

VENIS CRUISE 2.0



NUOVO TERMINAL GRANDI NAVI A PUNTA SABBIONI

CATASTROFE ANNUNCIATA

EDITORIALE UNICORN

ETI EVENTI



ON-LINE



i Quaderni di Editoriale Unicorn

Riprendiamo le nostre attività dopo la pausa estiva con una prima novità:

i Quaderni di Editoriale Unicorn.

Si tratta di una pubblicazione digitale che non ha nè la velocità di essere una rivista, nè chiaramente quella di sostituire le testate già presenti sul territorio.

Semplicemente ci siamo resi conto della necessità di raggruppare in un unico contenitore le nostre varie esperienze, realizzando uno strumento agile e veloce che permetta di avere sempre sottomano, a noi e a chi simpaticamente ci segue, una traccia del nostro lavoro.

Come abbiamo già accennato sul nostro sito, nel programmare la fine del 2015 e il 2016, abbiamo preso atto che veri cambiamenti epocali non solo sono ormai alle porte, ma già influenzano la vita dell'intero nostro Comune.

La Città Metropolitana, solamente per fare un esempio, è una realtà che condiziona già da oggi le scelte sia della nostra Amministrazione che quelle di tutti noi, per non parlare poi del progetto di creare a Punta Sabbioni il nuovo porto turistico per le grandi navi.

Temi che determineranno la vita stessa della nostra comunità e del nostro territorio, ma che vengono o vorrebbero essere decisi da chi ha ben poco a che spartire con Cavallino Treporti.

...CURIOSITA' DI CAPIRE...

Da questi presupposti è emersa la curiosità di capire meglio chi veramente noi siamo, cosa vogliamo davvero e cosa il nostro territorio ha in concreto da offrire. Un modo di comprendere con più chiarezza le risorse di una comunità che, si è diventata anni fa un Comune autonomo, ma fatica ancora ad avere un'anima comune. Un'identità consolidata che sia determinante sul piatto della bilancia allorchè verranno prese le decisioni sulla vita di tutti noi.

Quindi abbiamo deciso di puntare le nostre prossime iniziative proprio sul territorio, con l'intenzione di portare attraverso dirette streaming, filmati, foto, interviste, mostre, cene, uno spaccato della nostra comunità, valorizzando proprio la gente che la rende viva.

I GIOVEDI' DELL'UNICORNO

Nei quaderni troverete indicazioni sulle nostre proposte: dalle dirette streaming de "I Giovedì dell'Unicorno" dove personaggi della cultura, dello spettacolo e della politica possono essere visti e ascoltati in tempo reale e dove chiunque può avere la possibilità di partecipare attivamente al dibattito anche da casa propria.

INCONTRI *in*ATTESI

a "Incontri Inattesi", incontri registrati direttamente a casa o sul posto di lavoro di comuni cittadini, amici o conoscenti che vediamo abitualmente per strada o al supermercato, ma che in qualche modo rappresentano o incidono sulla vita dell'intera comunità.

TAvolando...

Completamente nuovo è "TAvolando", un'occasione per conoscere le comunità straniere presenti sul nostro territorio attraverso la loro cucina e spaccati della loro cultura.

CAVALLINO COMICS

FOTOGRAFIA & POESIA

Verranno riproposti naturalmente "Cavallino Comics" giunto alla sua terza edizione e il concorso di Fotografia & Poesia che con "Riflessi e impronte della natura" si è imposto da subito per la qualità delle opere esposte.

RITRATTO DI PAESE

A questi incontri verrà aggiunto quest'anno un altro evento fotografico, "Ritratto di Paese", un concorso aperto a tutti che avrà come tema unico la realizzazione di ritratti di cittadini di Cavallino Treporti e culminerà nella pubblicazione di un libro come testimonianza concreta della nostra comunità.

AMMINISTRAZIONE COMUNALE

Continueranno gli incontri con l'attuale Amministrazione Comunale, un ulteriore momento di contatto e chiarimento con chi in questo momento ci rappresenta.

CITTA' METROPOLITANA

VENIS CRUISE 2.0

Sono poi ulteriormente messi in evidenza i GRANDI TEMI come "LA CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA" e "VENIS CRUISE 2.0" che sicuramente coinvolgeranno il nostro territorio, incidendo sulla nostra economia e sulla nostra autonomia.

Ottobre
2015

N. 0

I TEMI

Venis Cruise 2.0

Progetto della Duferco
e dell'ex vicesindaco di Venezia
Cesare De Piccoli
per la realizzazione di un terminal per le
grandi navi a Punta Sabbioni
PAG. 6

I Giovedì dell'Unicorno

Presentazione in streaming del libro
di Stefano Viviani
"Intelligenza inattesa"
Interiorità e meditazione a scuola.
PAG. 21

Tavolando

A cena con gli amici Messicani
di Cavallino Treporti
PAG. 22

LELE VIANELLO

Disegnatore, fumettista, scrittore
PAG. 25



COSETTA ENZO E MATTIA CAMOZZI

Vincitori del concorso di
Poesia & Fotografia
"Riflessi e impronte della natura"



**La Locanda
Gamberella
da Renzo e Luca**



Nella foto di copertina:
Progetto della DUFERCO per la realizzazione di un
nuovo porto delle grandi navi a Punta Sabbioni

VENIS CRUISE 2.0



CATASTROFE

ANNUNCIATA

TERMINAL GRANDI NAVI

PUNTA SABBIONI

Il tema delle grandi navi è arrivato a un tal punto di conflittualità, di confusione e pericolosità che deve essere affrontato con assoluta urgenza.

Come Associazione Editoriale Unicorn dobbiamo constatare che nonostante le iniziative già intraprese dal nostro Comune (vedi delibere), le osservazioni presentate dall'Associazione Architetti Cavallino Treporti e da altre associazioni territoriali di categoria, nulla di nuovo si è fatto e che anzi, su questo delicato e fondamentale problema **sia sceso un preoccupante e incomprensibile silenzio, seguito da un' inspiegabile e generale inazione.**

La nostra associazione, che più volte ha ospitato dibattiti e conferenze sul tema, ritiene urgente che l'Amministrazione, i cittadini, tutte le associazioni e i partiti politici, siano chiamati nuovamente a esprimere la propria opinione.

