

LA RETE DEI COMITATI VENETI SI PRESENTA

NOI SIAMO TERRA

Veneto da vivere

di don Albino Bizzotto*

Sabato 29 novembre, a Padova, si sono incontrate e hanno lavorato assieme 220 persone, appartenenti ad un centinaio di Comitati e Associazioni del volontariato ambientalista e solidale, per elaborare un programma comune. Nel mese di dicembre hanno continuato a lavorare i quattro gruppi su Terra (urbanistica, agricoltura e mobilità), Aria, Acqua ed Energia (con risorse e rifiuti). Una prima sintesi del Programma, presentata il 10 gennaio, si trova nel sito <http://comitativeneto.altervista.org> Riportiamo una sintesi dell'introduzione del programma.

Siamo dentro a un'emergenza globale e a un'emergenza locale nel rapporto personale e collettivo con la Terra.

Tutti siamo impegnati nel nostro quotidiano, con le specificità di ogni comitato, ma apparteniamo anche a un impegno collettivo, che ci lega con quanti nel mondo lavorano per il rispetto e la cura del pianeta e per la convivenza di tutti, singoli e popoli, con il riconoscimento della dignità e della giustizia per ogni persona.

Mai come oggi la salvezza nostra e del pianeta è legata al comportamento quotidiano della gran massa della popolazione mondiale.

Non abbiamo alternative alla fiducia e al coinvolgimento con tutte le persone disponibili, perché la realtà scavalca anche la nostra fantasia. È doveroso portare avanti con determinazione le nostre lotte, ma in collegamento e per affrontare tutta la realtà che riguarda tutti.

C'è il rischio di essere bloccati dal peso e dalla paura della crisi, sempre più attorcigliata su se stessa, dalla quale si pretende di uscire ancora con la stessa crescita distruttiva che l'ha procurata.

Aggiorniamoci sui problemi del Pianeta: i cambiamenti climatici, l'aumento continuo dell'anidride carbonica, il riscaldamento globale, l'acidificazione e l'inquinamento degli oceani, con veri e propri arcipelaghi compatti di rifiuti, in particolare plastica: **scopriamo che, acqua, aria, cibo**

continua a pg. 2



SABATO 21 FEBBRAIO - ORE 9,30
MESTRE - Centro CITTAPERTA
via Col Moschin, 20 (400 m dalla stazione FS)

Convegno IL VENETO CHE VOGLIAMO
UNA REGIONE DA VIVERE
POSSIAMO CAMBIARE, ORA!

Urbanistica e consumo di suolo 400mila case vuote... e costruiscono ancora

di Luisa Calimani*

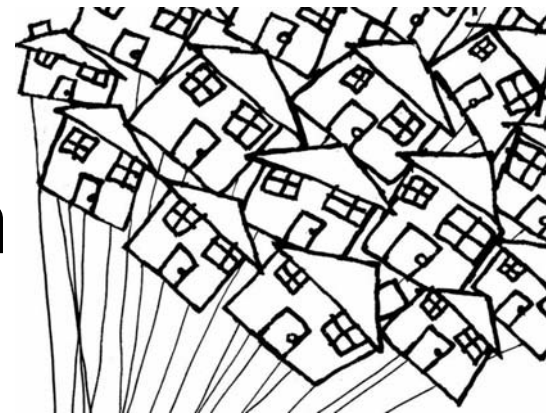
La recente forte crescita di suolo consumato, con la conseguente **impossibilità della terra di assorbire l'acqua piovana, ha comportato distruzione di sistemi idrogeologici, dissesti, perdita di paesaggio.**

È stato costruito il triplo di quanto fosse necessario. Eppure si costruisce ancora, anche in Veneto, che con la Lombardia è la regione più cementificata d'Italia.

L'abnorme quantità di costruzioni non ha dato però risposte al problema sociale della casa: non c'è nessun rapporto fra produzione edilizia e fabbisogno, come dimostrato anche dalla presenza di **400mila case vuote. Speculazione edilizia, rendita urbana, corruzione negli appalti, riciclaggio del denaro sporco**, sono i motori che promuovono l'ulteriore consumo di suolo e la privatizzazione della città. La crisi dell'edilizia e la condizione dell'habitat umano impongono un **radicale cambiamento fondato sulla rigenerazione dell'edilizia esistente** senza consumo di suolo, la realizzazione di opere realmente utili, la costruzione della città pubblica con spazi verdi e servizi, edilizia sociale. Una città dei diritti di tutti che estrometta i germi della corruzione e che offra periferie sicure, sostenibili, sane e **città in cui la dimensione umana sia il fulcro delle politiche di governo del territorio.** L'attuale modello di sviluppo si sconfigge solo con la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali e con una cultura alternativa al neoliberalismo che riduce gli spazi democratici.

Quindi, **diciamo NO:**

- al **project financing** divoratore di denaro pubblico e produttore di tangenti;
- alle **grandi opere** che sottraggono denaro alla riqualificazione urbana, alla cura del territorio e alle opere urgenti per la vita e la salute della gente;
- al **decreto ScassaItalia** del Min. Lupi, che affida ai privati, sottraendole agli Amministratori locali, le scelte sulle trasformazioni urbane: a questo pericoloso disegno di privatizzazione della città si deve opporre tutta l'Italia!;
- a **Piani Casa** che danno possibilità edificatorie senza regole;
- alla **rendita urbana**, la matrice dei guasti del territorio. Ci sono strumenti per evitarla che, se applicati, frenerebbero la rincorsa al consumo di suolo: se il differenziale dei valori viene restituito alla collettività sotto forma di servizi o contributo straordinario, si perde l'interesse economico alle operazioni immobiliari speculative (come in altri paesi europei);
- all'**abbandono e alla vendita di case pubbliche**, in presenza di decine di migliaia di domande inevase, di famiglie che non sono in grado di pagare un affitto a libero mercato o sfrattate per morosità incolpevole;
- alla **vendita ai privati del patrimonio di Beni Pubblici demaniali** (caserme, spiagge) che appartengono alla collettività;
- a **nuovi centri commerciali** e poli come Veneto City, Quadrante Tessera, ecc.



