



PER IL DIRITTO DI RESPIRARE, LAVORARE, VIVERE NO GRANDI OPERE E CONSUMO DI SUOLO

di Michele Boato

Sabato 30 novembre Venezia non è stata **invasa** dalla solita processione di turisti distratti, ma **da una immensa manifestazione regionale in difesa della qualità della vita.**

"La Terra non ce la fa più: ha bisogno di un anno e mezzo per recuperare quello che le viene sottratto in un anno. Il clima impazzito sconvolgerà il pianeta. Siamo vicini al punto di non ritorno. E il Veneto è una delle regioni più inquinanti e inquinate d'Europa" così si apre l'**appello sottoscritto da oltre 160 associazioni e comitati del Veneto, aperto dai Beati Costruttori di pace** di don Albino Bizzotto e fortemente sostenuto da **Ecoistituto del Veneto, Amico Albero e Comitato No Grandi navi.**

Ogni associazione è sfilata con i suoi cartelli, i suoi striscioni e, molte, **con dei grandi simboli delle loro lotte:** i Comitati contro lo scempio dell'Autostrada Pedemontana portavano carriere di ghiaia da regalare simbolicamente alla Giunta regionale (sotto le cui finestre si è concluso il corteo); AmicoAlbero sfilava con un grande albero di cartone minacciato da un Attila armato di una lunga sega; poi c'erano i fumi dei cementifici di Pederobba e di Monselice e via inquinando.

"L'inquinamento atmosferico, pro-

dotto da traffico, inceneritori, cementifici, centrali termoelettriche, industrie nocive, grandi navi, avvelena l'aria: la peggiore d'Europa" - continuava l'appello - **Cementificazione e asfaltatura del suolo impoveriscono le campagne, provocano frane e alluvioni, distruggono il paesaggio e un patrimonio storico ed ambientale di valore inestimabile. Eccessivi prelievi d'acqua inaridiscono i fiumi, provocando l'avanzamento del cuneo salino, e l'abbassamento delle falde acquifere."**

L'attenzione si è concentrata soprattutto sui "padroni del Veneto" e sui loro affari: "Col sistema del "project financing" banche e grandi imprese succhiano miliardi di risorse pubbliche. Per i cittadini questo significa solo debito, aumenti di tariffe per i servizi e per pedaggi speculativi. I cittadini e i Comuni non contano più nulla poiché la Regione ha azzerato la pianificazione urbanistica riducendola ad un incredibile delirio di autostrade e "progetti strategici" (mega-poli commerciali direzionali), mentre le verifiche ambientali sono ridotte a pura formalità.

Gli abitanti del Veneto sono da anni impegnati in una moltitudine di vertenze locali, volte a salvaguardare la vivibilità del territorio. Ora moltissime persone di buona volontà si sono riunite per chie-

dere **una urgente inversione di rotta:**

- **Fermare subito le "grandi opere" inutili e dannose:** nuove autostrade e linee TAV, carbone nella centrale di P.Tolle, Mose, scavo nuovi canali in laguna, nuove scogliere e false barene-discariche (vedi a pag 4 e 5);
- Allontanare definitivamente le "grandi navi" dalla Laguna;
- Liberare il territorio dalle servitù militari
- Finanziare i Comuni, anche con la Cassa Depositi e Prestiti a tasso agevolato, per **manutenzione, messa in sicurezza, riqualificazione energetica di edifici pubblici e territorio - vera grande opera necessaria - dando lavoro alle piccole e medie imprese**
- Riconversione ecologica delle città, delle industrie e dell'agricoltura per creare buona e stabile occupazione
- **Gestione pubblica e partecipata, senza profitti in bolletta, dell'acqua e fine del suo sfruttamento indiscriminato**
- **Fermare la privatizzazione della sanità:** i "project financing" ospedalieri sottraggono risorse pubbliche alla prevenzione e alle prestazioni sanitarie
- **Stop al consumo di suolo agricolo:** cambiare la legge urbanistica regionale e il nuovo Piano Territoriale Regionale

continua a pag. 3



**DOMENICA 8 DICEMBRE ore 17
INCONTRIAMO CITTAPERTA
MESTRE VIA COL MOSCHIN 20**

I PADRONI DEL VENETO

Renzo Mazzaro presenta il suo libro "esplosivo", che parla degli intrecci affaristici tra politica veneta e imprenditori



**MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE ore 21
EPPURE SOFFIA**

Spettacolo musicale che narra sessant'anni di spifferi e tempeste ecologiche in Veneto

MOGLIANO - CENTRO SOCIALE
ingresso a offerta libera

I padroni del Veneto: dove scorrono i soldi

Il partito degli affari

di **Renzo Mazzaro**

C'è un partito degli affari che controlla gli appalti pubblici indirizzandoli verso i soliti noti? La questione tiene banco per tutto il decennio 2000-2010. Ci sono gli affari, questo è certo. E sono tanti. **Un mare di soldi pubblici scorre nel Veneto: solo dal 2006 al 2009 si stima che il mercato delle opere pubbliche regionali valga 2,5 miliardi di euro. Escludendo il Mose, finanziato dallo Stato per oltre 4 miliardi.**

Escludendo il **Passante di Mestre**, finanziato a metà fra Stato e Regione, partito con un costo di 650 milioni di euro e arrivato al saldo con 850.

Escluse le Ferrovie, che spendono **2 miliardi di euro per l'Alta Velocità tra Padova e Mestre**, unico tratto realizzato; **per i collegamenti Verona-Padova e Venezia-Friuli**, di là da venire, saranno necessari altri **10 miliardi**. Escludendo strade, autostrade, porti e aeroporti: solo **Veneto Strade spa**, che ha ereditato patrimonio e competenze dall'Anas, ha da spendere **nei tre anni un miliardo**.