E che lo debbano fare subito, intervenendo con tutti i mezzi possibili e necessari.

Le preoccupazioni nascono dai dibattiti di questo ultimo mese e dalle notizie che sono apparse su diverse testate giornalistiche. Se da una parte appare assodato che il progetto Venis Cruise 2.0 non è gradito, ma anzi è respinto, sia dal nostro Comune che dal Comune di Venezia, oltre che da altri organismi portuali, da un'altra parte si è innescato un tale conflitto tra associazioni veneziane e nazionali, tra i partiti e il nuovo sindaco della città lagunare, che non lasciano certamente ben presagire e sperare, ma al contrario fanno temere soluzioni che possono rivelarsi improponibili e inaccettabili per il territorio di Cavallino Treporti.

La preoccupazione è legittima, a tal punto che appare ormai

evidente come anche i partiti come il PD, accettino di discutere e mettere a confronto i vari progetti indicando però al contempo che solo quelli già con iter avviato possano essere presi in considerazione.

E al momento sembra che il progetto Venis Cruise 2.0 sia l'unico a possedere simili requisiti.

L'impressione che ci siamo fatti è che con le dovute spallate politiche e con l'appoggio di associazioni ambientaliste, venga imposto il progetto nella laguna di Venezia, davanti a Punta Sabbioni, come la soluzione più rapida, la più economica, la più realistica visti i tempi e la più accettabile dal punto di vista ambientale.

Così non va bene, anzi, la volontà di tener fuori il comune di Cavallino Treporti da questo dibattito significa:

1- Compromettere qualsiasi possibilità di dialogo tra Amministrazioni.

2- Non comprendere i reali rischi che ci sono, e che sono già stati ben individuati sia dalla nostra Amministrazione che da tutte le associazioni intervenute sull'argomento.

Per questo L'Associazione Editoriale Unicorn inaugura la nuova serie di "Quaderni" affrontando proprio nel numero 0, questo problema nuovamente in collaborazione con l'Associazione Architetti di Cavallino Treporti, oltre a farsi promotrice di incontri con tutte le associazioni e i cittadini interessati all'argomento.

DENTRO O FUORI DALLA LAGUNA DI VENEZIA?



LA LINEA GIALLA INDICA LA CONTERMINAZIONE LAGUNARE



La linea di conterminazione lagunare delimita i confini del bacino lagunare ovvero dell'area di competenza gestionale e amministrativa del Magistrato alle Acque di Venezia.





La serata dedicata al tema della ciclopedonale da Punta Sabbioni a Chioggia e sulle Grandi Navi a Punta Sabbioni, trasmessa in diretta streaming l'11 dicembre 2014

AACT

ASSOCIAZIONE ARCHITETTI CAVALLINO-TREPORTI
PIAZZA S. M. ELISABETTA 18 - CAVALLINO TREPORTI - 30013
VENEZIA

CF. 94073560271 - E-mail : architettict@yahoo.it

OSSERVAZIONI AL PROGETTO VENIS CRUISE 2.0

L'Associazione Architetti di Cavallino-Treporti sente la necessità di esprimere alcune considerazioni sullo spostamento del Porto Crocierre, con evidente riferimento al progetto denominato Venis Cruise 2.0 (DUFERCO SVILUPPO S.r.l. e DP Consulting S.r.l.) alla luce della documentazione resa disponibile sul sito del Ministero dell'Ambiente.

Sulla base delle informazioni tecniche, le nostre precedenti perplessità risultano confermate e accresciute tanto da diventare vere e proprie preoccupazioni relativamente agli impatti sul territorio di Cavallino-Treporti e sulla Laguna di Venezia.

Di seguito si elencano le problematiche principali:

- non corrisponde al vero che l'intervento si collochi fuori dalla Laguna; ricade infatti nel punto di maggior delicatezza dei due ambiti, marino e lagunare, ove si fonda il principale equilibrio tra i due sistemi;

- è una mistificazione la presunta invarianza delle correnti in entrata e uscita: dai grafici presenti nel progetto si desume chiaramente un'accelerazione delle velocità e non potrebbe essere altrimenti vista l'entità delle opere;

- è una mistificazione la presunta flessibilità/reversibilità delle opere, tanto propagandata in fase di pubblicizzazione. Le originarie soluzioni con banchine galleggianti sono ora presentate come strutture fisse su mastodontiche opere di fondazione (31 piloni);

- è una mistificazione il dichiarato impatto paesaggistico minimo: lo studio minimizza volutamente la presenza dell'infrastruttura e di questi grattacieli ancorati, che sono fuori luogo e fuori scala (imprese tecnologico-costruttive mastodontiche che hanno già dimostrato di essere incompatibili nella storia dell'area veneziana);

- l'evoluzione delle navi in fase di manovra provocherà il blocco prolungato di passaggi di altre imbarcazioni attraverso la Bocca di Porto;

- vengono sottostimati i movimenti relativi alle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, sia nei casi di home port, sia nei casi di transito giornaliero verso Venezia. Inevitabilmente una parte dei passeggeri giungerà all'imbarco/sbarco via terra, gravando pesantemente sulla rete viaria locale;

- vengono sostanzialmente ignorati i flussi relativi alla turnazione degli equipaggi (migliaia di persone con esigenze di servizi, punti di sosta, turnazioni, ecc.);

- viene sottostimato l'impatto dei movimenti per merci e servizi. Il progetto prevede esplicitamente che le forniture arriveranno via terra, sovraccaricando ulteriormente la già precaria viabilità del Litorale di Cavallino.