E **diciamo SÌ:**

- agli **Ecoquartieri, per riqualificare le periferie favorendo l'integrazione sociale e la rigenerazione urbana;**
- alla riqualificazione dei **centri storici** e sostegno ai piccoli e medi **negozi di vicinato;**
- ad un forte rilancio degli investimenti pubblici per il **recupero del vasto patrimonio di Edilizia popolare;**
- a **premi per i Comuni che riducono la superficie impermeabile** nel loro territorio;
- all'**uso delle risorse europee** destinate, non alle grandi infrastrutture, ma **alle opere di prevenzione, cura, risanamento, messa in sicurezza del territorio** anche fuori dal Patto di Stabilità;
- a Varianti di PRG o PAT che **elimino le residue capacità edificatorie in aree libere:** solo la buona pianificazione può frenare l'impermeabilizzazione della terra;
- ad una **Legge Regionale che con un articolo unico blocchi da subito altro consumo di suolo;**
- ad un **Piano del Verde** per aumentare l'ossigeno dell'aria, la permeabilità del suolo, le funzioni sociali, la bellezza delle città, le pratiche di agricoltura biologica e di orticoltura sociale urbana e per creare una cintura di contenimento al tessuto edificato; a leggi e regolamenti che **impediscono l'abbattimento ingiustificato degli alberi.**

*Architetto, urbanista

NOI SIAMO TERRA / dalla prima

sono ad altissimo rischio, in tempi molto più brevi del previsto.

Abbiamo cercato i dati nelle **ricerche delle grandi agenzie internazionali:** IPCC (Gruppo intergov. per i cambiamenti climatici-772 scienziati), WMO (Organizzazione mondiale della meteorologia), PNUA (Programma Nazioni Unite per l'Ambiente), IPSO (Programma internazionale sullo stato degli oceani).

Siamo davanti a un'ora X di irreversibilità, una vera e propria mutazione di era geologica.

Gli scienziati non riescono a capire perché governi nazionali e locali non si preoccupino per la gravissima

situazione in cui versa la Terra.

Urge una rivoluzione: la Terra da strumento dell'iniziativa, della tecnologia e della padronanza assoluta dell'uomo diventi il fine principale di tutta l'attività umana, per garantire vita e futuro. È una rivoluzione radicale che viene richiesta: **la Terra è primaria per la vita.** Tutto ciò che è umano è un derivato. **Prima di agire, devo sempre chiedermi cose ne viene alla Terra,** perché possa espletare la sua funzione rispetto alla vita di tutti gli esseri e rispetto agli equilibri delle relazioni tra i vari elementi.

* Beati i Costruttori di Pace

Mobilità locale regionale

Opere sbagliate e proposte alternative

di **Maria Rosa Vittadini***

Il numero e la portata delle **grandi opere** proposte o in esecuzione in Veneto fa riflettere: **la gran parte non nasce dalla necessità di servire il territorio** (che non è poco infrastrutturato), ma dalla volontà di prolungare all'infinito la durata delle concessioni autostradali e **dall'intreccio tra politica e interessi privati**, per un uso delle risorse pubbliche per i propri affari e potere.

Tali obiettivi, presenti anche in molte altre regioni, trovano in Veneto un terreno straordinariamente fertile: sono coinvolti settori tradizionali, come le **concessioni autostradali**, e nuovi, come i **project financing** che riguardano infrastrutture di trasporto, ospedali, impianti del ciclo delle acque e dei rifiuti e molte altre opere e servizi pubblici, compresi quelli, assai lucrosi, per la "salvaguardia" di Venezia. Non si può spiegare altrimenti **l'ostinazione a realizzare opere di così grave impatto ambientale e di così dubbia utilità come il Mose o lo scavo del Canale Contorta**, finalizzato a far arrivare le grandi navi a Venezia: una soluzione che spezza l'unitarietà della laguna attraverso un enorme allargamento e arginamento del "canale dei petroli" da Malamocco alla Marittima.

C'è poi l'**Alta Velocità** da Verona a Trieste che provocherà **danni a Vicenza**, dove collocare la stazione in periferia annulla il vantaggio del treno nell'accessibilità urbana e prepara lucrose speculazioni immobiliari. Ulteriori gravi danni incombono sul **raccordo Mestre-aeroporto di Tessera**, dove ancora **non** è superato il rischio della galleria in gronda lagunare e, nel proseguire verso Trieste, l'estesa compromissione delle fragili aree agricole della bonifica sette-ottocentesca, per un'**opera inutile**: un intelligente adeguamento della linea attuale sarebbe perfettamente in grado di rispondere alla domanda attuale e futura.

Ecco poi la sciagurata impostazione autostradale della **Pedemontana veneta** (vedi a pg. 4) e della **Orte-Mestre**, il proseguimento della **Valdastico** a Nord e a Sud, il proseguimento dell'**Autostrada di Alemagna (A27)** la terza corsia della **Mestre-Trieste**, la **Nogara-Mare**, la nuova **Strada del mare per Jesolo**, ecc.

