

COSTITUZIONE BATTE RENZI 59 A 41

CHI DI REFERENDUM COLPISCE (TRIVELLE) DI REFERENDUM PERISCE

di Michele Boato

Nessuno se l'aspettava così sonoro, ma alla fine l'**autogol del rottamatore della Costituzione** è arrivato: dopo 70 anni, come al Referendum del 2 giugno 1946, la Repubblica ha liquidato la Monarchia strisciante del Berlusconi-replicante.

L'**assenza di quorum** ha dimostrato che **così la gente è fortemente invitata ad andare a votare**, perché **non vale il giochino dell'astensionismo**, ultimamente orchestrato da Renzi e dai suoi amici petrolieri, per far fallire il Referendum sulle trivelle. Stavolta, se si voleva vincere, bisognava votare e quasi il 70% del popolo italiano lo ha fatto (35 milioni di votanti oltre il 10% in più che alle elezioni europee del 2014, ferme a 29 sui 50,5 milioni di aventi diritto al voto).

Da dove viene questa onda gigantesca di No? Certo contano anche le "appartenenze", al Movimento 5 Stelle, ai Pd di Bersani e D'Alema, alla Lega con Fratelli d'Italia e quello che resta di Forza Italia, ma sarebbe miope intestare (solo o soprattutto) ai partiti un simile voto: **hanno contato moltissimo i docu-**

mentatissimi appelli dei costituzionalisti, come la docente padovana **Lorenza Carlassare**,

Salvatore **Settis**, Stefano **Rodotà**, Valerio **Onida** e Gustavo **Zagrebel'sky**, e la capacità analitica dell'avvocata calabrese **Anna Falcone**, estromessa dai dibattiti televisivi perché imbattibile dai pappagalli renziani.

Come è stato fondamentale il contributo del giurista abruzzese **Enzo Di Salvatore** (autore anche dei sei quesiti del Referendum No Triv) **che ha evidenziato le porcherie ambientali** contenute nella parte di riforma relativa ai **rapporti Stato-Regioni** (il Titolo V).

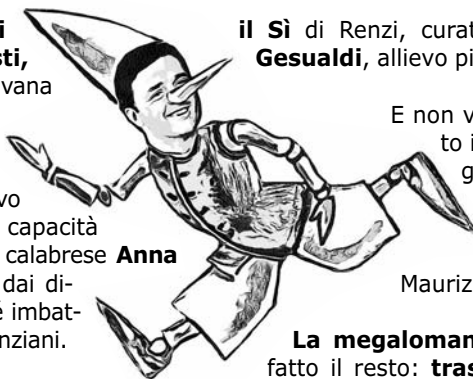
Noi, con Tera e Aqua (che, in forma cartacea o via mail arriva a 6mila persone) abbiamo fatto la nostra parte, non con un acritico "vota No" contro il ducetto, ma ospitando nel numero di ottobre la sintesi dell'analisi giuridica di **Di Salvatore** (che abbiamo anche fatto venire a Venezia con la rete dei Comitati del Veneto) e uno sguardo alle **ragioni economiche della finanza e delle multinazionali che spingevano**

il Sì di Renzi, curato da **Francuccio Gesualdi**, allievo pisano di don Milani.

E non va certo dimenticato il coraggioso impegno dell'associazione dei **partigiani, l'Anpi**, e della **Fiom-Cgil** di Maurizio **Landini**.

La **megalomania** del ducetto ha fatto il resto: **trasformando il Referendum in RefeRenzum** sulla sua poco significativa persona, si è coperto di ridicolo. A nulla sono valse le tardive retromarcie, peraltro coperte dalle sue quotidiane presenze in tutti i radio e telegiornali, da far invidia al povero **Ceausescu** di rumena memoria. Come farà ora Crozza senza tanta fonte di ispirazione?

Ora però, dopo aver festeggiato lo scampato pericolo, bisogna rimboccarci le maniche e continuare a lavorare, con ancora più entusiasmo, per tagliare gli artigli a banchieri, finanziari, multinazionali, truffatori e sfruttatori dell'umanità e di nostra madre terra. A presto! **Ci vediamo tutti/e alla Festa dell'8 gennaio** (vedi qui sotto).



DOMENICA 8 GENNAIO 2017 dalle ore 16 alle 19

**FESTA
di FINE/INIZIO
ANNO**

per amiche ed amici
di Tera e Aqua,
Gaia ed Ecoistituto

Mestre - Centro CittAperta
via Col Moschin 20
(tra le vie Sernaglia e Felisati,
a 400 m. dalla stazione)



informazioni e prenotazioni 041.935666 micheleboato@tin.it

ore 16 **CIOCCOLATA con dolcetti**
(grazie se ne portate, meglio se fatti in casa)

ore 16.20 **MUSICA celtica e tradizionale**
con Marco Scapin e Monia Foderà

ore 16.50 **video e presentazione
di MOUNTAIN WILDERNESS**
con Giancarlo Gazzola e Toio de Savorgnani

ore 17.00 **Premiazione delle tesi di laurea**
del Concorso Icu-Laura Conti 2016

ore 17.30 **LUMI DALL'ALTO**
Spettacolo sui migranti e la città
di/con Gigio Brunello

ore 18.30 **Grande PESCA**
di autofinanziamento dell'Ecoistituto

Pedemontana Veneta

La Corte dei Conti smaschera l'imbroglio

di **Ilario Simonaggio***

La Procura Generale della Corte dei Conti ha assunto un parere il 15 settembre 2016 sulla Superstrada Pedemontana Veneta. La relazione, di 240 pagine, è stata inviata ai soggetti convocati per l'adunanza plenaria (tenuta a Roma il 6.10) che potevano depositare memorie scritte. Infine, il 15 novembre, **l'Alta Corte ha pronunciato con una sintesi di una decina di pagine un giudizio di criticità e di "insoddisfazione" relativa a varie questioni di metodo e di merito.**

