

CESP

CENTRO STUDI PER LA SCUOLA PUBBLICA

IL CESP è riconosciuto dal MIUR come ENTE FORMATORE (DM 869/2006 - DM 170/2016) CORSO DI AGGIORNAMENTO per tutto il personale dirigente, docente ed A.T.A. della scuola, l'iscrizione è gratuita, la partecipazione rientra nelle giornate di permesso per aggiornamento ai sensi dell'art. 64 del CCNL 29/11/2007 e CCDR 19/06/2003. Viene rilasciato l'idoneo attestato di frequenza ai sensi della normativa vigente, valido ai fini dell'aggiornamento ex L.107/15.

CORSO di aggiornamento NAZIONALE

Crisi ambientale, cambiamenti climatici. Scuola, alcune declinazioni didattiche.

mercoledì 27 febbraio 2019 ore 9.00 - 13.30 Aula Magna I.I.S. "Usuelli Ruzza"
- via M. Sanmicheli, 8 - Padova

Il caso Venezia: Mose e grandi navi

Schema per la relazione

Presentazione

L'Associazione Ambiente Venezia è l' "erede" dell'Assemblea Permanente No Mose che - nel 2005/6 - costruì importanti mobilitazioni per fermare il Mose - grande opera inutile e dannosa. Dopo la decisione del governo Prodi di proseguire l'opera, senza neppure considerare altri progetti meno costosi e meno impattanti sull'ambiente, e la conseguente "sconfitta" il movimento si diede una struttura da associazione riconosciuta per continuare il lavoro di informazione e monitorare le trasformazioni e manomissioni della Laguna.

L'Associazione è interna al movimento che chiede l'estromissione delle grandi navi dalla Laguna. Grandi navi, portualità e Mose sono strettamente legati.

Cos'è una laguna

E' un ecosistema complesso frutto dell'interazione tra terra, fiumi e mare. La Laguna di Venezia è la più grande dell'Alto Adriatico, sopravvissuta nel corso dei secoli proprio per l'intervento antropico volto a mantenere in equilibrio il sistema idraulico ed ecologico.

La Repubblica Veneta effettuò grandi opere in Laguna: dalla deviazione dei fiumi, alla costruzione dei Murazzi, per difenderla dalla terra e dal mare, ma sempre all'insegna di *sperimentalità*, *gradualità* e *reversibilità* (principi ripresi pure dalle leggi speciali per Venezia che, dopo l'"acqua granda" del 4 novembre 1966 furono emanate).

Le manomissioni in età industriale

Gli interventi antropici effettuati invece in età industriale, compreso il Mose, non hanno mai rispettato tali principi.

Circa il 30% della superficie lagunare fu imbonita, e quindi sottratta all'espansione della marea, per scopi agricoli, industriali (P. Marghera), infrastrutturali (Aeroporto); furono recintate e quindi chiuse al flusso di marea le valli da pesca (privatizzazione dei beni comuni).

Furono realizzati i moli foranei alle bocche di porto (e aumentate le sezioni) per garantire la portualità e scavati profondi canali navigabili (V. Emanuele, dei Petroli): questo naturalmente aumenta quantità e velocità del flusso di marea. Almeno fino al 1973 (anno della prima L.S. per Venezia che lo vietò) fu autorizzato l'emungimento di grandi quantità d'acqua dalle falde acquifere a scopo industriale, il che favorì la subsidenza.

Risultato

Aumento in frequenza e in livello del fenomeno delle “acque alte”.

Dopo l'alluvione del 4 novembre 1966 si creò un grande interesse a livello internazionale per salvare Venezia, che portò all'emanazione di una importante legislazione speciale, ma, invece di progettare importanti interventi di riequilibrio dell'ecosistema, previsti dalla legislazione stessa, si puntò tutto sulla grande opera salvifica, il Mose appunto.

La Retata storica

Il 4 giugno 2014, con l'arresto di 35 tra politici, tecnici, faccendieri, compreso il governatore del Veneto G. Galan e il Sindaco di Venezia G. Orsoni, si disvelò nella sua portata lo scandalo del Mose. Emerse dall'inchiesta - nonostante la gestione politica da parte del giudice Nordio che fu all'insegna delle “ poche mele marce che non possono inficiare la più grande opera di ingegneria ambientale al mondo” - tutto quello che non solo noi denunciavamo da anni (anche la V.I.A. nazionale che nel 1998 bocciò il progetto): e cioè che il Mose serve solo a chi lo fa.

Un miliardo di € su sei (niente rispetto ai 100 milioni di “Mafia Capitale”) se ne andarono in mazzette, regalie, retrocessioni di fatture; non per avere gli appalti (il Consorzio Venezia Nuova ha ancora - per legge - la concessione unica sugli studi, sulle progettazioni, sulle opere e pure sui controlli), ma per far approvare un progetto il più costoso, impattante e sbagliato in tutti i passaggi autorizzativi.