Il progetto non affronta in alcun modo il potenziamento dell'unico asse stradale esistente (Strada Provinciale n.°42);

- In ogni caso gli stessi movimenti via acqua porteranno una prevedibile congestione di mezzi con problemi di traffico, incidenti, moto ondoso. Non viene minimamente considerata la sovrapposizione del traffico nautico generato dal porto (con picco nei weekend) con i flussi turistici propri del territorio e di pendolari che utilizzano le linee di navigazione pubbliche;

- sono fuorvianti le indicazioni sulle infrastrutture portuali di servizio a terra (parcheggi, aree doganali, presidi medici e di forze dell'ordine, rimorchiatori, manutenzioni impianti, ecc.). Vengono date alcune indicazioni generiche sulla localizzazione a terra senza che ciò trovi specifica negli elaborati grafici di progetto. Risulta così impossibile valutarne l'impatto;

- è falso dire che i motori delle navi saranno spenti e che le emissioni sul territorio di Punta Sabbioni saranno nulle. Il progetto dice esplicitamente che l'impianto di cold ironing, la dorsale di alimentazione e le connessioni con le navi sono difficili da attuare, sia tecnicamente che economicamente. Nel contempo il progetto non affronta adeguatamente l'inquinamento prodotto dalle navi (rumore, fumi e gas di scarico, illuminazione, elettromagnetismo, ecc.) nei confronti degli insediamenti adiacenti e del territorio in genere;

- anche le fasi di cantiere dell'opera avrebbero pesanti ripercussioni sul territorio (viabilità, automezzi, inquinamento

acustico, ecc);

- è una mistificazione parlare di ridotto impatto ambientale: lo studio effettuato è ridicolo, al limite della presa in giro, e nemmeno viene valutato l'impatto ambientale sulla vicina area SIC/ZPS. Basti guardare la consistenza delle opere di mitigazione;

- sempre a proposito di impatto ambientale, la relazione prevede che gli scarichi fognari diventino "mangime ittico". Paradossale!!

In generale, il progetto Venis Cruise 2.0 non è compiutamente valutabile (dunque carente) in quanto demanda ad altri organismi la definizione di attrezzaggi e infrastrutturazioni imprescindibili (p.e. sistema di controllo radar, potenziamento viario, servizi a terra, ecc.).

Si rileva inoltre che molti portatori di interesse della difesa ambientale sostengono questa soluzione in quanto votati strettamente alla soluzione del problema della città storica, senza però dedicare altrettanta attenzione alla delicatissima rete di equilibri che ha retto per secoli e che si estende su tutta la Laguna.

Pertanto immaginare questo intervento alla Bocca di Porto di Lido-Punta Sabbioni senza conoscere e rispettare gli equilibri in atto vuol dire ferire a morte il Litorale di Cavallino-Treporti e la stessa città di Venezia.

Inoltre, pare evidente la sproporzione tra il dubbio vantaggio economico di una modernizzazione spinta e lo svantaggio molto maggiore della perdita di valore del prezioso e spendibile "bene Laguna".

Per quanto sopra esposto questa Associazione valuta in modo del tutto negativo il progetto presentato ed esaminato.

Cavallino-Treporti, 04 novembre 2014

L'Associazione ACT





**AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA**

Estratti dal documento con protocollo APV.U.0008311 del 20.05.2015 inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali.

[Scarica la documentazione completa](#)

Progetto "Venis Cruise 2.0": nuovo terminal crociere alla bocca di Lido. Idea Duferco-De Piccoli.

Codice Procedura ID_VIP 3001

Con riferimento alla nota trasmessa dalla scrivente in data 18 maggio 2015 (Prot. APV n. 8108) si invita codesto Ministero a sostituire quest'ultima con la nota allegata alla presente comunicazione.

Distinti saluti,

Il Presidente
Prof. Paolo Costa

b) **La localizzazione del porto contrasta sostanzialmente con i principi di costruzioni marittima-portuale in quanto, per definizione, il porto deve offrire protezione alla nave; nell' ipotesi progettuale proposta si riscontra:**

- **correnti prevalenti:** le navi sono esposte alle correnti, generalmente molto elevate, presenti nella bocca di Lido;
- **venti:** i venti dominanti spirano sulle murate delle navi, che per la loro dimensione, costituiscono una vera e propria "vela" esposta al vento e risultano quindi estremamente sollecitate;
- **moto ondoso:** seppure parzialmente protetto, la bocca di porto consente l'ingresso del moto ondoso dal mare (si veda la relazione "Studio meteo marino")

La posizione scelta risulta pertanto in antitesi con i principi di costruzione portuale che prevedono che le navi siano al riparo dalle correnti e ormeggiate con prua e poppa verso la direzione dei venti e delle correnti dominanti (si veda l'attuale porto di Venezia e bibliografia di settore¹).

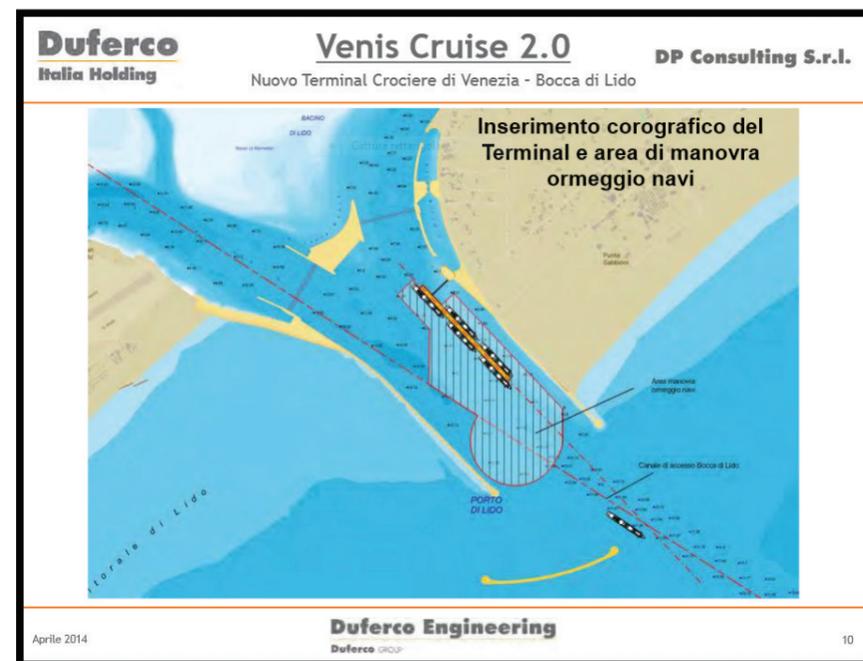
E' opportuno che il porto sia protetto dalle correnti prevalenti dal settore di traversia. Le banchine, in particolare per i porti che non sono protetti nel loro interno, devono essere posizionate in maniera tale che l'asse della nave all'ormeggio sia nella direzione dei venti prevalenti.



