- il porto rappresenta una risorsa vitale per l'economia della città e del suo territorio;
- bisogna ragionare sul futuro sia del comparto portuale commerciale, che crocieristico, salvaguardando le prerogative di

ciascuno, ma con modalità diverse e non sovrapposte;

- a Porto Marghera va perseguita una coerente strategia commerciale e industriale legata alle opportunità di spazi e banchine, anche giovandosi della nascente ZLS;

RITENUTO INOLTRE CHE:

- sia necessario definire un quadro strategico dell'economia portuale, che tenga conto dell'evoluzione degli scambi internazionali, della crescita dimensionale delle navi, della compatibilità ambientale e degli effetti dei cambiamenti climatici;

- la sopravvivenza concreta e a lungo termine dell'attività portuale veneziana può avvenire basandosi sui seguenti presupposti:

1) a fronte dell'aumento del tonnellaggio delle navi container e da crociera, Venezia, se vuole puntare ancora almeno al traffico delle medie porta container (sotto i 10mila Teu), deve dotarsi di banchine off-shore con fondali oltre i 16 metri e collegamenti diretti, tra banchina e hinterland, puntando o sul trasporto (preferibilmente) su rotaia, o sul trainshipment e feederaggio con altri porti, in una logica più ampia di sistema di Alto Adriatico;

2) mantenere il traffico commerciale attuale di containers, rinfuse, traghetti, petroli ecc. che viene consentita dai canali lagunari esistenti, creando una possibile convivenza operativa con i limiti oggettivi posti dal sistema Mose pone, dal Piano Regolatore del Porto ed dal Piano Morfologico della Laguna;

3) predisporre la sistemazione della porta e dell'allineamento della conca di navigazione alla bocca di Malamocco senza prevedere variazioni di dimensioni;

4) respingere qualsiasi ipotesi temporanea o definitiva che preveda attracchi per le grandi navi crociera all'interno della laguna attraverso la bocca di Malamocco, quale quella che prevede l'accosto di due grandi navi crociera nell'area dell'ex Italiana Coke, nella prima zona industriale di Porto Marghera (sponda nord del canale industriale nord) e lo scavo del canale Vittorio Emanuele per il transito di navi inferiori alla Marittima. Tali ipotesi, infatti, comportano lo scavo, la movimentazione e lo stoccaggio di milioni di metri cubi di fanghi in prevalenza inquinati; la commistione di traffico turistico e commerciale che penalizza quest'ultimo; l'attraversamento del polo chimico di porto Marghera dichiarato sito di incidenti rilevanti; l'accessibilità nautica di 24 chilometri di sola andata, tutta interna alla laguna, che si svolge su canali la cui intensità di traffico è già pressocchè al limite; un cambio di destinazione d'uso di aree dismesse da industriale a turistico-ricettivo che pregiudica il futuro e lo sviluppo di attività industriali e manifatturiere in un'area di crisi complessa;

5) risolvere la questione delle grandi navi crociera realizzando un'alternativa per l'approdo all'esterno della Laguna, in condizioni di sicurezza e di forte innovazione tecnologica e organizzativa

SI INTERROGANO IL SINDACO E L'ASSESSORE COMPETENTE PER

sapere se si assumono la responsabilità di portare al prossimo Comitato la proposta di realizzare un nuovo Terminal crocieristico a Porto Marghera, in combinazione con il mantenimento della Marittima, grazie all'escavo del Canale Vittorio Emanuele, malgrado la succitata pericolosità del progetto per cittadini, visitatori e lavoratori.

Giovanni Andrea Martini