In questo mare di soldi pubblici navigano pochi operatori privati. Tutti gli altri stanno sulle rive a guardare. I vincitori delle gare sono un numero ristretto di aziende che si assicurano le commesse con una frequenza sistematica. Gli appalti variano ma i nomi si ripetono. Contano indubbiamente le capacità, ma c'è un **monopolio** che non si spiega con assenza di concorrenza. Nasce il **sospetto che il vantaggio acquisito sia frutto non di merito ma di favore**. Un privilegio di pochi costruito con i soldi di tutti.

Massimo Carraro, nel giugno del **2000** da parlamentare europeo dei Ds, pone la questione del **finanziamento della campagna elettorale vinta dal presidente Giancarlo Galan** contro Massimo Cacciari, candidato del centrosinistra. Una campagna di grande effetto, lanciata già nel dicembre 1999 con manifesti di ogni grandezza su spazi commerciali in tutto il Veneto. **L'imponenza dello sforzo e il dispendio esibito colpiscono gli stessi pubblicitari.** All'inizio di marzo, prima di entrare sotto il controllo delle leggi elettorali, lo stato maggiore di Cacciari stima che **la spesa sostenuta per questo battage oscilli fra i 3**

e i 6 miliardi di lire, considerando 30.000 manifesti per 100 giorni di uscita al costo unitario tra 1.000 e 2.000 lire, non precisabile ulteriormente per gli sconti diffusi nel settore. Andando alla ricerca di **chi ha sborsato i soldi per la campagna elettorale di Galan**, Massimo Carraro cita **Enrico Marchi e Giuseppe Stefanelli**, imprenditori impegnati in una grossa operazione immobiliare a Padova Est, la cosiddetta **lottizzazione Ikea**. Si becca una querela.

SFMR, un treno fermo da 20 anni

Il battesimo del fuoco di Galan con i grandi affari avviene con il **metro di superficie**, "Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale", Sfmr.

In 30 anni Sfmr non ha fatto correre nessun treno passeggeri, il progetto è ambizioso: **6 linee ferroviarie di collegamento rapido tra Padova, Mestre, Quarto d'Altino, l'aeroporto di Tessera, Venezia, Treviso e Castelfranco**: una ragnatela per servire **1.600.000 persone che si muovono ogni giorno** nel quadrilatero centrale veneto; treni veloci con intervalli di 15 minuti, 10 nelle ore di punta, e intervalli massimi notturni di 60 minuti; 10 stazioni costruite ex novo, 25 completamente ristrutturate, 58 passaggi a livello eliminati, elettrificazione in tutte le linee, aria condizionata nei convogli, accesso diretto dal marciapiede.

La prima idea nasce negli Anni '70, nell'ufficio programmi dell'assessorato ai trasporti, retto da Francesco Guidolin, dove lavora Settimo Gottardo, poi sindaco di Padova; ma non se ne fa niente. **Nel 1993** (assessore ai trasporti Michele Boato, ndr) **arriva la progettazione. Il finanziamento di 659 miliardi di lire, 60% dallo Stato e 40 dalla Regione, è disponibile dall'8 marzo 1996.** La firma è messa il 1° agosto 1997 da Galan e Prodi, fatto venire apposta a Venezia: un **impegno ufficiale strombazzato** ai quattro venti, preso assieme al **Passante di Mestre**, che prevedeva il metro in funzione sulla linea **Mestre-Quarto d'Altino nel 2001** e le **linee Mestre-Treviso e Mestre-Castelfranco nel 2002**. Ultima, **nel 2004 la Mestre-Padova**, col quadruplica-



mento dei binari per l'Alta Velocità. **Tutto questo chi l'ha mai visto?**

In compenso abbondano gli annunci. In un convegno alla Fondazione Cini nel **2001**, presente il ministro dei trasporti Lunardi, il sindaco forzista di Vicenza Hullweck stabilisce che **la sigla Sfmr vuol dire "Si Fanno Meno Ritardi"**. **Vorrebbe essere un proclama ai veneti. In effetti, chi ritarda meno di uno che non parte mai?** Sotto elezioni politiche del 2006, la giunta Galan stanziava **130.000 euro per una «campagna informativa** sullo stato di attuazione del primo stralcio del s.f.m.r.».

Un finanziamento kafkiano: è vero che prima di prendere un treno bisogna sapere che esiste, ma per informare che esiste, bisognerebbe che ci fosse...

A incassare i 130.000 euro per avvertire i passeggeri che arriva il treno fantasma sarà una società con sede a San Marino, la Bmc Broker. I giornali indagano e quando scoprono l'arcano tutto diventa più comprensibile. **Tra i soci** figurano due persone conosciute: **Claudia Minutillo, ex segretaria personale di Galan, e Gianluca La Torre, ex capoufficio stampa della sua giunta.** Mentre i pendolari aspettano, la giunta Galan si misura con la prima grande opera pubblica e comincia a capire come destreggiarsi. **I lavori per 659 miliardi di lire vanno aggiudicati alle imprese Astaldi e Mantovani Costruzioni, grazie ad un ribasso che si avvicina al 30%.** Gli altri concorrenti restano senza fiato, impossibile starci dentro, Emerge invece **la bravura di Piergiorgio Baita**, presidente della Mantovani: l'ingegnere considera il progetto definitivo, un tracciato bisognoso di modifiche: si mobilitano i sindaci che chiedono inte-



Quattro Assi... di denari:
Galan, Chisso,
Baita e Mazzacurati

grazioni: **al posto dei sottopassi si fanno i sovrappassi; dov'è prevista la deviazione di una strada si devia la ferrovia; se non c'è un parcheggio bisogna metterlo o spostarlo. Le varianti fanno lievitare gli importi, alla fine le opere collaterali si mangiano il ribasso con gli interessi. Galan è affascinato:** tutti gli dicevano che a quelle condizioni la Mantovani si sarebbe impiccata, invece Baita fa il lavoro guadagnandoci. Alta scuola. Galan **capisce che è sulle grandi infrastrutture che deve buttarsi.** Gli anni Duemila saranno tutti improntati da queste decisioni. **Oggi le linee Sfmr tra Padova, Mestre, Mira, Quarto d'Altino, Treviso e Castelfranco sono completate, ma il metro è fermo: mancano i treni.** Ne sono previsti 23, il Veneto ha stanziato 200 milioni di euro per acquistarli in società con l'Emilia Romagna, che ne ha aggiunti altri 50. La gara per la fornitura in leasing è stata bandita ancora nel 2009 da Sistemi Territoriali spa, braccio armato della giunta Galan; un ricorso al Tar ha bloccato la procedura per un anno; nel dicembre 2010 è stato finalmente firmato il contratto, che prevede la consegna di metà del lotto a 15 mesi, ecc. ecc. Stiamo ancora aspettando.