Questa è la sintesi ANSA sulla gravità della situazione, mentre la relazione (di 46 pagine con 170 di allegati, trasmessa l'11.11 ai 78 enti, tra cui tutti i Comuni dell'asta vicentina e trevigiana interessata) è recuperabile sul sito della Corte dei Conti:

PEDEMONTANA VENETA: CORTE CONTI CONFERMA LE CRITICITÀ, SEGNALE LENTEZZA DELL'OPERA E CARENZE PROGETTUALI

La Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato della Corte dei Conti è intervenuta sullo stato di realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta.

"La relazione **conferma le criticità riscontrate lo scorso anno, quali, fra le altre:**

- l'estrema lentezza dell'iter dell'opera;
- i costi della struttura commissariale che si sovrappongono a quelli degli organi ordinariamente deputati alle stesse funzioni;
- le **carenze progettuali**;
- la portata di alcune clausole della convenzione;
- le difficoltà inerenti all'esecuzione dell'opera;
- l'esistenza di **clausole contrattuali particolarmente favorevoli al concessionario**;
- **gli oneri e le penali e la loro rilevanza per i bilanci pubblici**;
- le **problematiche di ordine ambientale** rilevate dal Ministero competente;
- il **lievitare dei costi**".

"Il ricorso al partenariato pubblico-privato, prosegue la Corte dei Conti, non ha portato i vantaggi ritenuti suoi propri, rendendo **precaria ed incerta la fattibilità dell'opera** stessa.

Appare evidente, infatti, la difficoltà a far fronte al *closing* finanziario, **ricorrendosi, in contrasto con i principi**



ispiratori della finanza di progetto, all'intervento di organismi pubblici, al fine di superare le criticità dell'operazione, dovendosi valutare anche la **traslazione del rischio di mercato sul concedente, in contrasto con la ratio del ricorso alla finanza di progetto.**

A poche settimane dalla fine del mandato del **commissario** delegato (istituto sul quale il Dipartimento della Protezione civile ha avanzato **perplexità, circa la futura titolarità** della competenza alla continuazione dell'opera) si profila una situazione di incertezza.

Non è ancora chiara la realizzabilità di molte strutture viarie funzionalmente connesse alla realizzazione dell'opera principale".

"Solo a seguito dell'intervento della Corte, conclude la nota, è stata intrapresa, da parte degli organi competenti, una più approfondita attività di controllo sulla gestione dell'opera.

È necessario provvedere ad una rapida definizione delle procedure espropriative".

La Corte usa la documentazione esistente per certificare questo **STATO AVANZAMENTO LAVORI AL 30 GIUGNO 2016:**

Lavori 19,89%
Espropri 12,46%
Interferenze 14,82%
Progettazione ed altro 64,62%

Gli oneri finanziari sinora utilizzati sono, nella quasi totalità, di fonte pubblica! Da qui la sofferenza degli espropriati e delle tante imprese, anche venete, che lamentano sei mesi di fatture non pagate con il rischio di fallimento.

Inoltre l'Alta Corte solleva un problema dei **collaudi pagati dal concessionario**, prassi contraria al principio di buon andamento amministrativo. Il commissario Vernizzi replica che così fanno tutti per opere autostradali. La questione è stata

girata ad ANAC. Temo che sia un'altra vicenda come le assunzioni dei dirigenti ANAS senza concorso e in violazione del decreto Madia, per le quali Raffaele Cantone sconsolato ha dichiarato "ANAS non cambia mai". Staremo a vedere.

Viene quasi dato per **certo che la prossima comunicazione della Corte dei Conti porti** insieme alle tante censure **la richiesta di "danno erariale"** a carico di vari soggetti distratti, negligenti, o...peggio.

Inoltre sono in corso convulse trattative tra Roma, Venezia e Trieste per dar sollievo e soluzione, con cambi societari alla temuta "fermata dei cantieri".

Ecco il commento di Laura Puppato, riportato dall'Ansa: "Cassa Depositi e Prestiti si sfilò dal progetto, così la Bei: entrambe ritengono **sovrastimati i flussi di percorrenza**; abbiamo un concessionario che finora non ha messo 1 euro e ha utilizzato solo fondi pubblici, i lavori sono sotto il 20%, gli espropri al 12%, per un'opera di cui si parla dal 1990. **Con i soldi già spesi si sarebbe potuta realizzare un'arteria leggera, senza pedaggio e al servizio dei comuni**, ma si è voluto perseguire un interesse diverso dal bene comune; un fallimento perché, se verrà realizzata, quest'opera produrrà un indebitamento della Regione che pagheranno i nostri figli per decenni. **Zaia faccia autocritica**, guardi in faccia la realtà e ne tragga le conclusioni".