L'aggressività delle concessionarie autostradali non è nuova; è il segno distintivo

della politica dei trasporti nazionale a partire dagli anni Cinquanta. Ma oggi la situazione è molto diversa: il **deciso rallentamento della crescita della mobilità** stradale di persone e merci dell'ultimo decennio non dipende solo dalla crisi economica, ma dal cambiamento di economia, consumi, stili di vita e dalla necessità di tener conto del contesto ambientale.

I tassi di crescita della mobilità sono dimezzati rispetto al decennio precedente: in un paese normale **obbligerebbero a ripensare la politica dei trasporti** verso il riequilibrio modale di cui si parla da decenni, a tagliare opere inutili. In Italia, la nuova situazione è diventata **invece** ragione di **delega totale della politica infrastrutturale a capitali finanziari** in cerca di collocazioni profittevoli e prive di rischio; **Stato e Regioni hanno smesso ogni parvenza di programmazione**, limitandosi a legittimare l'iniziativa privata e a finanziare le opere. La scoperta di connivenze e malfare ha avuto come unica conseguenza quella di accelerare la realizzazione delle opere, vedi Mose.

Per andare verso il Veneto che vogliamo non possiamo giocare di rimessa; dobbiamo costruire una nuova visione delle cose da fare, convincente non solo per noi; produrre **una nuova lettura delle necessità e dei problemi e anche delle possibili soluzioni e delle trasformazioni necessarie**. Dobbiamo organizzare gruppi locali di lavoro su temi non settoriali e costruire il quadro dei problemi, delle risorse, dei valori, delle potenzialità, per elaborare proposte condivise di tutela e valorizzazione di quelle risorse.

Perciò diciamo SÌ:

- alla riforma della **Legge Obiettivo**, per la ripresa della **Programmazione pubblica**, che impedisca il proliferare di irresponsabili iniziative di Project financing;
- ad una riforma del **processo decisionale** nel quale le opere vanno programmate e decise dalla Amministrazione pubblica, ma devono nascere da un serio processo di **partecipazione** delle comunità locali anche con l'introduzione del **Débat public** alla francese per la scelta e l'elaborazione di progetti condivisi;
- al **censimento delle condizioni di manutenzione, sicurezza, capacità di assorbimento dei flussi effettivi di traffico**, attraverso un programma d'in-



terventi di adeguamento, a partire dagli assi di medio e grande traffico;

- alla **massima utilizzazione delle reti infrastrutturali esistenti**, anche attraverso la loro ri-funzionalizzazione tecnologica, e massima integrazione, prima di realizzare opere nuove;

- a **riduzione della dipendenza degli insediamenti dalla mobilità automobilistica** con una maggiore densità e continuità degli insediamenti, che favorisca il ruolo del trasporto pubblico e la mobilità non motorizzata di pedoni e biciclette. Nelle aree esterne, l'integrazione tra il trasporto pubblico di bus e ferrovie con le rete stradale deve minimizzare i percorsi in automobile;

- alla sperimentazione realmente partecipata di quartieri eco-sostenibili con energie rinnovabili, prevalenza di mobilità pedonale e ciclistica e del trasporto pubblico, permeabilità dei suoli, sicurezza idraulica e continuità della rete di aree verdi urbane e peri-urbane;

- alla progressiva trasformazione dell'**auto da "bene privato" a "servizio"** attraverso *car sharing* e *car pooling*;

- ad un deciso trasferimento del **trasporto delle merci** dalla strada alla ferrovia, per trasportare **su ferro tutte le merci che percorrono più di 300 km**.

E diciamo NO

- al **project financing all'italiana** di infrastrutture e servizi, che autorizza le più azzardate avventure **senza rischio per i proponenti e con rilevante danno** per gli utenti e per la finanza pubblica;

- alle **grandi opere nell'agenda regionale** (PTRC e Piano dei trasporti) che configurano un **arretrato e incongruente insieme di infrastrutture per la massimizzazione della mobilità automobilistica**, con rilevanti effetti di dispersione territoriale, inquinamento e consumo di suolo;

- al **taglio delle risorse per il trasporto pubblico**;

- alla **privatizzazione delle aziende di trasporto pubblico e alla loro fusione in grandi aziende** sempre più lontane dalle reali necessità di trasporto locale.