Project stradali

Mentre partono i cantieri del Passante di Mestre, i nostri erano già pronti a promuovere la **Pedemontana Veneta, un'infrastruttura da 2 miliardi di euro, quasi il triplo del Passante.** Si rifanno presentando **nel 2004 il project della Nogara-Mare**, la prima vera autostrada veneta, 107 chilometri di collegamento tra l'A22 del Brennero e la Romea. Anche qui il costo non scherza: **1 miliardo 911 milioni.**

Nel 2006 la terza giunta Galan ne riconosce il pubblico interesse, nel 2008 attiva le procedure per il progetto preliminare, approvato dal Cipe nel 2009. Finché arriva il regalo di Natale di **Luca Zaia** che il **20 dicembre 2011 firma la delibera per avviare la gara di concessione e gestione.**

L'Ati proponente e Mantovani, Astaldi e Itinera con 92% delle quote; il resto alle società autostradali Brescia-Padova e Venezia-Padova.

Ormai la giunta Zaia li ha sdoganati. **Prima di Natale 2011 dichiara di pubblico interesse anche il project per la Nuova Valsugana, rimasta in frigo durante la gestione Galan per la sollevazione scatenata dai sindaci dell'area di Bassano, a causa della ardimentosa scelta del progettista di infilarsi per i due terzi dei 18 chilometri in galleria sulla destra Brenta.** Riposizionato il project sulla sinistra Brenta, nel tracciato già approvato dall'Anas e per metà finanziato dal Cipe, i **proponenti hanno aumentato la lunghezza e i futuri pedaggi portando l'autostrada fino a Castelfranco. Sono Pizzarotti, Mantovani, Cordioli e Cis.**

In associazione **con Pizzarotti, la Mantovani presenta anche il project per il prolungamento dell'autostrada A27 Mestre-Belluno, da Pian di Vedoia a Longarone, altro intervento di cospicuo valore: 1,5 miliardi di euro.** A fine 2011 l'offerta risulta già dichiarata di pubblico interesse dalla giunta regionale e il project attende l'approvazione del Cipe. **Costa 1,6 miliardi di euro il sistema delle tangenziali dell'area centrale veneta, che parte da Verona-Pe-**

schiera e arriva a Padova-Vigonza, correndo a fianco dell'autostrada Serenissima. Anche questo project, in fase di approvazione preliminare dal Cipe, è promosso dall'Ati Mantovani-Pizzarotti.

Promosso dalle **Autostrade Brescia-Padova e Padova-Mestre con Mantovani e altre imprese associate, il project per il GRA di Padova**, Grande Raccordo Autostradale di 15 km, cui si aggiunge un **tratto camionabile di altri 13 che collega alla Romea, Valore: 600 milioni di euro. Mantovani Costruzioni, Adria Infrastrutture e un consorzio di imprenditori jesolani sono i promotori di "Vie del mare", autostrada di collegamento da Meolo a Jesolo, lunga 25 chilometri, valore 200 milioni di euro.**

Completamento della **Valdastico Nord:** l'operazione e impiantata da sempre per l'ostilità dei trentini che vogliono lo sbocco sull'A22 a nord della città e non a sud, come insiste la società proponente, per non trovarsi due autostrade che scaricano traffico sul percorso urbano. La società proponente è la Brescia-Padova, incaponitasi nel braccio di ferro, con la concessione in scadenza nel 2013. Alla perdita seguirebbe il disastro per le banche che hanno prestato i soldi, soprattutto Intesa San Paolo. L'unico modo per far sopravvivere la concessione è privatizzare la Brescia-Padova e rinegoziare la soluzione tecnica con Trento. I privati hanno già rilevato le quote: sono Astaldi, **Mantovani**, F2i e naturalmente Banca Intesa. L'affare vale 2,7 miliardi di euro.

da **I padroni del Veneto**
che Renzo Mazzaro presenta domenica 8 dicembre a Mestre CittAperta (vedi pag.1)

NO GRANDI OPERE E CONSUMO DI SUOLO - da pg 1

- nale per tutelare il patrimonio storico, culturale e paesaggistico, attuando finalmente e per intero il Codice nazionale del Paesaggio.
- Basta con il ricorso alla "legge obiettivo" e ai commissari straordinari
- Basta inceneritori, cave e discariche: **riduzione, riuso e riciclo dei rifiuti**
- **Stop a nuove autostrade**, strade, raccordi e **poli commerciali che desertificano le nostre città:** investire per recuperare aree ed edifici da bonificare e riqualificare (a partire da P. Marghera) per attività innovative.
- Invece di autostrade e Alta Velocità, **potenziamento delle ferrovie** con un piano di vera intermodalità. Favorire il trasporto pubblico locale e regionale (SFMR) e la mobilità ciclo-pedonale. Spostare il trasporto merci dalla gomma alla rotaia.
- Ricostruire gli organismi di valutazione e controllo ambientale per renderli indipendenti dai poteri politici ed economici: **eliminare i conflitti d'interesse** e di competenze e la concentrazione di tutti i poteri (di Piano, progetto, valutazione, attuazione e controllo) in una sola figura.
- Garantire trasparenza nelle Commissioni d'inchiesta del Consiglio regionale sulla "finanza di progetto" e aziende regionali, innanzitutto su Veneto Strade SpA
- **Smantellare l'intreccio politica-affari** oggi all'attenzione della Magistratura
- Difesa della Costituzione e delle assemblee elettive, contro ogni tentazione presidenzialistica e **partecipazione piena dei cittadini** alle decisioni e ai controlli.