Due-tre anni fa, ho scritto una nota, ripresa da alcuni giornali nazionali, con cui invocavo la "ri-nazionalizzazione" delle autostrade: **è facile fare l'imprenditore con il rischio d'impresa scaricato sulle Istituzioni pubbliche.** Se deve essere lo Stato a pagare, tanto vale che sia lui stesso a gestirle e incassare i guadagni dei pedaggi.

*Area Ambiente Territorio e Reti
Cgil Veneto



Pedemontana. Venerdì 6 gennaio l'Epifania della terra "Una ferita alla terra, una speculazione dei politici"

Andrea Alba intervista **don Albino Bizzotto**, dei Beati Costruttori di Pace

Come da 4 anni, **anche quest'anno**, don Albino con-celebra **l'Epifania della Terra** ai margini dei cantieri della Pedemontana, vicino al Santuario della Madonna del Caravaggio a **Fanzolo di Veduggio**. Per lui la Superstrada Pedemontana è "un'opera sbagliata, frutto di speculazione. Come ha certificato anche la Corte dei Conti. Grave che "sia stato espropriato un suolo enorme, completando la strada in minima parte e dando agli espropriati un "pagherò": hanno marcato il territorio, come fanno gli animali". Don Albino è un fiume in piena. Contro il cantiere di questa dolorosa "ferita inflitta alla terra". Ora, con lo stop forzato, spera sia il momento di una decisa revisione.

Don Albino, dal punto di vista evangelico, qual è l'errore di questa vicenda?

L'autostrada è solo uno spunto, è la nostra prospettiva che deve cambiare: la terra è in condizioni disastrose, eppure alimenta la vita, deve avere la precedenza anche sui bisogni non primari dei nostri figli. Purtroppo abbiamo reso Dio un'astrazione, mentre Gesù fa di tutto per dirci che Dio è carne, terra e materia. Noi esprimiamo la fede nei rapporti quotidiani e celebriamo la vita con l'acqua, l'aria, quanto di materiale usiamo. Allora la terra deve passare da "oggetto" a soggetto.

Perché la Superstrada è sbagliata?

Sta dentro a un gioco speculativo voluto dal duo Galan-Chisso: grazie a loro da strada di scorrimento che doveva unificare la viabilità minore del territorio, è diventata, con un colpo di mano, un progetto autostrada-superstrada. Contro il volere dei sindaci.

Quali sono i punti critici?

I flussi di traffico nel *project financing* sono sovrastimati del 50%. Non è noto il piano finanziario, a causa di una gestione commissariale che ha tenuto nascosta la concessione di un'opera in teoria pubblica. La convenzione è un imbroglio: la Regione deve risarcire i privati se non ci sarà traffico. E, fino ad ora, i soldi per il cantiere li ha messi tutti il pubblico; il privato non ha messo quasi nulla. E c'è la questione espropri: sono stati pagati solo in minima parte, i contadini e i proprietari per ora hanno ricevuto solo un "pagherò".



Ora, di fatto, c'è uno stop.

Finalmente il progetto sta saltando, escono i retroscena: avevano ragione i comitati che in questi anni si sono svenati per ottenere un po' di verità. Senza sostegno né da imprenditori né da partiti.

Qual è il suo auspicio?

Che si riveda il progetto con le proposte dei comitati, che trovo ragionevoli: un tavolo trasparente e partecipato; lavori unificati, non un cantiere-scacchiera a lotti; ridurre i costi e rivedere il piano economico che prevedeva flussi di traffico inventati. Infine va estromessa la gestione commissariale che ha mantenuto il segreto su ciò che doveva essere pubblico.

da *La Voce dei Berici* del 4 settembre 2016

MARTEDÌ 17 GENNAIO SANT'ANTONIO ABATE a Mestre e Venezia continua da 12 anni l'antica **BENEDIZIONE DEGLI ANIMALI**



A Mestre ci incontriamo a **Tessera alle 16** con la messa a cui partecipano gli animali. È la Chiesa più antica della Terraferma, dedicata a Sant'Antonio Abate, con la tradizione del benedire la terra e gli animali di ogni famiglia. È sulla destra della via Triestina, che da Favaro porta all'aeroporto; al lato opposto c'è un piccolo parcheggio. Lì sorgeva un monastero benedettino del 1130, con un'attività di lavorazione delle "tessere" di vetro, spostatasi poi a Murano. **La Torre rotonda** adiacente la chiesa fu innalzata dalla Repubblica Veneta come vedetta contro i pirati.

L'usanza di benedire la terra e gli animali nelle stalle, nel giorno di S. Antonio Abate, monaco egiziano del 250 d.C., indica il bisogno di tener pulita la terra. A Venezia la benedizione la davano i frati di Castello, a Carpenedo c'era la benedizione delle stalle, a Tessera una processione; ma anche a Spinea, Caorle, Eraclea e in tutta Italia ci sono feste cittadine, un'alleanza fra i viventi.

Info: (Venezia) Cristina 340-3623723, (Mestre) Leda 340-6222641

Oltre il Mose. Vademecum per la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna

di **Stefano Boato**

PRIMO ELIMINARE LE ACQUE ALTE FINO AI 110 cm

Come?

Riequilibrio lagunare: quando si deciderà di portare fuori dalla laguna, oltre le barriere del Mose, le grandi navi crocieristiche e far entrare fino alla Marittima solo le navi sino a 40.000 t. di stazza (decreto del 2013) sarà possibile **rialzare il fondale del canale portuale di S. Nicolò** in laguna (al Lido) fino alla **profondità originaria di -8 m** (precedente agli scavi sino agli attuali -12,5 m).