* docente di Urbanistica e Trasporti IUAV

Superstrada Pedemontana Veneta, un altro MoSE

Il massacro del territorio

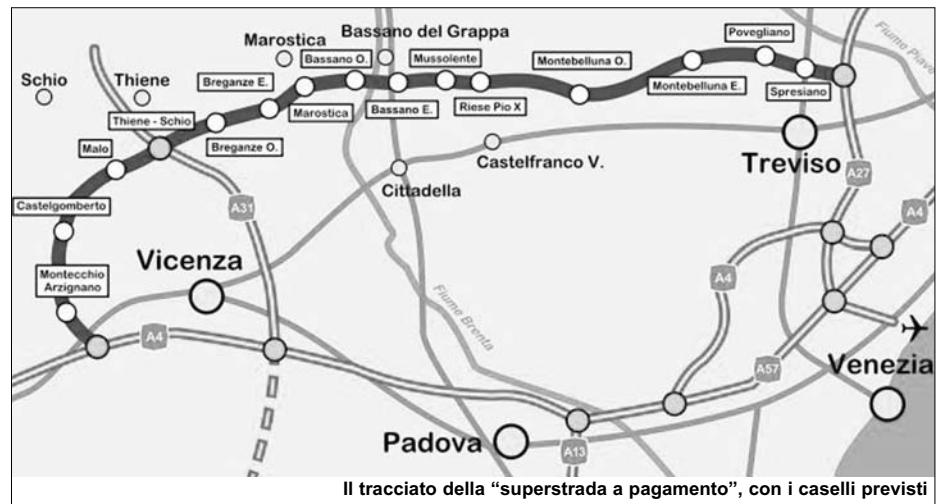
di **Elvio Gatto***

Conoscete la Gasparona? È la strada che dal 1985 corre a sud di Bassano e Thiene: una corsia larga e una d'emergenza; in alcuni punti, più trafficati, ha due corsie per senso di marcia. **È scorrevole** (la larghezza permette il sorpasso) e si sviluppa in piano campagna, permettendo anche una piacevole visione del paesaggio con i rilievi collinari e montuosi. Pur senza pedaggio, con la crisi **vede diminuire il traffico**. Avrebbe dovuto continuare in provincia di Treviso, collegando le autostrade A31(Vi) e A27(Tv), scaricando traffico da città e aree artigianali, a una o due corsie. Progettata quando c'era necessità di infrastrutture per lo sviluppo del Veneto, il suo completamento poteva essere una risposta alle esigenze pedemontane. **Invece, con 40 anni di ritardo, a sviluppo rallentato, si sta costruendo la Superstrada Pedemontana Veneta (SPV) parallela, a pochi metri dalla Gasparona! Potremmo definirla Una cattedrale nel deserto, inutilmente distruttiva, dispendiosa e fuori dal controllo democratico di cittadini e sindaci.**

Nel 2001, viene chiesto ai sindaci e amministratori provinciali e regionali di scegliere tra superstrada e autostrada. A stragrande maggioranza scelgono la superstrada, che prolungava la Gasparona verso est. In netta minoranza i rappresentanti di Regione e Province di Vicenza e Treviso (Zaia), fautori dell'autostrada. Nel giugno 2001 il governo Berlusconi vara la Legge Obiettivo, che esautorava totalmente i sindaci: la Pedemontana veniva dichiarata "superstrada a pagamento", di fatto un'autostrada, salvo marginali dettagli.

Nel 2009, Berlusconi, su pressione di Galan, nomina Commissario Straordinario per l'emergenza traffico nei comuni di Treviso e Vicenza, l'ing. Vernizzi. Oltre a pieni poteri, ha **enormi conflitti d'interessi, accettati da maggioranza e "opposizione"**. Solo il ricorso al TAR del sindaco di Villaverla e di un cittadino di Loria evidenzia l'anomalia, dichiarando il commissariamento ai limiti dell'"eversione" della legge. Ma, con la lentezza della Magistratura Amministrativa, **neppure un ricorso alla Corte Costituzionale di 40 cittadini (sentenza parziale nel nov. 2014), ha ancora portato alla revoca del commissario.**

L'impossibilità di conflitti d'interesse, la



Il tracciato della "superstrada a pagamento", con i caselli previsti

trasparenza nei provvedimenti su opere pubbliche, limiti d'azione del privato nei *Project Financing*, nuove norme di Valutazione Impatto ambientale, saranno vincolanti entro 3 anni anche in Italia, grazie alla Direttiva Europea 16 aprile 2014, relatore Zanoni. Speriamo ne tenga conto il Consiglio di Stato. Nel frattempo, si sono concretizzati altri aspetti deteriori:

- i **sindaci**, perso il diritto di veto e la dignità di interlocutori del Commissario, si trasformano in **collaborazionisti, talora questuanti**, o addirittura alla ricerca di vantaggi personali,
- i **sindacati** assumono comportamenti corporativi a scapito di altri lavoratori,
- **Coldiretti**, con l'ex assessore Chisso, **si adopera** (con lusinghe agli agricoltori) **perché avvenga senza resistenze l'esproprio dei terreni e la distruzione di migliaia di ettari coltivabili.**

La Pedemontana a pedaggio è un'autostrada a due corsie più emergenza; **98 km** fra Montecchio e Spresiano, con **14-16 caselli**.

Attorno ad ogni casello (che consuma 10-20 ettari di terreno fertile), la Regione vuole un'area di 2 km di raggio per esigenze "strategiche" definite, con notevole discrezionalità, dalla Giunta (Zaia) con deroga a strumenti urbanistici provinciali e comunali o vincoli paesaggistici.

Il livello rispetto al piano campagna è vario: **il 65% è interrato, con la ghiaia a disposizione del costruttore.** Sono previste anche cave "di prestito" e "di laminazione" (per proteggere l'opera dalle inondazioni) in aggiunta al Piano Cave, già molto squilibrato a favore dei cavaatori. Senza parlare delle ricadute ambientali (taglio delle risorgive e dei

percorsi della fauna, inquinamento dell'aria e dell'acqua, agricoltura biologica, inquinamento acustico, spesa energetica insostenibile per 8mila pompe idrauliche).