Cosa si aspetta ancora?

Grandi navi in laguna, ecco le alternative

di **Stefano Boato, Carlo Giacomini e Maria Rosa Vittadini**

A Venezia il porto è all'interno di una laguna di cui, a partire dal novecento, ha grandemente contribuito a sconvolgere l'equilibrio con scavi sempre più profondi alle bocche e nei canali. Già da molti anni si dispone di conoscenze sufficientemente precise sulle relazioni di causa ed effetto tra attività portuali (scavi e dragaggi, costruzione di opere, navigazione) e crescente degrado, **con la concreta prospettiva della perdita della laguna stessa.**

Questa crisi non ha trovato risposta per gli **interessi economici**, che **hanno fatto soccombere le prescrizioni di tutela e di riequilibrio lagunare** delle Leggi Speciali e del PALAV che potrebbero essere risolutive, rispetto alle proposte di sfruttamento economico con alterazioni degli equilibri naturali, spesso gravissime e contrarie alle norme vigenti.

La questione delle grandi navi ripropone la necessità di soluzioni strategiche valide per un secolo. Già **la Legge Speciale per Venezia ha sancito che i piani e i progetti devono essere ambientalmente compatibili e conseguire il "graduale riequilibrio, arrestando e invertendo i processi dei degradi e dei dissesti eliminandone le cause"**. Principio tanto più cogente oggi, in una situazione ambientale molto aggravata e con una conoscenza dei fenomeni più approfondita.

La pressione ambientale richiede una riduzione degli impatti con limiti alle dimensioni e al numero delle navi e dei turisti. La città non può inseguire il gigantismo navale in continua crescita: serve **evolversi verso un modello crocieristico di miglior qualità (e anche redditività) e di minori quantità.**

Si può e si deve **mantenere l'uso della Marittima** con navi e traffico di maggior qualità e minor dimensione (**sotto le 40.000 tonnellate, con motori non inquinanti e spenti all'attracco**), così si può **ridurre la profondità dei canali** dalla bocca di Lido.

Le proposte di **mantenere in laguna le grandi navi, spostandole a Mar-**

ghera comporterebbero comunque scavi per approfondimenti e allargamenti di canali vecchi e nuovi, bacini di evoluzione, argini, scogliere, ulteriori erosioni e sconvolgimenti idraulici, morfologici ed ecologici. Sono incompatibili con la salvezza della laguna. L'uso delle banchine lungo il canale industriale nord e delle retrostanti aree dismesse della prima zona industriale, già proposto (e progettato anche da noi) anni fa, **è compatibile solo con traghetti e navi medio piccole.**

Occorre esaminare e **comparare soluzioni a breve termine** che sappiamo, pur gradualmente, avviare la città e il porto a **prospettive strategiche di lungo respiro.**

Come in tutti i porti del mondo occorre **andare verso il mare, quindi fuori dalla laguna.** Le soluzioni devono essere "sperimentali, graduali e reversibili" (la saggezza secolare è prescritta dalla legge speciale) e bisogna verificare e **comparare le "ragionevoli alternative"** (prescrizioni europee e del Codice dell'Ambiente). Dato che le decisioni, pur modificabili nel tempo, devono essere attuate a breve, l'ipotesi della **collocazione presso la bocca di porto di Malamocco deve essere scartata almeno per il prossimo decennio** (ha grandi problemi tecnici).

Vanno comparate le ipotesi in mare presso la bocca di porto del Lido.

Le navi non dovrebbero comunque superare le 80-90mila tonnellate, comunicandolo e concordandolo con le società crocieristiche come l'Autorità Portuale faceva nei primi anni 2000. Si può far riferimento alle **molte esperienze di moli-avamposto di tutto il mondo.**

All'esterno delle paratoie del Mose, nuove banchine galleggianti e rimovibili possono essere spostate più **verso nord** (progetto De Piccoli), o **nella zona centrale** della bocca di porto prospiciente la nuova isola sul Bacan (con banchina galleggiante su batimetria a -9 **senza necessità di scavare il fondale**, uso della centrale elettrica del Mose) o più **all'esterno (off shore)**. **Vanno valutati gli aspetti positivi e negativi** di realizzazione e gestione delle varie ipotesi:



correnti, fondali, manovre delle navi, approvvigionamento.

Il molo può essere realizzato con cassoni modulari galleggianti zavorrati e fissati al fondale; se lunghi inizialmente 400-450 m. possono **ormeggiare 4 navi** contemporaneamente. Una volta sperimentati potrebbero essere eventualmente sostituiti o riallocati (se ritenuto proprio indispensabile, anche allungati con un modulo aggiuntivo). **I tempi di realizzazione sono solo 18 mesi, i costi molto contenuti e la struttura è riusabile altrove** anche per funzioni e situazioni diverse.

L'accogliimento dei passeggeri potrebbe avvenire a Tessera, in Marittima, all'Arsenale, e/o in altri luoghi.

Per il **trasporto dei passeggeri alla nave bastano 2 o 3 motonavi** da 1200 persone o mezzi turistici da 800 passeggeri, che fanno il percorso turistico-paesaggistico a velocità lentissima per evitare ogni moto ondoso.

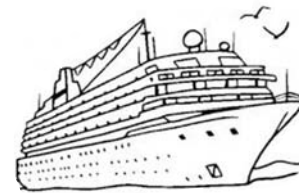
L'approvvigionamento può avvenire con chiatte (come già avviene quando le navi ormeggiano vicino a S. Marco, in riva dei Sette Martiri).

