

a cura di
Chiara Spadaro

CEMENT ARRICCHIT

viaggio nell'arcipelago veneto tra resistenze e devastazioni



EcoMagazine



Realizzato con il contributo dell'Ordine dei Giornalisti del Veneto – Premio per giovani giornalisti Massimiliano Goattin 2015

INDICE

CEMENTO ARRICCHITO, UN VIAGGIO DALL'ALTRA PARTE DEL VENETO	3
DAL MO.S.E. AL CONTORTA: IL SACCO DELLA CITTÀ	5
C'ERA UNA VOLTA LA LAGUNA	11
I TANTI LIVELLI DELLA CORRUZIONE. INTERVISTA CON GIANFRANCO BETTIN	14
GRANDI OPERE AD ALTA VELOCITÀ	20
CONFUSIONI E CONTRADDIZIONI. I DUE BINARI CHE FANNO CORRERE LA TAV	26
GUERRIERI DI LEGNO E COMUNI RESISTENTI	29
LA MAFIA NEL VENETO	32
INUTILE, DEVASTANTE, COSTOSISSIMO: ECCO IL MOSE	34
COSA RESTA DI EXPO IN VENETO	40
NEL BELLUNESE LA RAPINA È "VERDE"	45
L'OPZIONEZERO DELLA CEMENTIFICAZIONE IN RIVIERA	50
QUEI BUCHI NELL'ACQUA CHIAMATI TRIVELLE	54
LA MAPPA DEI CONFLITTI AMBIENTALI	57

CEMENTO ARRICCHITO, UN VIAGGIO DALL'ALTRA PARTE DEL VENETO

6/5/2015

Riccardo Bottazzo

introduzione

Immaginiamo un lungo viaggio a tappe. Un viaggio al di fuori delle rotte turistiche che ci conduca verso quel Veneto che in tanti, troppi, fanno finta di non vedere. Immaginiamo di viaggiare attraverso un paesaggio letto nella sua fragilità ambientale, tra devastazioni passate, devastazioni presenti e devastazioni future. Un viaggio che ci racconti storie di corruzione, cementificazioni, mafie e tangenti, ma anche storie di donne e uomini che hanno avuto il coraggio di opporsi, di resistere e di urlare a tutti, anche a chi questo coraggio non lo ha avuto, che un altro Veneto, un altro mondo, non solo è possibile ma è anche necessario.

Questo viaggio è Cemento Arricchito. Un progetto nato dalla giornalista vicentina **Chiara Spadaro** che si è meritato il premio istituito dall'Ordine dei giornalisti del Veneto in memoria di Massimiliano Goattin. Non senza soddisfazione, possiamo annunciare che Cemento Arricchito uscirà in anteprima su EcoMagazine in una serie di puntate a cadenza bisettimanale.

Il progetto coordinato da Chiara, si avvarrà della collaborazione di altri giornalisti come Ernesto Milanese e Sebastiano Canetta. L'obiettivo è di tracciare una mappa dei conflitti ambientali in atto nella nostra Regione, con un occhio nel passato e lo sguardo nel futuro. Reportage, inchieste, articoli a tutto tondo per esplorare assieme a noi quel Veneto che i media tradizionali tendono volentieri ad ignorare.

Come è caratteristica del giornalismo on line, Chiara e il suo gruppo utilizzeranno per questo nostro viaggio/inchiesta tutte le tecniche multimediali, dai filmati in esclusiva alle gallerie fotografiche, dalle geolocalizzazioni alle mappature, dai documenti in pdf per approfondimenti ai link ad altri siti, sino agli ebook scaricabili ed agli oramai inevitabili social network. E senza neppure trascurare la buona, vecchia, tradizionale... scrittura!

Che altro dirvi se non "seguiteci nel nostro viaggio!" Partiremo come si conviene da Venezia, in prossimità della manifestazione di sabato 9 maggio, col primo reportage dedicato alle Grandi Navi (a proposito di devastazioni... che altro non sono questi aborti di nave se non speculazioni edilizie galleggianti?). Altre tappe seguiranno a cadenza bisettimanale.