Il costo è stimato in **2 miliardi e 258 milioni**, con 400 milioni dalla Regione e 600 dal Governo (di cui 370 dal Min. infrastrutture, ma solo con la progettazione definitiva ed esecutiva entro il 2013). Ad oggi non c'è né la progettazione né la VIA completa, ma i politici non sembrano accorgersene. Tantomeno si dolgono per l'impegno di denaro pubblico **(più di un miliardo fra Regione e Stato, ma Zaia il 21 ottobre 2014, all'inizio lavori nel tratto trevigiano ha parlato di 3 miliardi e 100 ml). La continuazione della Gasparona** in provincia di Treviso, utilizzando tratti esistenti, **sarebbe costata 800 milioni** e avrebbe svolto egregiamente il suo compito, senza pedaggio. **Troppo poco...**

Com'è possibile che avvenga tanto spreco di territorio e di denaro, per la costruzione e per gli automobilisti? Un'opera inutilmente grande e costosa per poi chiedere un pedaggio in 14 caselli altrettanto inutili **(con 2 soli tutor elettronici sarebbe possibile avere lo stesso risultato).**

Torniamo al **1998-2009**: il proponente è la **Mantovani (ing. Baita)**, che con Galan e Chisso, fa un Progetto preliminare e un **Piano economico finanziario, secretato** per esigenze di "privatizzazione industriale"! Confezionano progetti, iter normativi; sono gli ispiratori del **Project Financing (PF)** nel Veneto, meccanismo secondo il quale una società privata costruisce e ha in concessione per anni un'opera "a valenza pubblica" in cui i costi iniziali e di manuten-

Agricoltura biologica e mercato locale

Un futuro per i giovani, senza Ogm né biomasse



di **Franco Zecchinato***

La produzione di cibo riguarda tutti, non solo i contadini, che sono una minoranza; dal punto di vista dell'economia, degli effetti sul territorio, della qualità della vita, l'agricoltura non è un argomento settoriale, rappresenta un settore di vitale importanza.

L'agricoltura è pesantemente sovvenzionata: la **PAC, Politica Agricola Comunitaria**, è il primo capitolo di spesa dell'Unione Europea e si regge su due pilastri: il sostegno al reddito, e il sostegno alle azioni agro-ambientali, i benefici che può portare un certo modello agricolo.

Al sostegno al reddito, che di fatto è una rendita, va detto definitivamente NO. Basta spendere soldi dei contribuenti per sostenere un'agricoltura che usa in modo massiccio pesticidi, sostenendo chimica di sintesi e metodi che arrecano danno all'ambiente, alla salute, impoveriscono e desertificano i suoli agricoli; non produce nulla di utile per l'ambiente e la collettività, e dove il plus del "contributo" va in tasca all'intermediazione commerciale con prezzi bassi pagati ai contadini e nessun vantaggio per i consumatori.

Va detto **SÌ** a un'agricoltura che produca servizi per la salute, il paesaggio,

l'ambiente. Questa è l'agricoltura che va sostenuta, con contributi, ma anche con un maggiore riconoscimento di prezzo.

Un altro tema è il **lavoro**. Si parla delle **nuove schiavitù**. La filiera agricola

teressante per la collettività, anzi.

- **SÌ** ad un'agricoltura biologica, biodinamica e comunque rispettosa dei ritmi della terra, che orienti tutta la produzione agricola e garantisca redditi "reali".

- **SÌ** ad un'agricoltura realmente socialmente, economicamente ed ecologicamente sostenibile.

- **NO** all'energia da biogas e biomasse, fondata sui contributi pubblici, con cui è stata messa in atto una strategia devastante per il lavoro degli agricoltori, per il territorio e per l'ambiente.

- **SÌ** ad energie pulite, con un rapporto preciso con l'attività di produzione alimentare.

- **NO** all'uso di Organismi Geneticamente Modificati.

- **NO** ad un cibo globalizzato. Dobbiamo sapere da dove viene il cibo, chi lo ha prodotto, cosa ne costituisce il prezzo e favorire le associazioni che preservano i semi autoctoni e ne favoriscono la circolazione; fare educazione alimentare nelle scuole, confrontarci sul cibo con gli enti locali.

- **NO** agli allevamenti intensivi per l'aspetto etico, salutare e per il notevole inquinamento e il grande consumo di acqua, aria e suolo.

- **SÌ** ad una gestione dei terreni che favorisca la cooperazione giovanile e sociale e contrasti il nuovo latifondismo.

* Coop. El Tamiso



in Italia riserva ai produttori prezzi talmente bassi che difficilmente il lavoro viene regolarizzato. Per le piccole e medie imprese agricole, che riescono anche ad impegnarsi in nicchie favorevoli, la cosa è aggravata dall'eccessiva burocrazia: in Italia il costo di un bracciante agricolo è molto più alto che in Austria e Germania, a parità di reddito netto al lavoratore.

Il MODELLO AGRICOLO:

- **NO** all'agricoltura chimico-industriale, che sta devastando le colline del trevigiano, il basso Veneto... un'agricoltura che non produce niente di in-

zione vengono coperti e producono utili per la società privata che nel contempo si assumerebbe i "rischi d'impresa" e la manutenzione. **Nel 2009** l'affare, per Direttiva europea, va a concorso e passa nelle mani del gruppo **SIS-Sacir (ing. Dogliani)**.

Il Piano (secretato fino all'intervento dell'europarlamentare Zanon nel gennaio 2014) mostra un Piano Economico Finanziario assai strano, con vantaggi immotivati per società costruttrice e gestore, senza rischio d'impresa, con svantaggi per l'ente pubblico, sia normativi (penalità per qualsiasi causa di recessione contrattuale, tempi di costruzione, lotti), sia economici (finanzia-

mento a fondo perduto per circa un miliardo in conto capitale e svariati milioni all'anno, per 39 anni dalla fine della costruzione, alla ditta costruttrice-gestore in caso di scarso flusso veicolare!). Ad oggi, non c'è ancora alcuno studio obiettivo dei flussi di traffico futuro.

Come spiegare queste incongruenze economiche, censurabili segregazioni, spreco e rovina di territorio? I Sospettare interessi di pochi privati a danno della collettività è legittimo, aspettiamo le inchieste della Magistratura. La vicenda Mose ci dà speranza: **forse la SPV è un Mose di terraferma.**

Il Coordinamento Veneto Pedemon-

tana Alternativa chiede che l'opera autostradale venga bloccata, e si faccia, con un terzo di spesa, ciò che veramente serve.