La rotta di navigazione (linea tratteggiata rossa nella tavola "Pianta dragaggi") per le navi che continuano ad entrare nel canale della Giudecca lambisce le murate in scogliera riducendo il fattore di sicurezza della navigazione.

Le navi ormeggiate sul lato sud (tavola "Inserimento terminal crociere su immagine satellitare") fuoriescono dalla banchina per circa 20 metri ciascuna; per consentire l'ormeggio è stato previsto un pontile su entrambi i lati; questa struttura, ancorché non definita, né dimensionata, non appare idonea a sostenere la trazione sulle bitte esercitata dalla navi. Fermo restando quanto riportato alla lettera A, la banchina dovrebbe essere allungata di circa 90 metri, per consentire l'ormeggio in sicurezza delle tre navi contemporaneamente (20m+25m +20m+25m).

La manovra di ormeggio (tavola "Area manovra ormeggio navi") sottovaluta l'esposizione delle navi alle correnti. Più in particolare, per quanto riguarda la manovra di ormeggio, la fattibilità della stessa dovrà essere valutata attentamente al simulatore (specialmente per quel che riguarda gli ormeggi a Nord, dove la stessa si svolge in acque ristrette ed a ridosso della scogliera della diga foranea) e con riferimento alle correnti effettivamente misurate da CVN e non a quelle ricavate da modello matematico. In ogni caso l'affermazione fatta nello "studio idrodinamico" (pag. 12) di correnti con velocità 1,5/1,7 m/sec (cioè 3/3,5 nodi) nel bacino di evoluzione dovrebbe essere attentamente valutata dai piloti rispetto alla possibilità di girare una nave in quelle condizioni di corrente e simulando la presenza di vento. Peraltro la velocità di corrente presa in considerazione è sottovalutata rispetto alle velocità rilevate.



- La sollecitazione per ogni bitta risulta sottovalutata in particolar modo per le azioni che il vento produce sulla nave; generalmente in caso di condizioni meteo avverse la sollecitazione sulle bitte può arrivare a 300 ton ciascuna. E' necessario adeguare la lunghezza della banchina, potenziare la resistenza alla trazione delle bitte (tipo storm bollard) e ancorare i cassoni al suolo.

- Non si tiene conto dell'azione eccezionale "urti di imbarcazioni" di cui al DM 14/01/2008. L'azione orizzontale considerata è, infatti, quella derivante dalla normale operazione di ormeggio. Tale carenza si ritiene rilevante in relazione alla elevata frequentazione delle strutture che insistono sul pontile (terminals) nonché in relazione alla scelta di adottare strutture cellulari per i manufatti di sostegno dell'impalcato e dell'impalcato stesso. Tali strutture, infatti, potrebbero non essere in grado di assorbire tali sollecitazioni con conseguenze potenzialmente gravi per l'incolumità delle persone presenti al momento dell'urto. La prevista reversibilità (molto opinale il concetto) delle strutture prive di fondazione e palificazioni sul fondale può determinare delle carenze dal punto di vista strutturale (si veda anche la relazione "Inserimento paesaggistico").



(Foto) Andreas Stalla u. Dirk Schechert -Abschied bei Sonnenaufgang am Strand von Punta Sabbioni.

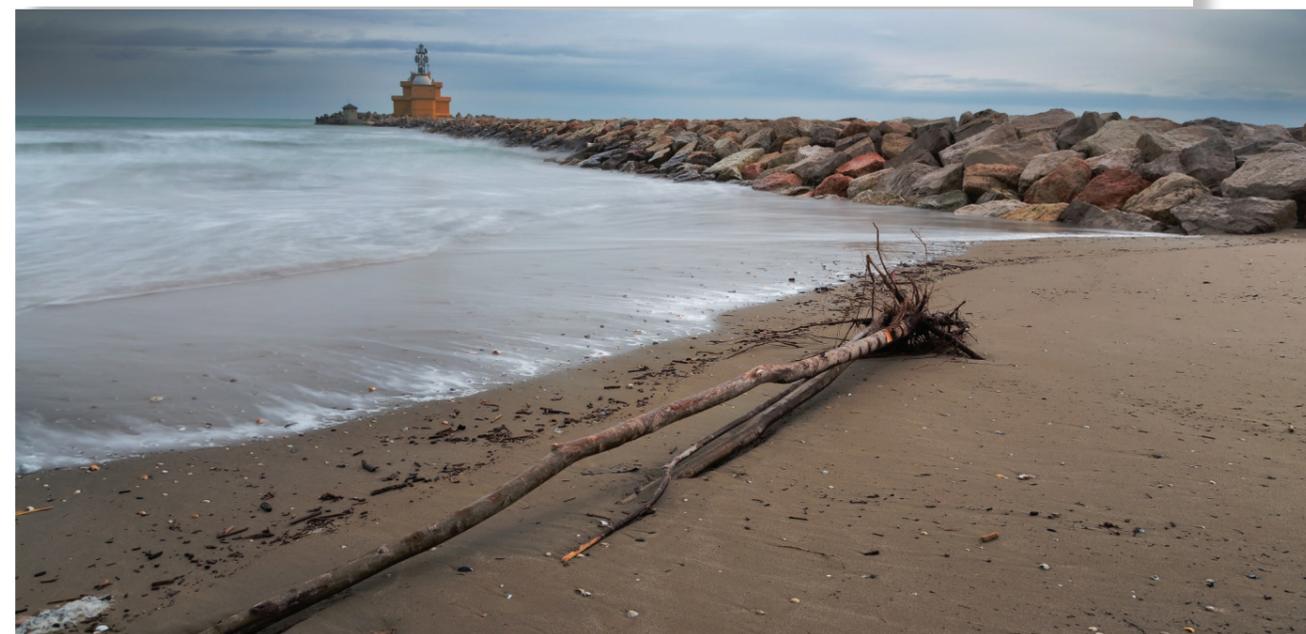
c) In relazione alle strutture ipotizzate:

- Nella "relazione di calcolo del pontile di ormeggio" non è stata verificata la stabilità del pontile per effetto della erosione al piede della corrente che provoca uno scalzamento al piede: occorrerebbe infatti un'importante opera di protezione al piede attualmente non prevista, nonché il collegamento tra cassoni e fondali con palificata.

- Nella "relazione di calcolo del pontile di ormeggio" non è stata verificata l'ipotesi di trascinarsi del pontile a causa delle sollecitazioni sulle navi da parte della corrente, che porta le navi ormeggiate ad essere sospinte nel senso della corrente.

- La posizione del nuovo porto produce una rilevante sollecitazione delle navi all'ormeggio. La "Relazione di calcolo" ipotizza che l'azione del vento agente su ciascuna nave venga ripartita su 10 bitte, ognuna sollecitata per 150 tonnellate. Tale condizione non è verosimile, tenuto conto del layout di progetto e della lunghezza delle navi e delle cime impiegate (generalmente si impiegano 4 bitte a prua e 4 bitte a poppa), soprattutto se si considera la nave ormeggiata sul lato sud del pontile, verso la testata.

- La sollecitazione per ogni bitta risulta sottovalutata in particolar modo per le azioni che il vento produce sulla nave; generalmente in caso di condizioni meteo avverse la sollecitazione sulle bitte può arrivare a 300 ton ciascuna. E' necessario adeguare la lunghezza della banchina, potenziare la resistenza alla trazione delle bitte (tipo storm bollard) e ancorare i cassoni al suolo.



E in caso di marea calante, eventuali fuoriuscite inquinanti finirebbero direttamente sulle spiagge dei campeggi di Cavallino Treporti e su quella del Lido di Venezia? E in caso di marea crescente, entrerebbero direttamente in piena laguna, diffondendosi sia nel bacino di San Marco che dilagando nella Laguna Nord, al momento considerata un'area ecologicamente privilegiata e protetta?



Fotografia realizzata da Samantha Cristoforetti, in orbita sulla centrale ISS.

Le immagini evidenziano come prima della realizzazione della lunata all'imboccatura del porto del Lido, la corrente in uscita si dirigeva liberamente verso il largo, mentre nella foto della Nasa si nota chiaramente come la lunata dirotta la corrente e i conseguenti scarichi, verso le spiagge adiacenti.



Fotografia tratta dal sito della Banca Dati Ambientali sulla Laguna di Venezia dell'Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti.

"Qualsiasi danno all'ambiente è un danno all'umanità"

Con queste parole tratte dal testo integrale del discorso, denso di emozioni e interrotto spesso da molti applausi, il 25 settembre davanti all'assemblea generale dell'ONU a New York, Papa Francesco ha espresso in modo dimesso, ma inflessibile, la sua attenzione e il suo impegno per l'ambiente.

La FOEI (Friends of the Earth International) è una rete di organizzazioni ambientaliste operante in circa 70 paesi con sede ad Amsterdam, che considera i problemi ambientali nel loro contesto sociale, politico e dal punto di vista dei diritti umani. Tutte le campagne avviate ruotano attorno ai concetti di conservazione della biodiversità e di sostenibilità ambientale.

Ma durante l'assemblea biennale generale della FOEI che si è tenuta dal 3 al 6 ottobre 2014 nello Sri Lanka, l'organizzazione italiana "Amici della Terra" è stata espulsa dalla federazione internazionale con l'accusa in sostanza di connivenza con il fronte dell'energia sporca, soprattutto con ENI ed ENEL. (Corriere.it - http://www.corriere.it/ambiente/14_settembre_03/amici-terra-piu-radicali-contro-italiani-moderati-cb944f5a-3346-11e4-9d48-ef4163c6635c.shtml)

Questo è il testo ufficiale divulgato dalla Friends of the Earth International: *"Following a thorough evaluation process and discussion on the status of Amici della Terra's membership in the Friends of the Earth International federation, the FoEI Biennial General Meeting (BGM), gathered in Kandy, Sri Lanka, in October 2014, agreed to discontinue the membership of Amici della Terra."*

Friends of the Earth International regrets that after thirty six years of membership, the vision of environmental justice shared by the federation and the mission and vision of Amici della Terra have come to diverge to such an extent that Amici della Terra's membership is no longer tenable. This decision took immediate effect and means that as of October 2014, Friends of the Earth International does not have a member group in Italy. (<http://www.foe.org/cruise-report-card>)

Il quotidiano "greenreport.it" nel numero del 9 dicembre 2014 scrive:

Nel loro rapporto del 2014 (Cruise Ship Report Card 2014) la FOEI rileva che *"Le navi da crociera quest'anno hanno scaricato più di un miliardo di galloni di liquami in mare, in gran parte non depurati e trattati male"*.

"regole più forti per proteggere oceani, coste"

Si tratta di qualcosa come 3,7 miliardi di litri di reflui e i Friends of the Earth continuano a chiedere *"regole più forti per proteggere gli oceani, le coste, l'ambiente marino e la vita umana"*.