Dimentico qualcosa? Ah sì, l'hashtag!

Sarà **#CementoArricchito** naturalmente!



#CEMENTOARRICCHITO

DAL MO.S.E. AL CONTORTA: IL SACCO DELLA CITTÀ

7/5/2015

#VENEZIA

Chiara Spadaro, Gaia
Alberti, Tommaso
Cacciari, Davide Giacometti

Chi ha i capelli bianchi se lo ricorda ancora il 4 novembre 1966. La città era sommersa dalle 22 del giorno precedente e alle 5 del mattino la marea avrebbe dovuto ritirarsi, ma così non è stato. Il forte scirocco tiene l'acqua in Laguna, verso mezzogiorno si aggiunge una seconda marea, alle 18 la terza. Mentre saltano telefoni, luce e gas, l'Adriatico in tempesta sbreccia le difese a mare travolgendo Pellestrina e Sant'Erasmus; le onde si infrangono direttamente sulla Basilica. Tutto il Veneto, intanto, è sconvolto dalle piene dei fiumi che scendono tumultuosamente a valle.

Venezia acqua alta 4 novembre 1966



L'Acqua Granda

Il dibattito inizia da qui: il 4 novembre 1966. Riconoscendo nel dissesto idro-morfologico della Laguna la vera causa del disastro, la mobilitazione nazionale e locale impone allora al Governo la prima scelta controcorrente del secolo: la **Legge Speciale per Venezia**. Di questo primo impianto normativo vengono poi elusi tutti i principi, mantenendo solo l'accentramento decisionale. E con gli **indirizzi del 1975** si impone alla comunità scientifica la scelta politica di chiusure mobili alle bocche di porto (l'antenato del MoSE).

Proprio per rendere più celere il passaggio alla fase operativa, il cosiddetto "partito del fare" (il cui campione era l'allora leader del Psi veneziano, Gianni De Michelis), si adopera per la creazione di un **Consorzio, il Venezia Nuova** (Cvn), a cui progressivamente – dalla **seconda Legge Speciale del 1984** alla **Legge Obiettivo del 2001** – viene affidato il ruolo di monopolista assoluto.

Con una pioggia di miliardi pubblici, i capitani delle **imprese del Cvn**, diretti da Giovanni Mazzacurati, hanno potuto comprarsi progressivamente pezzi importanti della città, della Regione e dello Stato, imponendo alla comunità la più grande opera chiamata **Modulo Sperimentale Elettromeccanico** e conosciuta a tutti come MoSE.

A nulla sono servite le proteste di comitati e studiosi nazionali e internazionali (**MOSE errori, limiti e ragioni alternative Parte 1 / Parte 2**), né la presentazione di almeno 17 altri progetti meno invasivi

e meno costosi. L'opera è partita, distruggendo due aree Sic (Sito interesse comunitario) del litorale, modificando correnti e secche e affamando l'amministrazione cittadina.

Oggi i lavori di costruzione del MoSE sono fermi: paralizzati dalla "**retata storica**" del 4 giugno 2014 che ha decapitato la cupola del Consorzio e della politica veneta, gli operai sono in cassa integrazione e la città commissariata. E la consegna dell'opera, se mai avverrà, è **slittata nuovamente**.

Ma a Venezia la democrazia è stata scippata anche da un altro "potere forte", che con il Consorzio ha sempre giocato di sponda, il Porto. Presieduta da Paolo Costa, l'istituzione non ha mai davvero gestito il traffico marittimo, ma anzi, lo ha subito e agito sempre nel sostegno del gigantismo navale. **Oggi, quei mezzi, non somigliano nemmeno più a navi**.

I problemi che hanno fatto nascere il **Comitato No Grandi Navi** sono ambientali, sociali, economici, culturali e di salute, ben illustrati nel libro "**Venezia, la Laguna, il porto ed il gigantismo navale. Libro bianco sul perché le grandi navi debbano stare fuori dalla laguna**", a cura di Gianni Fabbri e Giuseppe Tattara.

