



Venezia, 9 luglio 2018

Domani la commissione di Salvaguardia esaminerà il progetto di stoccaggio, a Marghera, di 32 mila metri cubi di gas naturale liquefatto, operazione definita come la rinascita di Porto Marghera.

Piero Angela, nel suo libro dedicato alle fonti di energia, *La sfida del secolo*, pp. 99-100, parla del rischio del gas naturale liquefatto: quello di una metaniera che si spezza, e il cui carico a contatto con l'aria forma una miscela esplosiva, viene definito «l'incidente più catastrofico immaginabile fra tutte le fonti energetiche».

Il gas liquefatto, se è effettivamente un carburante molto meno inquinante, ha tuttavia un alto fattore di rischio: non è purtroppo odorizzabile, per cui non si può percepire.

Perché introdurre in Laguna e vicino ad aree densamente abitate un ulteriore pericolo? (Per non parlare ovviamente del pericolo aumentato nelle strade, se si scegliesse di impiegarlo in futuro come combustibile nel trasporto su gomma).

Il metano è un combustibile fossile: non si può dunque sostenere che favorendo il metano rispetto al gasolio si possa significativamente abbattere il CO₂ e per ottemperare agli accordi di Parigi per abbattere l'effetto serra.

I mezzi impiegati all'anno nel progetto di Marghera, come leggiamo nelle Osservazioni di Franco Rigosi, saranno 50 gasiere, 474 rimorchiatori, 108 bettoline, e almeno 12 mila autocisterne. Dunque l'inquinamento in quell'area aumenterà. E ovviamente aumenterà anche il transito (e di mezzi pericolosi) per il già congestionato Canale dei Petroli, che, con le innaturali correnti e il traffico navale che già ora lo interessa, erode la Laguna Centrale.

Le aree ove si costruirà il deposito inoltre ricadono entro i 300 m del vincolo paesaggistico della Laguna (previsti dall'art. 142 del decreto legge 42/2004).

Il serbatoio sarà alto 32 m, e la sua torcia, di 45 m, supererà i 30 m previsti come limite per la zona industriale; non si dimentichi inoltre che l'area ricade entro la fascia di avvicinamento degli aerei in fase di atterraggio. Né il contributo all'occupazione, 80 persone in fase di costruzione e 7 persone in esercizio in turno, può essere un argomento dirimente.

Italia Nostra vuole la rinascita di Marghera, ma non come area di ulteriore inquinamento e rischio, considerata anche la richiesta dell'Unesco di ampliare la *Buffer zone*, cioè l'area di rispetto del sito *Venice and Its Lagoon*.

Lidia Fersuoch
presidente Italia Nostra Venezia