Le enormi quantità di cibo e bevande consumate a bordo delle navi da crociera, insieme alle acque delle lavanderie, delle puliture a secco, delle piscine, delle strutture sanitarie, dei laboratori fotografici, delle spa, devono essere smaltite da qualche parte. Questi reflui contengono sostanze inquinanti, compreso materia fecale, batteri, virus, agenti patogeni oltre a nutrienti, rifiuti e prodotti farmaceutici pericolosi, ognuno dei quali può essere dannoso per la salute umana e per la vita acquatica.

"tre metodi principali"

Per gestire le acque reflue di una nave da crociera ci sono 3 metodi principali: 1) utilizzare i cosiddetti Marine Sanitation Devices (Msd), una tecnologia obsoleta che, secondo l'americana Epa (Environmental Protection Agency), produce reflui che spesso contengono significative quantità di batteri fecali, metalli pesanti e sostanze nutritive in eccesso rispetto agli standard Usa di qualità dell'acqua;

2) utilizzare le tecnologie di trattamento delle acque reflue più avanzate (Awts), che forniscono una migliore analisi sanitaria, disinfezione e trattamento dei fanghi. Però anche le Awts non rimuovono tutti i metalli e i nutrienti disciolti, con il pericolo di rilasciare sostanze nocive in mare aperto e in prossimità

delle coste;

3) stoccare a bordo i liquami trattati, evitando di scaricarli in mare soprattutto vicino alla costa e alle aree marine protette.

Una delle denunce della FOEI sui sistemi di trattamento delle acque reflue riguarda i livelli nocivi di materiale fecale, batteri, metalli pesanti e altri contaminanti dispersi nell'acqua marina che, per legge, dovrebbero essere scaricate entro le tre miglia nautiche dalla costa dopo essere state trattate. Ma oltre le tre miglia nautiche le navi sono autorizzate a scaricare i liquami direttamente in mare.

Per questo motivo, nel Cruise Ship Report Card 2014 è considerata anche la questione della responsabilità dell'inquinamento marino, quale elemento per la compilazione della classifica delle navi da crociera più "ecologiche".

"le 16 principali compagnie hanno dichiarato"

Inoltre, il Cruise Ship Report Card 2014 afferma che *"... con una completa inversione per la cooperazione e trasparenza rispetto agli anni precedenti, tutte le 16 principali compagnie di navi da crociera hanno dichiarato, attraverso la loro associazione di categoria Cruise Lines International Association, di non voler rispondere alle richieste d'informazione degli Amici della Terra sulle tecnologie adottate per la riduzione dell'inquinamento prodotto. Pertanto, la scheda del Cruise Ship Report Card 2014 contiene una nuova categoria: "Trasparenza", nella quale ogni compagnia ha ricevuto un voto F."*



Infatti, queste gigantesche compagnie di navigazione sembra che vogliano creare difficoltà alla redazione di un rapporto che ha lo scopo di attirare l'attenzione sull'impatto ambientale del settore crocieristico in piena espansione e di aiutare i viaggiatori a scegliere le crociere più eco-responsabili.

Appare chiaro che questa forte solidarietà consolidata tra alcuni giganti del mare mette in difficoltà anche le compagnie più virtuose.

Friends of the Earth afferma che "... la Disney Cruise Line, con sede a Lake Buena Vista in Florida, è stata classificata come la compagnia di navigazione più responsabile nei confronti dell'ambiente, guadagnandosi una A per il trattamento delle acque reflue, ma nel 2014 il suo voto complessivo è stato una C per non aver risposto alle nostre richieste di informazioni."

Marcie Keever, direttrice dell'Oceans and vessels program di Friends of the Earth, afferma: "Evitando di dare informazioni utili per la stesura del Cruise Ship Report Card, l'industria crocieristica ha cercato di proteggere se stessa dai continui controlli sulle tecnologie utilizzate per il trattamento e lo smaltimento dei reflui, consapevoli che la conoscenza di questi dati oscuri da parte dei consumatori attenti e rispettosi dell'ambiente, potrebbe influenzare le loro scelte in base alla posizione che una nave da crociera o una compagnia occupa nella graduatoria. Per l'industria crocieristica è tempo di smettere di cercare di nascondere le navi sporche della sua flotta".

Anche la statunitense Carnival Corporation, che ha la più grande flotta di navi da crociera del mondo e che nel 1997 ha acquisito Costa Crociere, si è rifiutata di rispondere al questionario di Friends of the Earth.

La Keever stigmatizza duramente questo comportamento: "In qualità di leader dell'industria crocieristica, la Carnival Corp. deve fare passi in avanti nel dotare le sue compagnie di tecnologie avanzate per la protezione ambientale. Ma Carnival Corporation, rifiutando di rispondere a Friends of the Earth e continuando ad utilizzare tecnologie

obsolete che inquinano i nostri oceani, minacciano la nostra salute e quella dell'ecosistema marino, dimostra di non rispettare i suoi clienti, la vita del mare e di noi tutti."

"80 mila litri di liquami al giorno"

Secondo l'Environmental Protection Agency Usa (Epa), una nave da crociera media con 3.000 passeggeri più l'equipaggio produce circa 21.000 galloni (80 mila litri) di liquami al giorno, ma il rapporto avverte che si tratta di "una stima prudente, dal momento che alcune delle nuove navi trasportano fino a 8.000 persone tra passeggeri ed equipaggio. Inoltre, ogni nave produce e scarica molte più "acque grigie" da lavandini, docce e bagni, che possono contenere molte delle stesse sostanze inquinanti degli impianti fognari ed influiscono significativamente sulla qualità dell'acqua».



Uscita dei reflui dalla bocca di porto Punta Sabbioni - Lido.

Poi c'è l'altro problema ambientale più eclatante: le navi da crociera sono responsabili anche di notevoli quantità di inquinamento atmosferico derivanti dal carburante sporco che bruciano. Anche quando sono attraccate in un porto, le navi da crociera spesso utilizzano motori diesel per fornire energia elettrica ai passeggeri e all'equipaggio.