Il Mose è un bidone

Si è arrivati quindi al 31 gennaio 2019, con la posa dell'ultima delle 78 paratoie del Mose; sono passati 5740 giorni, quasi 16 anni, da quel 14 maggio 2003, quando fu posata la prima pietra dell'opera alla presenza dell'allora premier Silvio Berlusconi.

Dicono che l'opera sia quasi conclusa, in realtà manca ancora la parte più delicata, tutto l'apparato elettromeccanico (comprese ben tre centrali elettriche per la produzione dell'energia necessaria per la movimentazione): insomma è come se avessero costruito una automobile, ma senza il motore.

Innumerevoli sono le criticità emerse in questi anni (già evidenziate nel 1998 nella V.I.A. che bocciò il progetto): le incrostazioni, il fooling (peoci) che attacca le paratie, la manutenzione dal costo pare di 100 milioni l'anno, la fragilità delle cerniere, etc; ma la criticità più importante è il fenomeno della risonanza delle paratie: è stato dimostrato - da uno studio di Principia - che in certe condizioni meteomarine la paratoie vanno in risonanza, cioè cominciano ad oscillare inficiando l'effetto diga.

Ma anche se il Mose dovesse funzionare (ricordo la quota di progetto a 110 cm. sul l.m.m.), con le previsioni più accreditate sull'eustatismo, dovuto ai cambiamenti climatici, il Mose sarebbe inutile.

Le barriere dovrebbero chiudersi ogni giorno, facendo morire la laguna e pure la portualità. (Lo dice pure la prestigiosa rivista scientifica internazionale Nature (il link alla versione italiana: http://www.lescienze.it/news/2018/12/03/news/inondazione_venezia_mose_danni_laguna_alternati_ve-4212260/).

Il progetto definitivo del Mose, approvato nel 2002, sottostimava colpevolmente lo scenario di crescita del livello del mare a fine secolo in 22 cm. (17 cm. di eustatismo e 5 di subsidenza).

Grandi navi

Si tratta di una vicenda strettamente legata al Mose: tutti i progetti alternativi al Mose prevedevano l'innalzamento dei fondali alle bocche di porto per fare entrare meno mare in Laguna e quindi la realizzazioni di strutture portuali esterne.

Le grandi navi da crociera che entrano dalla bocca di porto del Lido inquinano l'aria (utilizzo dei peggio carburanti); una nave da crociera inquina come 14.000 automobili; senza contare l'inquinamento elettromagnetico per i grandi radar; ma soprattutto, con il loro dislocamento e con le grandi eliche, smuovono i fondali ed erodono la laguna, trasformandola in un braccio di mare.

Il decreto Clini - Passera del 3 marzo 2012 (emanato dopo la tragedia della Costa Concordia) vieta il passaggio delle navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate per il bacino San Marco e il Canale della giudecca, ma concede la deroga in attesa di trovare una soluzione alternativa.

In questi sette anni la soluzione non è stata trovata, o meglio sotto la pressione delle potentissime corporations multinazionali della croceristica, si continua a proporre ipotesi tutte interne alla Laguna, con scavo di nuovi o vecchi canali; nessuna delle ipotesi con un livello definito di progetto in realtà e quello che lo aveva (il nuovo Canale Contorta S. Angelo che doveva far entrare le navi dalla Bocca di Malamocco per arrivare alla Marittima a S. Marta) è stato bocciato dalla Commissione V.I.A. nazionale. Questo mentre il progetto di realizzare un avamposto alla bocca del Lido (Duferco-De Piccoli) è stato approvato dalla stessa commissione V.I.A., ma non è neppure tenuto in considerazione (concessione delle banchine della Marittima a VTP fino al 2024).

Il tutto naturalmente per continuare a fare passare le grandi navi croceristiche davanti a San Marco.

Venezia e la sua Laguna, con i cambiamenti climatici e il conseguente eustatismo è destinata a scomparire?

Si tratta di sicuro della città più a rischio (se Venezia non muore prima, sotto i colpi del turismo di massa e incompatibile) e credo si debba puntare proprio sull'immaginario collettivo globale, dentro al movimento contro il climate change. Venezia e la sua Laguna potrebbero diventare il simbolo della lotta per la giustizia climatica.

Il 23 marzo a Roma grande manifestazione per la giustizia ambientale e contro le grandi opere inutili e dannose.

Climate change e giovani.

Il tema sta entrando nella scuola, all'interno della didattica, nelle assemblee studentesche e nelle autogestioni, con il FridaysForFuture e troverà un momento importante il 15 marzo con il Climate Strike studentesco.

Padova, 27 febbraio 2019

Stefano Micheletti

Associazione AmbienteVenezia