Dal 2000 ad oggi, cerchiamo di mobilitare cittadini, pubblica opinione, espropriandi, Magistratura, Corte dei Conti, Guardia di Finanza e politici su questo scandalo pluridecennale (altro che emergenza!) che minaccia di privare centinaia di agricoltori della casa o dei campi, e far prendere atto del delirio distruttivo che ha prodotto questa "grande" opera (ne sono in progetto molte altre).

*uno dei tre portavoce Co.Ve.P.A. 333.4938916

Energia, Risorse e Rifiuti

Risparmio, rinnovabili, riuso: altro che crescita!

di Michele Boato, Gianni Tamino
Paolo Cacciari e Luca Fattambrini

Non basta sostituire il solare e l'eolico all'impiego di petrolio e metano: servono **risparmio ed efficienza energetica, per far diminuire i consumi.**

Una fonte è **rinnovabile** solo se si rigenera nello stesso spazio e tempo del suo utilizzo. Invece le fonti fossili (gas, petrolio e carbone) hanno tempi geologici di rigenerazione: milioni di anni.

L'uso **energetico delle acque** può compromettere ecosistemi fluviali, il **fotovoltaico e l'eolico** (tecnologie in generale positive), se mal collocati, possono alterare il paesaggio e la funzione agricola dei campi.

NO ai combustibili fossili, in particolare al **carbone**: non abbiamo bisogno di nuove centrali, ma di sostituire le più inquinanti con fonti rinnovabili e sostenibili.

No alle trivellazioni per la ricerca e sfruttamento di gas e petrolio anche in relazione alla vulnerabilità del Delta e delle lagune veneziane (rischio subsidenza e aumento del livello del mare).

No alla proliferazione di impianti a biomasse: se provengono da lontano o provocano distruzione di boschi e foreste non sono sostenibili; vanno incentivate **solo a precise condizioni: la materia prima sia prelevata in loco** e nel massimo rispetto degli equilibri ambientali (**manutenzioni dei boschi, residui di segherie**) e siano impianti di **piccola taglia**. I Fondi Europei devono favorire le vere fonti rinnovabili, non le centrali a biomasse.

Si passi dal modello energetico accentrato delle grandi centrali **al modello decentrato** (*smart grids*, reti intelligenti)

Si facciano, con la partecipazione popolare, **Piani energetici Comunali delle Energie Sostenibili (PAES)**, creando **Reti di energia popolari**, anche attraverso l'azionariato popolare, per **l'autosufficienza energetica locale**.

SÌ a nuove politiche urbanistiche, con edilizia a consumo zero e **mobilità pubblica efficiente**; a un'**Agenzia re-**



gionale per l'Energia (come in FVG ed E.R.), organo **tecnico** per informare, formare, dare consulenza ai singoli, alle aziende e ai Comuni; a un **sistema delle ESCO** (*Energy Service Company*) per sostenere privati e Enti locali nel risparmio energetico e uso fonti rinnovabili.

SÌ a un Fondo per l'assistenza ai soggetti in "morosità involontaria" nel pagamento delle bollette energetiche (come fatto a Cremona per le bollette dell'acqua con la "Banca dell'acqua")

Sulla base di questi contenuti **va rifatto il Piano Energetico regionale** (adeguato al cambio climatico), anche attraverso la **pubblica discussione con i cittadini**.

RISORSE E RIFIUTI

Il Veneto può e deve puntare alla riduzione del 20% dei rifiuti prodotti e almeno all'80% di raccolta

differenziata e riciclo, attraverso il sistema "porta a porta" ad esempio Ponte nelle Alpi (con il 90%) ed altri 34 Comuni superano già l'85%, quasi un centinaio supera l'80%.

Va favorita la progettazione e commercializzazione di **prodotti facilmente riparabili e riusabili** e pe-

nalizzati i prodotti "usa e getta" o non riparabili: la loro obsolescenza è programmata!

Già ora, arrivati al 66% di raccolta regionale, **vanno chiusi gli ultimi due inceneritori**, a Padova e Schio e **non va riattivato il "bidone" di Verona**. L'incenerimento non va attuato, anche per motivi sanitari, **neppure nelle centrali elettriche, nei cementifici o in altri impianti**.

La frazione organica dei rifiuti va recuperata con la produzione di **compost**, (per via aerobica, non col biogas) **che restituisce ai campi materia organica** e riduce il carbonio in atmosfera. Vanno ovviamente riciclate anche carta, plastiche, metalli, legno e tessuti.

Con la raccolta domiciliare porta a porta, va introdotta **in tutti i comuni la tariffa proporzionale alla quantità di rifiuto "non riciclabile"** per ridurre i rifiuti, le discariche e i costi per le utenze.

Ma anche la frazione detta "non riciclabile" può essere riciclata col sistema dell'estrusione, attuata già in vari impianti.

Urgono indagini epidemiologiche sugli effetti sanitari degli inceneritori di Padova e di Schio

Sulla base di questi contenuti, **il Piano reg. Rifiuti va radicalmente rifatto e va riformato il sistema delle Commissioni reg. di Valutazione Ambientale**, oggi per nulla indipendenti, perché soggette alla volontà politica della Giunta.



Progetto Avamporto alla Bocca di Porto del Lido

Le grandi navi? Fuori dalla Laguna di Venezia

di **Stefano Boato***

Il 5 dicembre 2014 a Venezia abbiamo presentato il terzo stato di avanzamento del progetto per un Avamporto Galleggiante alla Bocca di porto del Lido.