Non vi sarà riduzione ma **aumento dei posti di lavoro e maggior reddito per la città.**

Non preoccupano soluzioni realmente provvisorie che non comportino alcun intervento strutturale: una grande nave MSC ha ormeggiato a settembre 2013 nell'isola portuale di Marghera; soluzioni simili si attuano ogni anno a luglio, quando il ponte per il Redentore sbarra il Canale della Giudecca. Le autorità pubbliche devono indire una comparazione per la migliore progettazione possibile e la realizzazione a tempi brevi delle prime opere indispensabili, comunque sperimentali, graduali e reversibili.

Invece, ecco cosa ci propongono

Scogliere pazzesche e "barene"-discariche illegali



L'ultima trovata, per far arrivare comunque navi da più di 300 m a Venezia, è il progetto del Consorzio Venezia Nuova (ing. Daniele Rinaldo) "Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco-Marghera" fatto per il Porto (Paolo Costa) e il Magistrato alle Acque. In sintesi:

1. Il Canale dei Petroli Malamocco-Marghera (scavato negli anni '60) viene arginato e irrigidito da grandi scogliere, da Porto S. Leonardo a Fusina, separando la laguna di Mira dalla laguna centrale, per predisporlo al passaggio anche delle grandi navi crocieristiche a grande velocità: lunghezza 340 m., larghezza 45 m., velocità di circa 15 Km/h.

Le scogliere sono previste sui due lati del canale con queste caratteristiche: **scogliera di pietrame con pezzatura enorme fino a 3 tonn.; larghezza 25 metri; lunghezza circa 7,5 Km; il pietrame totale è di circa 6-700mila mc.**

2. I fanghi provenienti dallo scavo del nuovo Canale Contorta S. Angelo (ora seminterrato) vengono scaricati in laguna in enormi aree, con superficie pari a circa metà della città storica di Venezia. Le chiamano "barene traslate", ma sono **5 discariche di fanghi situate dove non sono mai esistite** barene, con una superficie totale enorme: **264 ettari, per contenere 5,6 milioni di mc di fanghi. Due di queste "barene traslate"** sono costruite come Casse di Colmata perché i fanghi inquinati (di categoria B) non tocchino l'acqua e non vengano sommersi: quasi un milione di mc (985.000) con un confinamento alto 1.50 m sul medio mare.

Tutto ciò va contro Leggi, Piani, Protocollo fanghi, delibere di Salvaguardia

La **Legge Speciale 171 del 1973** prescrive la "Preservazione della unità ecologica e fisica della laguna con **esclusione di ulteriori opere di imbonimento**" (art. 3.c) e la "**Riduzione dei livelli marini in laguna** mediante opere che rispettino i valori idrogeologici, ecologici" (art. 12.a).

La **Legge Speciale 798 del 1984** prescrive di "ripristinare i livelli di profondità

dei canali previsti dalla legge del 1973 compatibili con il traffico mercantile" (art. 3a). Il "**Piano degli Interventi**" elaborato dal Consorzio Venezia Nuova per il **Magistrato alle Acque** (volume 7B, approvato nel **1993**) per "ridurre gli effetti della portualità" prevede e progettata in particolare la **riduzione della profondità del Canale dei Petroli** e la costruzione di **barene (non scogliere di pietrame) lungo il Canale Litoraneo**.

Il **volume dei fanghi** necessari per la costruzione delle barene lineari è **circa 750mila mc.**

Il "**Protocollo Fanghi**" del **1993** elaborato dai Ministeri dell'Ambiente e LL.PP., il Magistrato alle Acque, la Regione, la Provincia e gli EE.LL. prescrive che, coi fanghi, si deve **ricostruire la forma originaria delle barene, riportata nelle carte del 1901 e del 1931** del Magistrato alle Acque e che i **fanghi B devono essere "confinati permanentemente negli interventi di recupero e ripristino di isole lagunari"**.

Il **PALAV**, Piano ambientale e paesaggistico dell'Area della Laguna e Area Veneziana, approvato nel 1995, prescrive la protezione e valorizzazione dell'ambiente naturale con particolare riguardo all'equilibrio idraulico e idrogeologico e all'unità fisica ed ecologica della laguna; **l'innalzamento delle quote dei fondali** determinatesi per l'erosione presso le bocche di porto e nei canali di navigazione. Per la conservazione e il ripristino delle barene deve essere garantita l'alimentazione con **materiali compatibili con l'ecosistema** e con tipologie rispettose degli aspetti ambientali. Sono **vietati interventi di bonifica e colmata** nonché movimenti di terra, scavi. La formazione di nuove barene è consentita, tenendo conto della morfologia storica lagunare; i bordi di contenimento vanno realizzati mediante l'uso di materiali biodegradabili ed ecocompatibili che ne consentano la reversibilità". **L'area del Canale dei Petroli**, per tutto il tratto intermedio in oggetto, è inserita nelle aree ambientali dichiarate dall'Europa **Sito di Interesse Comunitario (SIC) e Zona a Protezione Speciale (ZPS)** soggette alle specifiche normative e Valutazioni di Incidenza.

Il **Ministero Ambiente**, in occasione di un precedente progetto di strutture morfologiche (barene) di particolare ri-

lievo e impatto lungo il Canale S. Leonardo-Marghera, rileva al Presidente del Magistrato alle Acque e al Presidente della Commissione di Salvaguardia (4 agosto **2003**) "come ripetutamente evidenziato dal 1999 si ritiene **non accettabile continuare ad attuare interventi di grande rilevanza in assenza di un Piano Complessivo che consenta di valutare gli effetti sull'ecosistema lagunare**; si invita pertanto a **sospendere ogni decisione** sull'intervento e a **procedere con la massima urgenza all'aggiornamento e revisione del Piano Generale degli Interventi**" (ma il Piano Complessivo per il riequilibrio lagunare è **ancora in elaborazione**). **Dovrà essere effettuata preliminarmente la Valutazione di Incidenza.**

La Commissione di **Salvaguardia** vota all'unanimità il parere che **prescrive:**