Infografica Grandi Navi



Un'altra data che è bene ricordare è il 13 gennaio 2012: verso le 21.00 naufraga la Costa Concordia, a poche miglia dall'Isola del Giglio. Così, un "inchino" finito male pone sotto gli occhi di tutti la potenziale pericolosità di questi "giganti del mare". La prospettiva di un possibile disastro anche a Venezia, dove la distanza dalle case e dai palazzi storici è irrisoria, spinge il Governo a varare il **Decreto Clini-Passera**, che vieta il passaggio delle navi sopra le 40mila tonnellate (poi diventeranno 96mila) nel canale della Giudecca. Il Decreto, tuttavia, viene presto **annullato** dal Tar del Veneto, a inizio 2015.

Il Governo non propone alcuna alternativa fino all'agosto 2014, quando viene dato parere favorevole allo scavo del canale Contorta Sant'Angelo, ritenuto l'unico progetto "sul tavolo".

Intervista a **Francesco Giavazzi**

Cemento Arricchito 02 - intervista a Francesco Giavazzi



Cemento Arricchito 02 - infografica Contorta



- Rettore dell'università Ca' Foscari di Venezia 1992-1996
- Ministro Lavori Pubblici con delega Aree Urbane - 1996 -1998 Governo Prodi
- Sindaco di Venezia dal 2000 al 2005 (approva il Mo.S.E. contro il parere del Consiglio Comunale)
- 2003-2009 Presidente della Commissione per i trasporti e il turismo presso il Parlamento Europeo
- Dal 13 luglio 2007 ricopre la carica di Commissario Straordinario per l'ampliamento dell'insediamento militare americano all'interno dell'aeroporto "Dal Molin" di Vicenza

~~Dal luglio 2008 è Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, ente gestore del porto di Venezia. È inoltre membro del consiglio direttivo di Assoport, associazione che rappresenta le autorità portuali~~

Infografica Contorta

Protagonista della nuova opera **Contorta Sant'Angelo** è sempre Paolo Costa, attraverso l'Autorità portuale e con il sostegno dell'ex ministro Lupi, per un progetto che prevede 5 o 6 anni di lavori, una montagna di soldi pubblici destinati allo scavo del nuovo canale portuale che oggi misura 1 metro per 2. **Pexo el tacòn del buso.**

Si tratta di un'opera fortemente impattante che è già stata bocciata, sia dalla **commissione Via** (Valutazione impatto ambientale), che **dall'Ispra** (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale).



Intervista a **Salvatore Settis**

Intervista a **Cesare De Piccoli**

Cemento Arricchito 02 - intervista a Cesare De Piccoli



Intanto, ancora un progetto – che questa volta prevede l'estromissione delle grandi navi dalla Laguna – si sta proponendo come la vera alternativa al Contorta: è il **Venis Cruise 2.0**. Cesare De Piccoli è il promotore di un progetto di terminal alla bocca di porto del Lido, con l'obiettivo di trasformare lo sfruttamento della natura e delle risorse in una forma di economia sostenibile e lavorando sulla coesione solidale dei diversi attori coinvolgendo le tre assi Porto, città e Laguna. Nel rispetto della Laguna, come un organismo: complesso e vivente.

C'ERA UNA VOLTA LA LAGUNA

#VENEZIA

Riccardo Bottazzo

13/5/2015

Tanto tempo fa – tanto che potremmo anche scrivere “c’era una volta”, se ci fosse un lieto fine come in ogni favola che si rispetti – viveva nella nobile città di Venezia uno studioso che rispondeva al nome di Cristoforo Sabbadino e che copriva il delicato incarico di “proto” della Serenissima. Noi moderni lo definiremmo un ingegnere idraulico. All’epoca correvano i primi anni del XVI secolo e nella Città dei Dogi infervorava un acceso dibattito sul futuro della laguna. Che poi, come ben sanno tutti i veneziani, è il futuro stesso della città. Perché non c’è Venezia senza laguna, né laguna senza Venezia.