Da anni, le sabbie dal litorale del Cavallino, che entrano in laguna, potrebbero contribuire a rialzare i fondali se non venissero scavate per la manutenzione portuale.

Riducendo la portata delle maree, innanzitutto alla bocca di Lido, è possibile dare **un grande contributo alla riduzione delle acque alte a S. Marco e Rialto**, le parti più basse della città.

Nel 1999-2000 il Ministero Ambiente ha dimostrato, con elaborazioni molto approfondite, che gli interventi di rialzo e ridisegno dei canali e la riapertura valli da pesca "sono in grado di ridurre le punte di marea mediamente di 20,2 cm".

Difese locali dalle Acque Alte

Nell'insula di **S.Marco**, si possono **eliminare le acque alte sino ai 110 cm**, completando l'impermeabilizzazione verticale delle pareti al contorno e il rialzo dei bordi delle rive a 110 cm (già fatti per la parte della Piazza verso il molo), facendo la manutenzione trascurata da molti anni dell'attuale sistema di scolo delle acque di pioggia, mettendo delle **valvole clapet** (di non ritorno) allo sbocco delle acque, per fermare la risalita della marea tutto attorno all'insula. Va inserita una pompa che durante il periodo dell'acqua alta espelle le acque di pioggia. Abbiamo fatto questa proposta negli anni '90 quando il Consorzio Venezia Nuova (CVN) voleva mettere una grande membrana su tutta la piazza, rifacendo tutto il sistema di scolo e gestione delle acque, con grande spesa e grande impatto. Allora non fummo ascoltati, ma il progetto CVN fu fermato. Ora la proposta viene rilanciata per salvaguardare la sola Basilica di S.Marco (con una piccola spesa) ma può essere ripresa per l'intera insula di S.Marco, ovviamente trovando le risorse necessarie, molto inferiori a quanto richiedeva l'assurdo progetto



del CVN.

Per qualche singolo edificio a quota particolarmente bassa a Rialto, oltre che col sistema a vasca, è possibile (ed economicamente sostenibile) operare un **rialzo puntuale** edilizio con tecnologia che permette di non compromettere la struttura antica. Si può riprendere anche la sperimentazione-applicazione del **sollevamento geotecnico per piccole aree** iniettando nel sottosuolo miscele espansive (v.isola di Poveglia).

Vanno integrati il più possibile i **percorsi urbani rialzati** (compatibilmente col contesto e i valori architettonici) che sono stati interrotti (talvolta su tratti minimi) per mancanza di finanziamenti della Legge Speciale. Avevamo fatto misurare l'altezza di ben 5.000 soglie per verificarne la fattibilità e il rapporto tra gli edifici e la pavimentazione urbana. Il Comune, attraverso In-sula, aveva ben operato (nonostante l'opposizione del CVN) ma poi tutto si è fermato. Occorre riprendere gli interventi.

Nella relazione al 'Comitatone' e al Governo (inascoltata) di sintesi delle verifiche scientifiche svolte nel 1999-2000, il Ministero ha segnalato che, con gli interventi in laguna combinati con le difese a insula "si può **ridurre il numero degli allagamenti** (con l'esclusione dell'evento alluvionale eccezionale, plurisecolare) **a 1 ogni 5-6 anni** con una durata media di 2 h e 40' e una altezza massima di 109,1 cm sul medio mare (dati del centro Maree del Comune)". **Dato il grande aumento del livello del mare previsto** (negli anni '90 volutamente sottostimato dal CVN), questi interventi possono difendere la città dall'Acqua Alta solo per qualche tempo (alcuni decenni?). Poi soluzioni come il **sollevamento geologico profondo**

dell'intero ambito cittadino potrebbero salvare la città e la laguna (salvo verificare i rischi sismici, fisici e chimici e di tenuta nel tempo): ne va sperimentata la fattibilità, compatibilità, sostenibilità ambientale ed economica.

SECONDO

BACINO SCOLANTE IN LAGUNA

Relativamente a quantità e qualità delle acque occorre:

1° Non scaricare a valle le **acque degli eventi di piena**, con grave apporto di acque e sedimenti inquinati; **vanno drenate e depurate a monte**, prima di sfociare in laguna; in caso contrario, con un solo evento si può compromettere il lungo lavoro di riqualificazione di acque e terre.

E' necessario trattenere le acque lungo tutto il reticolo idrografico, anche recuperando tratti fluviali che sono stati rettificati, artificializzati o deviati.

Questo principio vale per i corsi d'acqua minori di risorgiva e, a maggior ragione, per i grandi fiumi come Brenta e Bacchiglione.

Al contrario qualcuno vorrebbe trasformare il vecchio progetto di **idrovìa** Padova-Venezia (inutile dal punto di vista trasportistico) in uno **scolmatore, per scaricare le piene** dall'area padovana direttamente in laguna, **con grave inquinamento e interrimento** (come nel 1800 a Valli di Chioggia).