- "gli interventi in oggetto vanno riferiti ad un contesto di **riduzione della profondità del Canale** fin dalla bocca di porto";
- "sia la prima fase sperimentale di **un programma più ampio, con un intero progetto unitario**";
- "solo opere sono rimovibili e sperimentali;
- "i marginamenti sono più consoni a casse di colmata già antropizzate e soggette ad urbanizzazione";
- "le energie anomale ed eccessive dovute alla innaturalità dell'assetto attuale" (dimensioni e tiraggio del Canale dei Petroli) "e ai passaggi delle navi, vengano ridotte al minimo sulla base di progetti di uso e riassetto dell'area, considerato il programma di **riduzione dell'invaso del Canale dei Petroli, con una profondità massima di 12-13 m**" (il Canale dei Petroli **risulta di profondità di 17-18 m** da Porto S. Leonardo alla Bocca di Malamocco, che genera la **maggior erosione** della laguna centrale);
- "realizzare le opere di bordo in modo da consentire la circolazione delle acque" (**riattivare il tiraggio dei canali trasversali** in via di interrimento per il grande tiraggio del Canale dei Petroli);
- "innescheranno processi evolutivi di rimodellamento spontaneo e di rinaturazione e progressiva in equilibrio con un

La resistenza del giovane sindaco di Cortina

Mai zede, mai cedere

di **Franco Cittadini**

Quando **Andrea Franceschi nel 2007, venne eletto sindaco** di Cortina, la notizia fece il giro d'Italia, per la notorietà del luogo e perchè **non apparteneva a nessun partito**, aveva 28 anni e aveva fatto tutto da solo, parlando coi suoi concittadini. Passati i clamori mediatici, la sua **lista civica "Progetto per Cortina"** è rimasta un esempio per il movimento civico italiano e gli abitanti di Cortina che, 5 anni dopo, lo hanno **rieletto col 54% al primo turno**, nonostante fosse già coinvolto in una vicenda grottesca.

Andrea, raccontaci cosa è successo. Appena insediato, mi sono confrontato con una situazione abbastanza frequente: chi comandava non erano i rappresentanti degli elettori, ma i burocrati. Da lì ho iniziato una lotta fino ad **eliminare le figure dirigenziali e risparmiare 600mila euro di superstipendi** in 5 anni. Ovviamente, questo ha creato una fronda contro l'amministrazione di giovani che voleva cambiare le cose. Sono fioccate **denunce**. L'ultima, **da una ex responsabile di servizio non riconfermata**, ha portato all'**ennesima indagine** e a 3 capi d'accusa: **turbativa d'asta**, violenza privata, abuso d'ufficio. Si tratta di un bando di gara per il monitoraggio della raccolta dei rifiuti. **Ho chiesto, via mail, alla funzionaria di ridurre le spese per il comune e, successivamente, di cambiare un parametro per permettere anche ad altri soggetti, fuori Cortina, di partecipare**. La funzionaria ha fatto di testa sua, riducendo solo parzialmente la cifra del bando e non modificando i requisiti di partecipazione. **La Procura ha interpretato illegittimo il mio intervento**. Stesso discorso per un sms mandato **al comandante dei vigili, dove chiedevo di lasciare in magazzino l'autovelox e concentrarsi sulla caccia agli abusi edilizi**. Due interventi che rivendico: ho agito senza interesse personale facendo il Sindaco. Per questo **il processo**, che mi auguro venga celebrato presto, è importante: alla fine si **stabilirà se i Sindaci possono davvero amministrare o sono lì solo a scaldare la poltrona**. Poi è arrivato un **provvedimento giudiziario senza precedenti, l'"esilio forzato" del primo cittadino dalla propria città**.

Come è stato possibile?

Quello che sta succedendo a Cortina



Andrea Franceschi ha raccontato la sua storia nel libro *Un sindaco in esilio*, edito da Marsilio

è gravissimo: chiuse le indagini, prima che il Giudice per l'udienza preliminare decidesse se rinviarmi a giudizio, mi hanno messo agli arresti domiciliari per 21 giorni e poi mandato in esilio da Cortina per quasi 4 mesi. Senza un processo e con la stessa Procura che ammette che non ho agito per avere vantaggi diretti o indiretti. Da quando poi il Comune di Cortina ha deciso di affidare alla Provincia la stesura di tutti i bandi, è venuta anche a cadere l'unica giustificazione dell'esilio: la possibilità di reiterare il presunto reato.

Un sindaco eletto e incensurato, senza aver iniziato il dibattimento, è stato strappato dal suo paese e dalla carica a cui i suoi cittadini lo avevano eletto.

Perché?

È quello che **ho chiesto a Napolitano: guarda a Cortina**, perchè qui sta succedendo qualcosa senza precedenti.

L'accanimento è stato messo in relazione al "blitz di Capodanno, operazione più mediatica che sostanziale, scatenata da Monti nel 2011 attraverso Agenzia delle Entrate e Guardia di Finanza.

Sono un Sindaco giovane e, come tutti i giovani di questo Paese, non ne posso più di ipocrisia istituzionale che serve solo a coprire le magagne dello Stato. Se c'è qualcosa che non va, lo dico e agisco. Quando è arrivata l'Agenzia delle Entrate e ho visto che stavano dipingendo un quadro fuorviante, ho chiesto di fornire l'esito dei controlli. Sapevo, e lo sapevano anche loro, che **il blitz era stato un fiasco, dal loro punto di vista: un'operazione militare e terroristica** (qualcuno ancora ricorda quando gli svuotavano i sacchetti della spesa in macchina) per trovare 35 casi sospetti e pochissimi dati anomali. **Un risultato addirittura al di sotto della media nazionale. L'Agenzia si comportò malissimo: fornì l'unico caso scoperto come la norma**, dando di Cortina un'immagine falsa. A loro **serviva un capro espiatorio che aiutasse gli italiani a farsi tartassare dal Governo Monti al grido di "anche i ricchi piangono"**. Fu un'operazione folle: molti clienti non tornarono più a Cortina, danneggiando gli esercenti onesti e, con loro, l'erario che perse milioni di tasse sui guadagni perduti. Forse sto pagando questa verità svelata, **assieme alla lotta contro le speculazioni e ai cemento, contro una mega centralina da oltre 100 milioni che minaccia il fiume Boite** e altri casi in cui ho seguito la mia coscienza. In Italia chi dice la verità non gode di protezioni e relazioni "cuscinetto". Ma ha il sostegno delle persone per bene.