Secondo l'Epa, ogni giorno una nave da crociera media emette più anidride solforosa di 13 milioni di automobili e più fuliggine di un milione di auto. A parti-

re dal 2015, le norme sui carburanti più puliti negli Usa e in Canada ridurranno la quantità di zolfo emessa da ogni nave di circa il 97% cento e la quantità di fuliggine dell'85%, ben oltre le norme provvisorie dei combustibili già in atto in Nord America. Norme simili per ridurre l'inquinamento delle navi sono state approvate dall'Unione europea, ma il comportamento "omertoso" con il quale le compagnie crocieristiche hanno affrontato le richieste dei Friends of the Earth non fa ben sperare.

"cold ironing"

Come può una nave da crociera ridurre l'inquinamento atmosferico in porto? Fortunatamente, alcune compagnie hanno adottato una tecnologia, conosciuta come "cold ironing", che riduce notevolmente le emissioni in porto. Questa tecnologia permette alle navi da crociera in banchina di collegarsi all'energia a terra e utilizzarla per far funzionare i propri sistemi di refrigerazione, di climatizzazione, di riscaldamento, di illuminazione senza dover bruciare il combustibile sporco nei motori delle navi.

La Keever conclude: "Questa è un'industria che vale miliardi di dollari e che potrebbe installare le più avanzate tecnologie disponibili per il trattamento delle acque reflue e la riduzione dell'inquinamento dell'aria. Siamo incoraggiati dal fatto che alcune compagnie crocieristiche stanno prendendo misure supplementari per migliorare le loro prestazioni, ma l'intera industria deve smetterla di nascondersi dietro normative deboli e agire per assicurarsi che gli oceani nei quali le loro navi navigano rimangano chiari come le foto nelle brochure delle crociere. Sfortunatamente quest'anno l'industria crocieristica ha deciso di fare alcuni passi indietro e si è rifiutata di rispondere alle nostre richieste di informazioni".



Il sistema di valutazione americano, si basa su 5 voti: A, B, C, D, F descritti qui di seguito:

A: Eccellente

In scala numerica vale 4 punti.

B: Buono

In scala numerica vale 3 punti.

C: Soddisfacente

In scala numerica vale 2 punti.

D: Insufficiente

In scala numerica vale 1 punto.

F: Fail (respinto)

In scala numerica vale 0 punti.

2014 Cruise Ship Report Card Grade Chart

CRUISE LINE	Sewage treatment	Air pollution reduction	Water quality compliance	Transparency	Change from 2013	2014 FINAL GRADE
Disney	A	B-	A	F	▼	C+
Princess	B-	B	A-	F	▼	C
Holland America	B+	C-	A	F	▼	C
Norwegian	A	D-	A	F	▼	C
Celebrity	A	D	N/A	F	▼	D+
Regent Seven Seas	C+	F	A	F	▼	D
Royal Caribbean	A	F	N/A	F	▼	D
Carnival	F	D	A	F	▼	D
Cunard	A	F	N/A	F	▼	D
Seabourn Cruises	A	F	N/A	F	▼	D
Oceania Cruises	C	F	C+	F	▼	D-
Silversea	F	F	A	F	▼	D-
MSC Cruises	D	F	N/A	F	▼	F
P&O Cruises	D-	F	N/A	F	▼	F
Costa	F	F	N/A	F	▼	F
Crystal	F	F	N/A	F	▼	F

Sewage Treatment (Trattamento delle acque reflue)

Se una nave da crociera ha installato il sistema disponibile più avanzato per il trattamento delle acque reflue contaminate anziché scaricarle direttamente in mare dopo un trattamento minimale.

Air Pollution Reduction (Riduzione dell'inquinamento atmosferico)

Se una nave da crociera è in grado di collegarsi a una rete elettrica disponibile a terra invece di tener accesi i motori inquinanti durante la sosta in banchina.

Water Quality Compliance (Conformità della qualità dell'acqua)

Fino a che punto le navi da crociera hanno violato le normative 2010/2013 in materia di inquinamento dell'acqua emanare per proteggere le coste dell'Alaska.

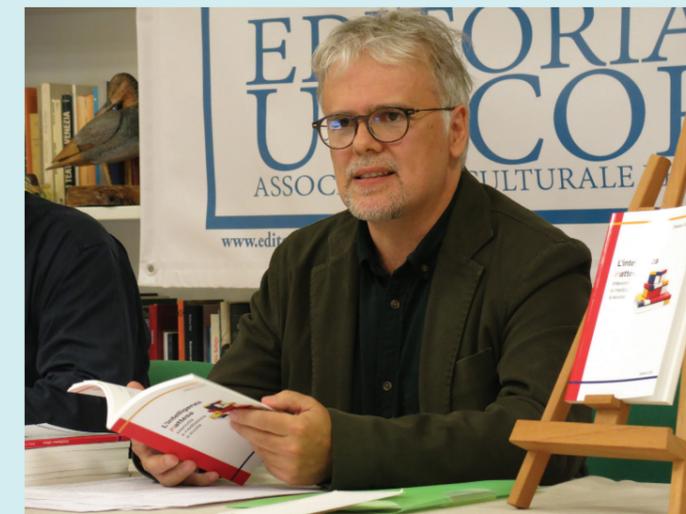
Transparency (Trasparenza)

Le navi da crociera rispondono alle nostre richieste d'informazioni sulle loro iniziative per l'ambiente?

Pericolosità delle acque reflue

L'immissione in mare di grandi quantità di azoto e fosforo contenuto nei reflui scaricati in mare dalle navi, favoriscono una crescita eccessiva di alghe che riduce i livelli di ossigeno disponibile nell'acqua provocando la moria di pesci, molluschi, barriere coralline e altre forme di vita acquatica con gravi danni all'intero ecosistema di tutto l'ambiente circostante.

MARINA FIORITA®



Stefano Viviani vive a Firenze, dove lavora come insegnante di Lettere. Counselor e filosofo, collabora con l'Istituto di Psicosintesi, presso il quale tiene corsi e conferenze.