2° **Aumentare l'apporto ordinario di acque dolci** dal bacino scolante in laguna, sia da tutti i corsi d'acqua di risorgiva affluenti sia dai Tagli di Brenta e di Sile,

- riducendo il consumo d'acqua per l'irrigazione (cambiando i metodi irrigui)
- riducendo gli apporti inquinanti alle acque (agricole, industriali e artigiane)

Più natura per più sicurezza

Salviamo la Piave dall'incubo della diga di Falzè

di **Marcello De Noni***
e **Adriano Ghizzo****

Poche settimane fa, nella ricorrenza del 50° anniversario dell'alluvione del 1966, si sono tenuti alcuni convegni nei quali, per l'ennesima volta, la sicurezza delle popolazioni rivierasche del fiume Piave è stata usata come pretesto per riproporre **una grande opera: la diga di Falzè**. Sappiamo cosa significhi un progetto di tali dimensioni dalla cronaca giudiziaria di tutti i giorni sulle dighe mobili in laguna (Mo.S.E.) o sulla strada pedemontana veneta: lievitazione dei costi, mancanza di trasparenza, corruzione, legami illeciti fra imprese e politica. Un copione, denunciato da don Albino Bizzotto con lo sciopero della fame nell'agosto 2013, che si ripeterebbe anche a Falzè di Piave dato che questa immane **colata di cemento** sarebbe realizzabile solo in deroga alle leggi italiane ed europee ricorrendo a figure come i "commissari straordinari".

Una diga fra il Quartier della Piave ed il Montello avrebbe un effetto devastante dal punto di vista dell'ambiente e dell'identità culturale locale. L'opposizione al progetto è sempre stata molto forte fin dagli anni '70. Da allora molte cose sono cambiate nel campo dell'idraulica e delle norme che guidano la mitigazione del rischio di alluvioni: in ambito europeo la valutazione dell'impatto ambientale ha chiuso l'epoca delle dighe.

Per comprendere quanto sia insensato ostinarsi sul progetto della diga di Falzè va ricordato che:

- le ricerche recenti, condotte secondo criteri di multidisciplinarietà, hanno dimostrato che **la diga di Falzè sarebbe un'opera inutile e dannosa** (Studio Esu-Gerelli- Marchi del 1985 e studi per la redazione del Piano stral-



- cio per la sicurezza idraulica);
- i professori Todini e Forti (Università di Bologna) e il Prof. Cucchi (Università di Trieste), durante il convegno del 27.10.2012, a Sernaglia della Battaglia (Tv), hanno evidenziato i **problemi di tipo geologico e idrogeologico (carsismo e interferenza sulle falde)** che impediscono una diga a Falzè
- con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2.10.2009 è stato approvato il "Piano stralcio per la sicurezza idraulica" del fiume Piave, **legge dello Stato, che scarta definitivamente la diga e la esclude anche dalle possibili opzioni da attuare in subordine alle opere prioritarie: il miglioramento del deflusso delle acque nel percorso finale del fiume e la realizzazione di aree/casse di espansione** in vari tratti dell'alveo.
- le Direttive europee 2000/60 e 2007/60 richiedono **interventi idrau-**

lici rispettosi dell'ambiente e condivisi dalle popolazioni. Varie discipline sono chiamate a concorrere all'individuazione delle soluzioni ottimali, efficaci dal punto di vista idraulico ed a basso impatto ambientale. La diga di Falzè, oltre a danneggiare residenze e proprietà da sempre utilizzate, **deturperebbe i siti Rete Natura 2000 del Montello e delle Fontane Bianche e sarebbe incompatibile con la tutela Unesco del paesaggio dell'Alta Marca Trevigiana.**

Perciò è evidente che i ricorsi legali per bloccare qualsiasi passo verso la riproposizione della diga avranno successo. Ci auguriamo non siano necessari e che prevalgano il rispetto della legge e dell'ambiente contro gli annunci di tipo elettorale.

*Legambiente Sernaglia,

**Comitato contro la diga di Falzè

MOSE segue da pg. 3

nali, civili) e facendole scorrere in ambiti che garantiscano l'arrivo in laguna di acque fitodepurate. L'aumento delle acque dolci in gronda lagunare incrementa i **canneti** che, al deperire, **depositano sedimenti organici** utili a contrastare i processi erosivi.

TERZO DIFESA DELLE COSTE E DELLE SPIAGGE

La ricarica continuativa con sabbia riportata dal mare (subito rimossa dalle mareggiate) è insostenibile (talvolta dannosa) salvo, almeno, la difesa con

dighette sommerse o altre protezioni artificiali compatibili. Occorre ripristinare l'apporto dei sedimenti dai fiumi interrotto da dighe e traverse.

QUARTO CHIUSURE PARZIALI DELLE PARATOIE DEL MOSE

Se una bocca potrebbe talora restare aperta, dev'essere quella del Lido (dopo averne ridotta la profondità e la portata), per garantire il ricambio qualitativo delle acque urbane e della laguna nord. **Resti chiusa quella di Malamocco** (realizzato il porto in mare con una boa per estromettere petrolio e GpL e moduli per i container) **per ri-**

durre il processo erosivo e la perdita di sedimenti nella laguna centrale, con morfologia da ricostruire e Canale dei Petroli da riconfigurare e mitigare (in particolare nel primo tratto, Malamocco-S.Leonardo).

STRUTTURE E RISORSE PER STUDI E GESTIONE DI ACQUE E AMBIENTE

Occorre potenziare le strutture pubbliche (compreso il Centro Maree), il personale e gli impianti necessari per raccogliere ed elaborare i dati e migliorare le previsioni.