Il progetto è iniziato nel giugno 2013 con la decisione di **non fare nuovi scavi per canali portuali in laguna (verso la Marittima o a Marghera) connessi al potenziamento del Canale dei Petroli**. La Commissione di Salvaguardia, ha fermato questi scavi ad inizio 2014, perché **in contrasto con le Leggi Speciali (1973, '84, '92)**, con il Piano per il Ripristino della Morfologia lagunare del Magistrato alle Acque e con il PALAV **che ne prescrivono la riduzione e mitigazione, per attuare il riequilibrio idraulico e fisico della laguna**.

Le ricerche scientifiche hanno documentato che **le bocche di porto, i canali portuali e le grandi navi, hanno ampiamente superato la compatibilità e la sostenibilità con città e laguna**.

Perciò si è decisa la localizzazione della struttura **all'esterno della laguna** (proposta di Pino Rosa Salva, presidente di Italia Nostra, dagli anni '70) che permette di riportare la profondità del canale portuale di S. Nicolò (all'interno delle paratoie del Mose) a -8 m. per eliminare quasi tutte le acque medio-alte a Venezia. Con i progettisti (S. Boato, C. Giacomini, M.R. Vittadini, Y. Bristot, A. Stefani) ha collaborato sin dall'inizio l'ing. E. Di Tella per un progetto **graduale** (realizzabile per fasi), **sperimentale** (per verificare e adeguare funzionalità, sicurezza, compatibilità) e **reversibile** (la struttura viene ancorata in una settimana e può essere rimossa, ri-allocata o anche riutilizzata altrove) seguendo i principi secolari sanciti anche nella legge speciale.

La proposta di massima, presentata al Min. Ambiente nel 2013, è stata elaborata e presentata al "Tavolo tecnico del Comitato Interministeriale" (Pal. Chigi) nel maggio del 2014.

È poi iniziata una complessa progettazione interdisciplinare con verifiche delle **strutture galleggianti**: aspetti strutturali (stabilità e robustezza), aspetti meteo-marini, dinamica del sistema e logistica (società francese *Principia*, ingg. R.G. Nicolosi e P. Vielmo); in connessione si è definita la progettazione funzionale, formale e paesaggistica del Terminal Passeggeri sovrastante (archh. D. Verlatto e

M. Zordan). Il prof. Tattara ha analizzato gli aspetti occupazionali concludendo che **"l'occupazione aumenterebbe"**.

L'Avamporto galleggiante è collocato tra i moli foranei, di fronte alla nuova isola del Mose, lungo l'attuale Canale di S. Nicolò, in ambito portuale.

La struttura è composta da **cinque pontoni modulari galleggianti (incernierati tra loro)**, che consentono di non scavare nuovi canali, non sbancare bas-

I passeggeri si spostano dalla Marittima all'Avamporto (e viceversa) con mezzi nautici lagunari, che portano da un minimo di **800 persone**, ad un massimo di 1200 (come le motonavi ACTV).

I natanti lagunari, che devono consentire la veduta panoramica di città e laguna, **dimezzano le velocità massime attuali**, specialmente nei percorsi interni bacino di S. Marco/canale della Giudecca (da 7/11 km/h a **5 Km/h**), **eliminando**



sifondi, non scavare in futuro.

La connessione con l'energia già realizzata per la centrale dell'isola del Mose, consente di tenere **spenti i motori delle navi all'attracco**, eliminando ogni inquinamento acustico e atmosferico.

I costi sono di **120 milioni** per i pontoni galleggianti; circa **20** per le strutture di ancoraggio. **I tempi di realizzazione sono inferiori a quelli di ogni altra proposta**: le strutture si realizzano in **un anno**, a **terra**, in cantieri navali; si trainano e ancorano **al fondale** (con sistemi speciali predisposti) ed eventualmente si dis-ancorano in **7-10 giorni**.

La struttura e il Terminal sovrastante sono stati definiti negli spazi e nei movimenti dei passeggeri e delle merci di approvvigionamento. La progettazione compositiva è stata elaborata per qualificare la visione architettonica e alleggerire l'**inserimento paesaggistico** complessivo.

ogni moto ondoso.

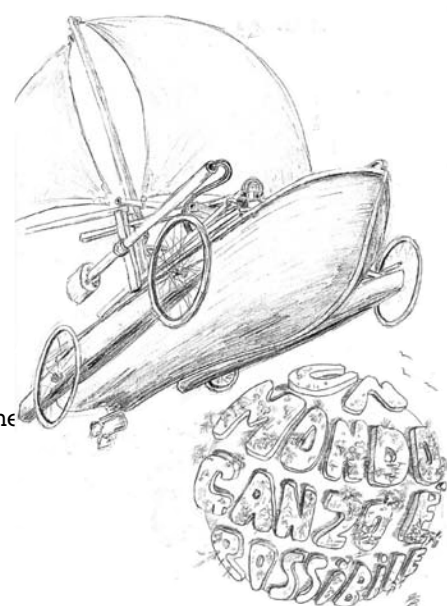
Le **merci** di approvvigionamento, in chiatte e bettoline, percorrono lentamente il **canale retrostante la Giudecca** (la velocità massima attuale è di 7 km/h).

La Marittima continua ad esercitare in gran parte le funzioni attuali rispetto ai passeggeri ma **vi approdano direttamente solo le navi inferiori alle 40.000 t. di stazza**; le grandi navi approdano e ripartono dall'Avamporto in non più di quattro al giorno (quantità superiori vanno programmate in almeno due giorni diversi). In questo modo parte della Marittima si rende disponibile per i mezzi di diporto maggiori nelle aree centrali e per la collocazione di residenze e servizi cittadini sul lato est (lungo il canale della Scomenzera) e nel grande ambito a nord, già oggi in gran parte libero.