Alle tesi del Sabbadino, convinto che la laguna fosse un organismo vivo e, come tale, andava accudita, protetta e gestita giorno per giorno, assecondando il suo millenario respiro tra le maree periodiche e la entranti acque fluviali, si opponeva tale Alvise Cornaro, un “nobilhomo” padovano che aveva costruito le sue fortune economiche e politiche come proprietario terriero.

Detto Cornaro, leader del partito agrario, non aveva nessuna specifica competenza in idraulica ma ugualmente sosteneva che la laguna doveva essere dominata e arginata. Acqua e terra, diceva il Cornaro, andavano nettamente separate per impedire alle

maree di invadere i campi. I canali inutili alla navigazione e al trasporto delle merci, dovevano essere interrati e le barene bonificate per recuperarle all’agricoltura.

Doppio futuro

Due concezioni inconciliabili. Due strade diverse che avrebbero portati a due futuri radicalmente diversi. La spuntò, per nostra buona sorte, il proto che davanti al doge e al maggior consiglio mise a tacere l’agricoltore con questa inconfutabile argomentazione: “Cornaro sta a Padoa” e di conseguenza è “incompetente a ragionar d’idraulica”. Quel giorno, la scienza trionfò sulla (cattiva) politica. Anche per merito di un po’ di campanilismo.

L’idea della laguna come organismo vivente, bisognoso di cure continue e di infinite attenzioni, così che questa regali spazio vitale tanto all’uomo che alle terre e alle acque, visse finché visse la Serenissima. Non so dire se i nostri antenati fossero più saggi o se avessero un rapporto con la laguna che oggi noi abbiamo perduto. Diciamo semplicemente che erano altri tempi. Certamente avevano – cosa che noi oggi non abbiamo – la sovranità nel loro territorio e la difesa della laguna era la prima “ragion di Stato”.



o o morte

Storia passata. Col secolo del carbone e dell'acciaio arrivò il modernismo e la laguna fu letta come un fastidio, un ostacolo di acqua e terra che si opponeva al progresso, alla realizzazione delle grandi periferie industriali, all'approdo delle petroliere. Cominciarono le opere distruttive d'inizio secolo come lo scavo del canale dei petroli e l'interramento di Porto Marghera. Il Doge non c'era oramai più e il Cornaro sarebbe stato felice.

Ma la storia non si ferma mai e c'è sempre una partita di ritorno. Con l'Acqua Granda di quel pauroso 4 novembre del 1966, come racconta la prima puntata di Cemento Arricchito, la laguna suonò il primo campanello d'allarme per ricordarci che le catastrofi, anche quelle naturali, non sono mai davvero naturali. Se costruisci dove il terreno è franoso, prima o poi la casa crolla. Se interri le barene che assorbono l'acqua in entrata, prima o poi la marea ti travolge.

Il futuro di Venezia, evolutasi da Città dei Dogi a Patrimonio dell'Umanità, divenne una questione dibattuta a livello mondiale. La legge speciale che ne scaturì ripropose, per tanti versi, il dibattito "Sabbadino vs Cornaro". E anche questa volta a

spuntarla fu il Sabbadino. La legge poneva dei solidi principi di rispetto delle peculiarità dell'ecosistema lagunare. Ricordiamo solo il divieto di realizzare in laguna opere per loro natura irreversibili.

La legge defraudata

Ma di buoni propositi, si sa, è lastricata la strada che porta all'inferno. Proprio la legge speciale – stravolta nei suoi principi dagli indirizzi applicativi e dall'istituzione di un organismo gestionale unico come il Consorzio Venezia Nuova, totalmente slegato dal controllo democratico dei veneziani – si trasformò in una potente bocca da fuoco per i nuovi pirati che avevano preso di mira la laguna. Il nemico stavolta era il "partito del fare", i sostenitori delle Grandi Opere. In laguna arrivano devastazioni come il Mose, le opere complementari, le barene artificiali, le Grandi Navi... Ancora si parla di "opere necessarie", si fa leva sul ricatto "lavoro contro ambiente". Gli investimenti pubblici vengono deviati verso la criminalità organizzata e finiscono per drogare la stessa democrazia, finanziando politici corrotti a destra, in particolare, ma anche a sinistra.