La struttura di monitoraggio e gestione deve essere pubblica e indipendente dai interessi di parte.

Il completamento dell'idrovia Venezia-Padova

Un progetto inutile e dannoso

di Carlo Giacomini*

Lo chiarisce finalmente il progetto preliminare per il completamento dell'Idrovia Venezia-Padova, reso pubblico in primavera 2016:

L'IDROVIA SAREBBE INUTILE DAL PUNTO DI VISTA TRASPORTISTICO

Il suo stesso Studio Trasportistico documenta che:

- "non esistono relazioni significative [in quantità] tra il porto di Venezia e l'interporto di Padova"

- non vi è alcuna aspettativa di nuovi traffici da sviluppo di nuovi insediamenti produttivi o commerciali direttamente affacciati sull'idrovia con proprio autonomo accosto (il progetto non prevede banchine/pontili/ormeggi lungo il percorso, oltre a quelli nell'interporto);

- non esiste speranza di un significativo traffico fluvio-marittimo senza rottura di carico, perché le navi fluvio-marittime più capaci non entrerebbero nell'idrovia nemmeno se ampliata, quelle più piccole sono sconvenienti in mare, e i traffici interessati a queste soluzioni (materie prime e semilavorati di basso valore) sono ormai marginali nel traffico produttivo padovano, e non sono affacciati sull'idrovia

- su un così breve tratto, con le aggiuntive, costose e lente rotture di carico iniziali e finali, non è possibile catturare altri traffici merci generici né di media-lunga percorrenza né locale, nemmeno le rinfuse solide, merci povere, che possono tollerare trasporti lenti, ma interessanti a idrovie solo con percorrenze più estese;

- nella modalità combinata idrovia+strada tra il porto di Venezia e l'intero ambito provinciale padovano, lo studio prevede solo l'attrazione di una quota di trasporti eccezionali (complicati e costosi anche su strada), nella modesta misura di 1 trasporto eccezionale alla settimana;

- il progetto infine ambisce ad una quantità di traffico container, che fissa in un sola chiatte di container al giorno per direzione, riconoscendo, però, convenienze economiche radicalmente opposte.

Il flusso di traffico previsto anche nel medio-lungo periodo (1 chiatte di container al giorno e un trasporto eccezionale a settimana) corrisponde quindi a un totale fallimento della funzionalità trasportista, tale da far bocciare definitivamente qualsiasi progetto



di nuova infrastruttura.

E se si rinuncia definitivamente all'idrovia, l'interporto potrebbe usare, come chiede da tempo, l'ampia area riservata alla darsena, per ampliamenti ferroviari.

I LAVORI RICHIESTI SAREBBERO ESTREMAMENTE GRAVOSI

Per il nuovo standard delle più grandi chiatte di classe 5a, occorrerebbe rifare o modificare significativamente quanto già fatto, comprese le conche di Mira e in riva destra della Brenta e i tratti di canale già scavato (per allargarlo anche al fondo e rimodellarne gli argini, spesso spostandone almeno uno, entrambi comunque da re-impermeabilizzare per evitare flussi tra le falde e il diverso livello idrico del canale).

L'impegno in corrispondenza dei nodi idraulici del canale Novissimo e del fiume Brenta sarebbe notevole: per consentire l'attraversamento della Brenta va realizzato un grande allargamento, in sinistra (e completato e attivato quello già abbozzato in destra) per un intero tratto del fiume per rallentarne di molto la corrente fino a renderla attraversabile dalle grandi e lente chiatte (lunghe 100 m) senza che vengano trascinate vai.

Sui nuovi argini di questo allargamento vanno inserite le nuove chiuse (rifacimento integrale di quella già realizzata in destra) di presidio/accesso all'idro-

via. Poco più valle, nel letto della Brenta, va largamente ristrutturata (e completata) la Traversa di sbarramento per il 'sostegno' del livello fluviale fino alle esigenze di pescaggio delle chiatte che lo dovrebbero attraversare.

A Mira va riconfigurato integralmente il nodo idraulico di intersezione col canale Novissimo, addossandosi ancor più sull'abitato di Piazza Vecchia con un nuovo canale di raccordo Novissimo-Brenta (alternativa) o riprofilando il fondo di un tratto del Novissimo (abbassandolo di 4-5 m, forse addirittura da lì per vari km verso foce). E largo rifacimento/raddoppio della già esistente 'conca Gusso' (per le chiatte ora volute più grandi e per tenere separate le conche di navigazione dal deflusso della piena).