Il racconto dell'esperienza pedagogica e umana vissuta da un insegnante con i suoi studenti. Un metodo semplice e innovativo, basato sull'uso di tecniche introspettive e sulla meditazione.



Attraverso le voci dei ragazzi emergono le loro insospettite capacità intuitive, la disponibilità a indagare se stessi e il mondo che li circonda, il desiderio di comprendere. Una straordinaria intelligenza, frutto di una dimensione interiore da esplorare e scoprire insieme e che può condurre tutti, insegnanti e studenti, a vivere la scuola con più senso e felicità.

**Diretta streaming
dalla sede di
EDITORIALE
UNICORN**





**QUANDO
UNA BELLA
ESPERIENZA
SI TRADUCE
IN UN
AMBIZIOSO
PROGETTO**

Con "TAvolando" conosceremo cittadini di altri Paesi presenti sul nostro territorio.

Attraverso la loro cucina entreremo per una sera direttamente nel loro mondo e nella loro cultura.

Un'occasione per condividere, anche se solo virtualmente, un momento conviviale dove si parla di tradizioni, di cibo e di arte.



TAvolando

MÉXICO



A inaugurare questo progetto saranno gli amici Messicani, che con la loro cucina tipica, il loro artigianato, i loro artisti, ci faranno entrare per alcune ore nel loro grande Paese, facendoci conoscere una cultura lontana e affascinante, piena di storia e di magia.



Cary Coppel, unica Californiana di Cavallino Treporti, ci conduce a conoscere, attraverso la sua simpatia, gli stranieri che vivono con noi.

Frida Kahlo - autoritratto



A tavola, chiacchierando assieme ad amici e volando con la fantasia a posti lontani, rivivendo emozioni e lasciando spazio a ricordi che ci appartengono e che fanno di ognuno di noi una persona speciale.

Così è nato "TAvolando" e così vorremmo che venisse condiviso da tutti quelli che vorranno seguire gli incontri che Editoriale Unicorn, con la preziosa collaborazione di Cary Coppel, proporrà nei prossimi mesi. Una serie di serate realizzate nella nostra sede, dove attraverso cene trasmesse in diretta streaming, si cercherà di conoscere le persone che sono arrivate tra noi da posti lontani, la loro storia, la cultura che si portano dietro, i sogni e le speranze che hanno dentro.

Se da sempre il cibo in tavola ha unito genti e culture, suggellando eventi e occasioni speciali, la diretta streaming ci offre ora la possibilità di allargare la tavolata, in tempo reale, ad amicizie e persone care che possono essere lontanissime in termini di chilometri, ma vicinissime nel nostro cuore.

Città del Messico



LELE VIANELLO



Cavallino Treporti
Venezia
Italy



DISEGNATORE
FUMETTISTA
SCRITTORE

Raffaele (Lele) Vianello è considerato uno dei migliori artisti del fumetto italiano. È stato per lunghi anni collaboratore di Hugo Pratt, trovando sintonia nella tecnica e nello stile al punto che il Maestro di Malamocco. Tra le varie storie di Corto Maltese alla cui realizzazione Vianello ha contribuito *La Casa Dorata di Samarcanda*, *Tango*, *Le Elvetiche* e *Mu – La città perduta*.



Lele all'Osteria dal Pupi a Saccagnana

Tra gli anni '70 e gli anni '90 ha collaborato con le riviste Venezia 7, Sinbad e Il Mago realizzando storie di fantascienza e con le riviste Corto Maltese e Il Grifo, creando personaggi come Il Millantatore (pubblicato anche in Francia, nel 1987, con il titolo Le Fanfaron) e Dick Turpin. E' stato direttore artistico e autore dello story-board del film franco-brasiliano "La farfalla e il cangaçeiro". Ha pubblicato anche storie brevi, in Italia e all'estero, come Neve, pubblicato originariamente in Francia e riproposto in Italia dalla rivista Talkink.



Nel 2001 ha illustrato per Mondadori, nella collana I Supermiti, un episodio de La Storia dei Popoli a Fumetti, su testi di Enzo Biagi. Nel 2005, in collaborazione con Guido Fuga e Gregory Alegi, ha realizzato per Lizard Edizioni il volume Le Ali del Leone, storia a fumetti dell'aviazione italiana, su commissione della stessa Aeronautica Militare Italiana.

Nel 2010, per Edizioni Voilier, ha pubblicato Cubana, con Guido Fuga, tratto da un soggetto di Hugo Pratt.

Nel 2011 ha iniziato la serie in tre volumi di Deerfield 1704, Edizioni Segni d'Autore, e realizzato, per le Edizioni del Grifo Garibaldi, eroe di fatto, biografia a fumetti di Giuseppe Garibaldi, ristampato a colori nel 2013.



Acquarello per il manifesto Cavallino Comics 2014

I suoi lavori non si limitano al mondo del fumetto.

Ha curato, con il collega Guido Fuga, i libri Corto Sconto. Itinerari fantastici e nascosti di Corto Maltese a Venezia, una sorta di originale guida di Venezia sulle tracce di Corto Maltese, Lizard Edizioni, Navigar in laguna, tra isole fiabe e ricordi, Edizioni Mare di Carta, e Marco Polo. Testimonianze di un viaggio straordinario, Linea d'Acqua Edizioni.

Con Davide Livieri ha realizzato i libri Immagini tra le nuvole, storia del cinema a fumetti, e Gondola - Magia sull'acqua. Recentemente ha collaborato con lo scrittore veneziano Luciano Menetto nelle pubblicazioni de L'Isola Serenissima, itinerari, racconti e presenze di Venezia edito da Mare di Carta, e Lido, itinerari illustrati tra storie e leggende dell'isola per Edizioni Voilier.



Omaggio a Cavallino Comics 2015



Nel suo studio a Malamocco



**Osteria
Dal Pupi**
cicchetteria - piccola cucina

via Del Prà, 1 - 30010 Treponti (Ve) - tel e fax 041.5301989