Quali sono oggi le tue prospettive politiche?

Che siano le persone a scegliere da chi essere rappresentante, e non i poteri forti. Voglio difendere questo principio e il ruolo dei Sindaci: l'unico anello tra persone e politica che non si sia spezzato. Non so se chiedere di ridurre la cifra di un bando o di non tartassare i cittadini sia un reato penale, lo stabilirà il processo; ma ho la coscienza a posto. Per questo sono deciso ad andare fino in fondo. **Se mi dimettessi tornerei libero e la mia situazione giuridica migliorerebbe in un istante, ma non mollo**. Ho preso un impegno con Cortina e voglio portare a compimento il rinnovamento. Alla fine scopriremo che ruolo debbano avere i primi cittadini e si dimostrerà che ho agito per il meglio. Il motto degli Ampezzani è **"Mai Zede"**. **Vuol dire "mai cedere"**. Così farò.

Barricate n.5 Settembre-Ottobre 2013

10 Novembre 2013. 26^a salita in Palantina

Il Cansiglio non è in vendita

di Toio de Savorgnani e Michele Boato

Dal 1987, sono 26 anni nei quali siamo stati sempre presenti in Cansiglio e non ci siamo mai distratti. Se non ci fossero state, con noi, le associazioni e le migliaia di persone che si sono impegnate per la difesa dell'Antica Foresta, ci sarebbe un disastro ambientale, pardon...un comprensorio sciistico: previsto negli Anni '90, sarebbe costato, per cominciare, non meno di 150-200 miliardi di lire, per poi diventare un buco senza fondo di soldi pubblici, come è accaduto a il Pian Cavallo in Friuli e in varie stazioni sciistiche dolomitiche. Ci sarebbero più strade, la ex caserma-base missilistica Nato Bianchin sarebbe stata venduta a privati, molto probabilmente in modo clientelare, agli "amici degli amici": la magistratura dovrebbe indagare sulle modalità di vendita "al miglior offerente". La Regione Veneto, ogni tanto, annuncia la vendita di parte del Cansiglio. Ma non deve avvenire, nemmeno per un mq perché si aprirebbe una breccia e inizierebbe la corsa allo smembramento. Anche il fatiscente ex albergo S. Marco non dovrà essere venduto in cambio della ristrutturazione: piuttosto che l'alienazione (che può essere sostituita con un comodato a 99 anni) meglio la demolizione.

Nel 2012 la Regione ha depennato l'impianto di risalita della Palantina dal Piano Neve, per l'alto impatto ambientale (e 30 milioni di euro di costo...), ma la cosa può non essere definitiva: qualcuno sta già pensando a un impianto più piccolo, una pic-



cola cabinovia o seggiovia, proprio da Casera Palantina alla Forcella, per creare quel collegamento per cui tanto hanno spinto i friulani. Ma anche questo è da rifiutare: la Palantina va lasciata com'è, col paesaggio e l'ambiente intatti.

UN PARCO... EOLICO?

A proposito di paesaggio, il nuovo pericolo è il progetto di una "parco eolico" sulla cima del monte Pizzoc: per ora è imprecisato, perché il comune di Fregona (che lo sostiene) non dà informazioni, non si conosce né altezza dei piloni, né numero delle macchine eoliche; dietro, sembra ci sia Enel Green Power (ma non bisogna fare gare pubbliche?); probabilmente sono alte almeno 100 m, visibili sia da Pian Cansiglio che, nei giorni limpidi, da tutta la pianura veneta, Venezia compresa; in un'area dove si incrociano le più importanti europee degli uccelli migratori. Anche in questo caso Zaia ha affermato di essere contrario al progetto. Noi, oltre che opporci attivamente (con la manifestazione in Pizzoc del 20 ottobre) rimaniamo vigili, per vedere se manterrà la promessa.

SVENTATA LA MATTANZA DEI CERVI

Senza di noi, il Cansiglio sarebbe stato teatro della più massiccia mattanza di cervi della storia recente e, per di più, all'interno della Foresta: violando un principio che dura da

secoli: con la "scusa" (solo in piccola parte vera) del danno a pascoli e bosco, far entrare i cacciatori là dove da sempre ne è stata interdetta la presenza.

Bene ha fatto il presidente della Regione Zaia a mettere la parola fine a queste velleità del mondo venatorio, attivissimo nel diffondere falsi allarmi e false informazioni.

Molti di noi sono contrari alla caccia, ma essa comunque esiste: appena fuori del perimetro del Cansiglio ci sono molte riserve venatorie. Le riserve friulane da sole hanno abbattuto 160 cervi, una quarantina sono finiti sotto le auto e un numero imprecisato sono stati uccisi dai bracconieri, quindi nel solo Friuli in un anno sono spariti almeno 250 cervi. Avessero fatto così anche le altre province, non ci sarebbe alcun sovrappopolamento (comunque mai censito scientificamente). Fin qui siamo arrivati: abbiamo fatto il possibile per poter consegnare il Cansiglio, come lo vediamo oggi, alle generazioni future e continueremo ad essere presenti, chiedendo anche la creazione di un'area protetta e che questa magnifica foresta venga riconosciuta come Patrimonio dell'Umanità da parte dell'UNESCO.

SCOGLIERE E BARENE-DISCARICHE PER LE GRANDI NAVI - da pg 5

nuovo assetto morfologico ed energetico".