Filibustieri di ieri e filibustieri di oggi

E qui corre tutta la differenza tra i devastatori di oggi e i cementificatori di un secolo fa. Il canale dei Petroli fu scavato perché si pensava, con un ragionamento poco lungimirante ma onesto, di costruire un futuro occupazionale per Porto Marghera. Il Mose invece non ha nessuna giustificazione onesta. L'opera è sbagliata di per sé. Lo dice la Via, lo dicono gli scienziati, lo dicono i pescatori che tutti i giorni vedono l'antica laguna trasformarsi in un braccio di mare aperto. E così, per gli stessi identici motivi, è sbagliato in sé lo scavo del Contorta. Come è sbagliato che tutta la città debba pagare i danni causati dal passaggio di quegli aborti di meganavi per far far cassa alle Compagnie di Crociera. E questi sono dati di fatto. Dati assodati da un milione di studi che non starò qui a ricordare.

Non ci sono motivazioni sbagliate, o poco lungimiranti, ma oneste per questi scempi. Il loro unico scopo è costruire una macchina da tangenti. Il loro unico obiettivo è trasformare la laguna in "carne di porco" per deviare finanziamenti pubblici in tasche private.

Il nostro, è un nemico che ha tanti volti e nessuna dignità.

Un nemico che si combatte solo a colpi di democrazia, costruendo spazi di partecipazione come la splendida manifestazione di sabato scorso, dando il giusto peso ai pareri tecnici degli scienziati, restituendo potere decisionale alle amministrazioni del territorio, più vicine ai cittadini.

Perché la battaglia per la laguna è la battaglia per la democrazia.



I TANTI LIVELLI DELLA CORRUZIONE. INTERVISTA CON GIANFRANCO BETTIN

16/5/2015

La devastazione di Venezia e della sua laguna, con la quale abbiamo aperto il nostro viaggio inchiesta sui conflitti ambientali del Nordest, comincia ben prima del Mose. Da un secolo a questa parte, per cementificatori e “sviluppisti” la Città dei Dogi è stato un grande laboratorio di sperimentazione che ha aperto la strada a tutte le Grandi Opere, inutili e distruttive, che hanno afflitto il Paese. Perché se riesci a far approvare un progetto come il Mose in una città che è sotto gli occhi del mondo come Venezia, allora puoi fare tutto dappertutto.

E' anche vero comunque che, il “sacco di Venezia” ha avuto delle caratteristiche uniche, come unica è la nostra città. Ne parliamo con una persona che questo “sacco” lo ha seguito, denunciato e combattuto sulle barricate degli ambientalisti sin dal suo primo approccio con la politica: **Gianfranco Bettin**.

#VENEZIA

Riccardo Bottazzo

A Venezia non si può fare speculazione edilizia, come in terraferma. Tutta città storica è vincolata. La sua cementificazione è stata l'alterazione dell'equilibrio idrogeologico ed idrodinamico della laguna con le grandi manomissioni del 900: lo scavo dei canali come quello dei Petroli l'interramento di una larga percentuale della laguna per realizzare Porto Marghera, l'aeroporto e altri imbonimenti. Non potendo attaccare la città storica, la speculazione si è scaricata sulle sue acque, stravolgendone il delicato equilibrio ecologico. Pochi purtroppo avevano chiaro il concetto che la laguna è una parte imprescindibile di Venezia.



Poi arrivò, l'Acqua Granda...