Risulterebbe notevole (anche nelle possibili conseguenti criticità) lo sforzo di diffusa chirurgia (tagli, shuntaggi e suture) cui sarebbe sottoposto tutto il reticolo idraulico superficiale intersecato dal tratto di idrovia ancora da scavare, tra Brenta e Novissimo

INOLTRE SONO IRRISOLTE E GRAVEMENTE SOTTOVALUTATE LE CRITICITÀ 'LAGUNARI'

A fronte dell'inutilità trasportistica e notevoli alterazione territoriali, risultano invece irrisolte e gravemente sottovalutate le criticità 'lagunari':

continua a pg. 7

29ª Marcia in difesa del Cansiglio Grande ritorno in Palantina

di **Toio de Savognani**
e **Michele Boato**

Più di 400 persone hanno partecipato al 29° raduno della Palantina, nonostante la giornata ormai invernale. In molti sono partiti da pian Canaie prima dell'orario, tanti altri hanno fatto percorsi alternativi e si sono spinti fino a Forcella Palantina e alla famosa caverna dell'Ander de le Mate. È diventata **una festa della e per la Montagna**, un modo per rendere omaggio a questo luogo così significativo, semplicemente con la presenza, camminandoci. Il raduno è stato fatto, come da tanti anni, anche se **la Casera dal 2011 è un rudere, dolosamente bruciata poche settimane prima del raduno di quell'anno, forse un avvertimento.** A quella e altre minacce, il mondo ambientalista ha reagito civilmente, continuando la propria attività in difesa dell'Antica Foresta del Cansiglio, che non è proprietà privata o di qualche comune, ma di tutta la comunità veneta e friulana, italiana ed europea, sia come diritti che come doveri. Il sabato pomeriggio a Conegliano era presente, per la presentazione di un libro, **Licia Colò**, conduttrice televisiva, che ha parlato della drammaticità della situazione planetaria e della necessità di un futuro sostenibile; ha parlato anche del Cansiglio, ha invitato a partecipare alla camminata in Palantina e ha

poi mandato in onda un servizio nella sua trasmissione della domenica "Mondo insieme" a TV 2000.

A Casera Palantina abbiamo di nuovo spiegato il **no alla vendita dell'ex Hotel san Marco**, perché, dopo questa prima alienazione, molte altre diventerebbero possibili, sia in Cansiglio che nelle altre proprietà regionali di alto valore naturalistico (come Valvevèchia, Giazza, Monte Baldo); **l'alternativa alla vendita è la concessione a tempi lunghi in cambio della ristrutturazione e del ritorno ad uso turistico**, senza perdere la proprietà pubblica. **Il primo bando, poi ritirato**, non prevedeva l'obbligatorietà di rifare un albergo: chi comperava avrebbe potuto creare **numerosi miniappartamenti**, una chiara speculazione edilizia, **una fine ingloriosa per quella che, per secoli, era stata la casa del Capitano del Bosco della Serenissima.**

Laura Puppato, spesso presente in Palantina da quando era una semplice attivista del WWF, ha promesso il suo interessamento in Senato per fermare i tentativi di vendita.

Un altro pericolo che si sta profilando, ha spiegato **Toni Zambon**, presidente del CAI Friuli V.G., viene **dal comune di Aviano che sta progettando una finta pista per mountain bike, in realtà una vera e propria strada carrozzabile che, dal Friuli e**



passando sotto l'Ander de le Mate, dovrebbe arrivare fino a Casera Palantina: una proposta disonesta, una scusa per un collegamento che col tempo verrebbe aperto al traffico normale, come successo per la cosiddetta Dorsale che doveva essere solo strada forestale ed è aperta a tutti e in parte asfaltata.

Il 2017 sarà il 30° anno delle marce per il Cansiglio, perciò abbiamo preannunciato un'estate ricca di iniziative. Ma **un risultato** del raduno di quest'anno **c'è già stato**: l'esponente di un grosso gruppo imprenditoriale, disponibile a ristrutturare il San Marco **senza acquistarlo**, ha contattato il direttore dell'Ecoistituto del Veneto Michele Boato per chiedere aiuto, poiché da ormai due anni sta cercando di ottenere, senza risposta alcuna, dalla regione Veneto la possibilità di procedere con un regolare contratto al recupero del San Marco e al ritorno alla sua funzione di struttura turistica in piena funzionalità. Noi diamo tutto l'aiuto possibile: se sono rose fioriranno (speriamo entro primavera...)

IDROVIA VENEZIA-PADOVA segue da pg. 6

1. le tavole di progetto mostrano che **i 5 km di nuovo canale scavato in laguna** (dall'attuale termine fino al Canale 'dei petroli', a sud di Fusina) **dovrebbe essere affiancati da due argini continui, che comprometterebbero irrimediabilmente l'unitario tessuto lagunare** di bassure, ghebbi e 'tagliate' di vivificazione idraulica retrostante alla Casse di colmata

2. il progetto **non mostra dove e come la laguna potrebbe accettare il notevole apporto solido della 'torbida' delle piene del Brenta**; non ne quantifica né la densità né la massa complessiva.

Un'unica simulazione di dispersione, per un largo intorno all'attuale foce di Mira, oltre che **spaventosa** (per la prospettiva di progressiva sempre più larga costipazione di territorio lagunare ora vivo) appare **incompatibile col progetto stesso** (che invece prevede lunghi argini a isolamento di quell'intero tratto lagunare).

Si dimentica che nell'800, qualche decennio di reintroduzione della Brenta in laguna ha prodotto l'imbonimento di tutto l'attuale territorio di Valli di Chioggia (fino ad allora barene e laguna aperta) e **la rivolta di Chioggia, minacciata di imbonimento anche del suo porto, che in breve ha ottenuto l'immediata ri-deviazione del-**

la Brenta a Brondolo (fuori della laguna).