* docente di Urbanistica IUAV

Metodo teorico pratico x rialzare Venezia

Tutto si gioca sulla forza motrice
Per ora fornita da combustibili spesso fossili
Ma domani no
L'avventura piroclastica si è conclusa x mancanza d'ossigeno
E gli uomini e le donne tutte
A cercare forze, le più diverse, x essere felici
Così fu bandito il Fuoco
Che si porta via due atomi di ossigeno x ogni atomo di carbonio
E mentre il Sole dà il calore e il vento muove i mulini e le macchine
Che già basta
Resta il problema di tutto il materiale organico che tutti i giorni
Ogni essere fa a qualunque latitudine.
La sacralità del Fuoco negato ha bisogno di una riparazione rituale
La Terra ama circoli completi
Non è difficile farla contenta
Costruire impianti familiari x trasformare tutto quel ben di Dio in concio e metano
Il concio si dà alla Terra che così è contenta a metà,
e il metano che non può essere bruciato dove si mette?
il metano prodotto viene convogliato attraverso la rete che prima lo portava in ogni casa
verso i gasometri e da lì a Venezia.
Avete mai provato ad alzare una nave? O anche una barca piccola?
Ecco il Mare lo fa tutti i giorni, l'alza e l'abbassa due volte al giorno, anche un metro, a Venezia, quando la Luna è in congiunzione con il Sole.
Le navi ormeggiate alle banchine vengono per così dire appese a tralicci capaci di sostenerle ed un pistone di dimensioni giganti può andare su e giù con la forza della Luna, pompando il metano negli antichi pozzi adriatici.
Questo che non sembra un circolo, in effetti, chiude il conto con l'estratto fino ad ora ed una volta che Venezia raggiungerà l'altezza giusta, possiamo cominciare anche a rialzare Cosenatico e via via possiamo rendere alla Terra tutto il suo metano che così rigonfiata starebbe meglio e ce ne sarà per sempre grata_
Forse_



Fabio Bussonati, inventore/poeta Firenze-Venezia-Firenze

diamo una mano a Tera e Aqua



GRAZIE A: Anzeliero Amelio, Baldan Daniela e Terrin Elvio, Ballan Gianni, Baratto Mirta e Trevisan Liliana, Basso Dino, Bastianelli Lucia, Battain Roberto e Bonafede Mimma, Bedin Claudio, Bertolo Beppino, Bertossi Claudio, Biondi Vitaliano, Boldrini Romano, Bracca Gianluca, Bragato Maria Luisa, Busatta Loris, Buscato Elda, Callegari Marcela, Campello Maristella, Careddu Antonio, Cassandro Doriano, Castellano Carlo e Tomain Nada, Cattozzi Marinetta, Cooperativa Alimentazione e Scienza, Correggiari Emanuele, Dalla Longa Fabio, De Nardi Tullio, De Poli Adelina, DeFrancesco Ivano, Di Cataldo Gina, Dinon Paolo, Favaretto Maria, Favero Annamaria, Ferri Luciano, Ferro Lucia, Filoni Cinzia, Flaminio Lorella, Gherlenda Francesco, Gonzaga Roberto, La Cooperativa di Cortina, Lando Agostino, Mainardi Marisa, Marega Luigino, Martusciello Rosa, Marzaro Danilo, Masiero Roberto, Mazzier Fabio, Melchiori Cristina, Milano Dario, Montanari Pinuccia e Tangari Pasquale, Morandi Alfredo, Mosca Adriana, Ortalli Gherardo, Panajotti Titti, Panizzon Stefano, Pavan Luigino, Pazzaglia Fabio, Pelizzon Livo, Pelliconi Luciano, Pettenà Maurizio, Piacentini Giorgio, Porcile Gianfranco, Puppini Giampaolo, Purisio Marina, Rosso Maria, Salsedo Silvana e Maciocia Vincenzo, Salvadego Marina e Noale Elena, Salvi Angiola, Santostefano Piero, Scarpa Anton Maria, Signorotto Lucio, Sinibaldi Roberto, Smalis Laura, Stevanato Francesco, Stevanato Paolo, Tesserin Carlo Alberto, Tiozzo Giorgio, Trinca Giorgio, Vianello Franco, Villani Maurizio, Zabeo Fabrizio, Zanovello Gian Paolo, Zilio Giancarlo.

LA VOCE PIÙ INFORMATATA E LIBERA dell'ECOLOGISMO ITALIANO



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

Rilibri

Libri usati
A OFFERTA LIBERA
per sostenere l'Ecoistituto

Elenco dei titoli su www.ecoistituto-italia.org



RESTIAMO IN CONTATTO

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

Tera e Aqua su carta si riceve versando almeno 5 euro o abbonandosi a GaiaTeA è anche su www.ecoistituto-italia.org dove trovate arretrati e indici di Gaia, migliaia di articoli di riviste ecologiste, le tesi - del Premio ICU-Laura Conti



1 - **CONTO CORRENTE POSTALE** 29119880 Ecoistituto del Veneto Alex Langer - Viale Venezia, 7 - 30171 Mestre
2 - **BONIFICO BANCARIO** Cassa di Risparmio di Venezia - Intesa San Paolo, agenzia di via Piave - Mestre
IBAN: IT72A0306902120074000075760 Ecoistituto del Veneto (precisate il vostro indirizzo **completo**)
3 - **PAYPAL** su info@ecoistituto.veneto.it