Invece il progetto presuppone di NON ridurre e mitigare il Canale dei Petroli per riequilibrare e tutelare la laguna centrale; aumenta dimensioni, numero e velocità delle navi. Si vuole adattare la laguna alle esigenze sempre crescenti della navigazione in contrasto con le norme; si è ancora in attesa del Piano Morfologico della Laguna che dovrebbe garantire la tutela e il riequilibrio della laguna e l'uso sostenibile nel lungo periodo. In particolare occorre definire le funzioni portuali che non superano il limite di compatibilità: è il porto che deve essere compatibile con la conservazione della laguna (e non viceversa).

È stata rilevata l'assenza della Verifica di Incidenza Ambientale e della Verifica di Impatto Ambientale: se verrà sottoposto a VIA il progetto di nuovo Canale Contorta S. Angelo, va fatta la VIA delle due opere connesse.

Il Comune di Mira (nel cui territorio è inserito il progetto in oggetto) chiede di sottoporre il progetto ad una Vas per una visione complessiva delle funzionalità e compatibilità portuali con la laguna.

Manca la progettazione prioritaria della mitigazione del tratto iniziale del Canale dei Petroli, il più sconvolgente per il processo di erosione della laguna centrale.

Amico Albergo, Italia Nostra, Ecoistituto del Veneto, No Grandi Navi in laguna di Venezia

ECOLOGIA FEMMINILE PLURALE

Le donne a difesa dell'ambiente veneto

DOMENICA 29 DICEMBRE - ORE 17 - CENTRO CITTAPERTA DI MESTRE

(via Col Moschin 20, tra le vie Felisati e Sernaglia, 300 m dalla stazione)
siamo tutte/i invitate/i a festeggiare la fine del 2013/inizio del 2014
ma, soprattutto, la pubblicazione di **ECOLOGIA FEMMINILE PLURALE**
il libro curato da **Valentina Baiamonte e Michele Boato** che raccoglie le interviste a donne bellunesi, trevigiane e veneziane (di nascita o d'adozione), che negli ultimi decenni si sono particolarmente impegnate, in modi diversissimi, nella difesa del nostro ambiente.

Sono: le "**bellunesi**" sono Anna Vieceli (Cansiglio), Tina Merlin (Vajont), Lucia Ruffato (Acqua bene Comune), Claudia Cadorin (elettrodotto Lienz-Cordignano) e Mirta Da Pra (parco del Cadore); le "**trevigiane**" Lucia Tamai (Rifiuti zero), Daniela Pastega (Arianova di Pederobba), Daniela Dussin (elettrodotto), Macri Puricelli (animalista), Federica Corte Coi e Giorgia Pellerano (avvocate); le "**veneziane**": Cristina Romieri (Dingo), Rosanna Bolgan (AmicoAlbero), Andreina Zitelli (chimica), Laura Latini (Antenna selvaggia), Maria Rosa Vittadini, (urbani-sta-trasportista) e Antonella Barina (poeta).



Tina Merlin

per Natale regala(ti)
un abbonamento
a Gaia



**GAIA, LA VOCE PIÙ INFORMATA E LIBERA
DELL'ECOLOGISMO ITALIANO**

Con 20 euro la ricevi in abbonamento per un anno
(4 numeri + 1 libro + 6 Tera e Aqua),
con 35 euro la ricevi per due anni.*



grazie a: Albera Giancarlo, Bari Giorgio, Battain Roberto e Bonafede Mimma, Beraldo Piergiorgio, Bertoni Adriana, Bonaffini Rachele, Bonamigo Paola, Capitini Luciano, Caporaso Milena, Carraro Dina e Della Pietà Bepi, Catena Cristina, Centro Nuovo Modello di Sviluppo, Ciaperoni Anna, Cogo Flavio, Coop. Alimentazione e Scienza, Da Lio Giancarlo e Baracchi Tiziana, De Poli Adelina, De Simoi Ettore, Di Duca Massimo, Dori Paolo, Falconi Ferruccio, Favero Marco, Ferri Luciano, Filoni Cinzia, Finesso Paolo, Franzin Mirella, Frassinelli Ilario, Furlan Adriano, Germinario Pino, Lasen Cesare, Masarin Luigi, Mazarolo Emanuela, Melillo Giancarlo, Mitri Riccarda, Moro Bassiano, Noale Elena e Salvadego Marina, Ortalli Gherardo e Bergamo Anna Maria, Osti Giorgio, Panizzon Stefano, Pelizzon Livo, Pettinati Giuseppe, Piovesan Luciana, Poli Stefano, Puppi Chiara, Rizzo Maria, Rubini Luciano, Sala Ivano, Salsedo Stefania e Maciocia Vincenzo, Scalabrin Fabrizio, Scardaccione Gegé, Signorotto Lucio, Social Marco, Spada Maria Serena, Tron Aurora, Vianello Franco, Zabeo Raffaella, Zanin Gino.

Rilibri



Centinaia di libri usati di
letteratura, saggistica,
gialli, viaggi, arte, ecc... a offerta libera
per sostenere le attività dell'Ecoistituto.
Elenco dei titoli su www.ecoistituto-italia.org

RESTIAMO IN CONTATTO

Tera e Aqua online e la Newsletter «**Gaia News**»
si ricevono gratuitamente inviando nome e cognome,
città, indirizzo e-mail a: micheleboato@tin.it



Tera e Aqua su carta si riceve versando almeno 5 euro
o abbonandosi a Gaia

TeA è anche sul sito www.ecoistituto-italia.org
dove trovate i numeri arretrati, gli indici di Gaia, migliaia di articoli di
riviste ecologiste, le tesi ambientali del Premio Laura Conti-ICU...

*
1 - **CONTO CORRENTE POSTALE** 29119880 Ecoistituto del Veneto Alex Langer - Viale Venezia, 7 - 30171 Mestre
2 - **BONIFICO BANCARIO** Cassa di Risparmio di Venezia, agenzia 7 di via Piave - Mestre
IBAN: IT90 S063 4502 0220 7400 0757 60P Ecoistituto del Veneto (precisate il vostro indirizzo completo)
3 - **PAYPAL** su info@ecoistituto.veneto.it