3. il progetto non verifica le **conseguenze sull'ambiente lagunare delle acque delle piene della Brenta, notoriamente inquinate oltremisura** (ma non documentate)

4. e dice poco anche sugli **eventi estremi di grandi piene del Brenta simultanee a persistenti mareggiate (tipo 1966), di cui forse sottostima il bilancio e le conseguenze -locali e generali- di apporto e innalzamento del livello della marea lagunare, specialmente a Mose chiuso.**

Raramente si è visto un progetto così inaccettabile sia per la sua inutilità, anche ufficialmente dimostrata dal progetto stesso, per il sistema dei trasporti (sul quale peraltro continua ad appoggiare la propria giustificazione primaria), **sia per le irrisolte e quasi inesplorate gravi incompatibilità ambientali rispetto al territorio a valle (la laguna di Venezia)** in cui verrebbe a scaricare gravi ed inammissibili effetti ambientali.

Perché non lo si compara con più intelligenti e compatibili alternative trasportistiche e idrauliche, come vuole il nuovo Codice appalti?

*Urbanista trasportista IUAV

PIAVE

Strada de aqua par legne e òn
storia de aqua e generazion.
Cadena che lighèa la montagna al mar
senza mai ciòr e domandar.
Aqua come 'n boccia che cor,
che ades sot an mur de cemento la mor.
Aqua vendesta par l'energia,
aqua scondesta e portada via.
Aqua fracada entro 'n canal
come te n circo 'n animal.
E ades, grave magre, ciuciàde, che à dat
come doi tete, se-enza lat.
Vorie vardarte aqua, aqua sbrissàr,
do par i sàs, fin do te 'l mar,
darghe da bere a tère e montagne,
impienir laghi, bazàr le campa-agne.
E scaldada dal sol, boccia che cor,
deventar fior, fior de vapor.
Scaldada dal sol, boccia che cor,
deventar fior... fior de vapor.

Mario Viel

Vita, lavoro, divertimento a misura di bicicletta



Portano la spesa a casa, accompagnano i bimbi a scuola e li vanno a prendere, mettono a disposizione pezzi di ricambio, organizzano traslochi ma anche concerti e spettacoli. Tutto rigorosamente in bicicletta. Sono i ragazzi dell'associazione **PEDALIA**, con sede in via Cappuccina 55 a **Mestre** (tel. 392.95902115), laboratorio di bici e punto di ritrovo. Per ottenere i servizi di Pedalia basta poco: 10 euro di iscrizione e il gioco è fatto. 200 associati, 20 volontari che si occupano del trasporto dei bimbi con una bicicletta nata dalla fusione di tre cicli e con un grande box in legno dove i piccoli possono stare comodamente seduti. Per i traslochi usano un altro modello unico: una due ruote con un carrello capace di trainare fino a 180 chili. Per ogni servizio il costo viene concordato con il committente e non è detto che sia per forza in denaro: le consegne di frutta e verdura bio per la fattoria Rio Selva di Preganziol, viene pagato con i loro prodotti. Pedalia fa consegne ma non solo: se si buca una ruota della tua bicicletta o si rompe un pezzo e non sai come fare, Pedalia corre in soccorso del ciclista appiedato. E poi realizza bici su misura.

«La bicicletta è la nostra passione, vorremmo diffondere il messaggio che più due ruote circolano meno inquinamento si produce e il traffico diminuisce», sottolineano i ragazzi. Nell'officina chiunque può ripararsi la bicicletta o costruirsi una nuova. I ragazzi recuperano cicli dismessi o abbandonati, li smontano, salvano il salvabile e i pezzi sono a disposizione di tutti. «Vogliamo anche essere un punto di ritrovo sociale», dicono Milo, Giuseppe, Francesco e Isotta, i quattro di Pedalia che lavorano full time al progetto. Le bici sono anche un mezzo per fare spettacoli: c'è la due ruote-proiettore per video e film e il pedalò per concerti itineranti. **Gloria Bertasi**

Diamo una mano a Tera e Aqua



grazie a: Battain Roberto e Bonafede Mimma, Bellenzier Carla, Benesso Maria Cristina, Bente Bevilacqua, Bonaldo Francesco, Bosello Franco e Laura, Callegari Marcella, Cecchinato Tiziano, Coop. Alimentazione e Scienza, Durigon Gianluca, Fanciulli Anna, Fasulo Ylenia, Frizziero Franco, Gallina Giancarlo, Gasparetto Cristiano, Gonzaga Roberto, Mancini Mirella, Mason Paolo, Massimi Giorgio, Milano Dario, Minuzzo Maurizio e Norbiato Elisabetta, Porcile Gianfranco, Puppini Chiara, Rizzo Maria, Rizzo Salvatore, Rocchi Francesca, Rupil Silvia, Sacchi Ettore, Santolini Maurizia, Sfriso Renato, Stevanato Francesco, Taboga Marilena e Calzavara Silvano, Trame Attilio, Vianello Franco, Vinetti Riccardo, Vismara Francesco e Nobili Paola, Zoldan Luigi



LA VOCE PIÙ INFORMATIVA E LIBERA dell'ECOLOGISMO ITALIANO

Un anno a 20 euro
(4 numeri + 5 Tera e Aqua),
Con 35 euro
la ricevi per due anni*

Ritibri

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-mail a: micheleboato@tin.it
Tera e Aqua su carta
si riceve versando almeno 5 euro*
o abbonandosi a Gaia. TeA 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



per sostenere **TERA E AQUA** e **GAIA**
inserendo il codice fiscale **901.109.802.74**
nella sezione "volontariato" nei moduli 730, CUD e UNICO

- *
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