L'alluvione del '66 è stata campanello d'allarme. Tutti hanno capito che l'ecosistema lagunare, negli anni precedenti, era stato manomesso talmente tanto da farlo... impazzire. Questo comunque non ha impedito il prosieguo dello scavo del canale dei Petroli che era in fase di completamento. Ma di positivo c'è l'arrivo, nel '73, della legge Speciale in cui, per la prima volta, viene colta la necessità di fermare lo stravolgimento dell'ecosistema e si pone la questione di interventi di salvaguardia e di interventi di natura eccezionale. Fu un inizio promettente perché questa legge ferma la realizzazione della terza zona industriale. Ricordo che la Porto Marghera storica ha due zone industriali realizzate coprendo le barene con quello che veniva estratto dallo scavo dei canali. La terza zona industriale, che doveva sorgere da Fusina a Chioggia, era progettata per essere più vasta delle due precedenti messe insieme. Oggi, di questa follia, è stata realizzata solo una piccola fase iniziale con le casse di colmata.

Un inizio promettente, quindi. Ma poi cosa è successo?

Che la legge speciale viene stravolta. I cosiddetti "interventi straordinari" vengono intesi non come opere di manutenzione e di riequilibrio per combattere le acque alte intervenendo sulle loro cause, ma come lavori di tipo ingegneristico per contrastarne gli effetti. Il primo progetto, che non a caso chiamato Progettone, parla di dighe fisse. Questa idea viene poi superata con quello che sarà il Mose ma contraddicendo, anzi tradendo, il mandato della legge speciale che parla di interventi gradual, reversibili, non impattanti. Tutte caratteristiche che il Mose certo non possiede.

Come è stato possibile che un progetto così devastante e contrario alla legge venisse approvato?

Quello che avete chiamato “sacco di Venezia” è stato attuato attraverso una vasta opera di concussione e di prosciugamento delle risorse destinate alla rigenerazione socioeconomica e alla manutenzione diffusa. I finanziamenti che dovevano essere destinati alla città e alla salvaguardia vengono addirittura spesi contro di essa. A spianargli la strada ci ha pensato il primo governo Berlusconi con la legge Obiettivo. In questo modo il Mose è stato diventato una sorta di paradigma per tante altre opere simili. Penso al ponte di Messina, a certi tratti di Tav, a tante autostrade inutili.

Ma la corruzione, ha avuto un peso determinante? Il Mose poteva essere realizzato da persone oneste?

La corruzione è stata un elemento in più. L'opera sarebbe stata ugualmente sbagliata ma nulla impediva che fosse realizzata in modo onesto. Il fatto è che la corruzione è un problema italiano diffuso e avviene sia con le procedure semplificate che con le procedure... complicate. Nel caso del Mose, la corruzione è stata indispensabile a superare una serie di scogli. Ricordo che il Mose ha avuto una sola Via e negativa, e negativo era anche il parere del consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Ma tutte le volte che c'è stata qualche complicazione è intervenuta la corruzione a semplificare e a mandare avanti l'opera. Possiamo quindi dire che la corruzione è un elemento costitutivo del Mose, come di tante altre Grandi Opere. Ma non cadiamo nella trappola degli ultimi fautori del Mose che sostengono che l'opera è eccellente ma la realizzazione avvelenata da qualche mela marcia. L'opera rimane comunque sbagliata.

Come funzionava la corruzione? A leggere il libro “La Grande Retata”, scritto dai giornalisti del Gazzettino, pare che tutta la città fosse corrotta.

Non tutti erano corrotti. Ma va dato atto al Consorzio di essersi mosso in maniera molto molto spregiudicata. Operavano una corruzione a 360 gradi che non investiva solo la destra. Ci sono anche persone di sinistra e di estrema sinistra che sono finite nel libro paga del consorzio. Certo, magari non hanno fatto perizie false, come altri hanno fatto, ma comunque hanno lavorato sotto l'ombrello vasto del Consorzio Venezia Nuova che aveva messo in atto una strategia mirata ad ingraziarsi la città, coinvolgendo anche gente che non era d'accordo col Mose ma che, grazie a questa strategia, finiva per starsene tranquilla pur di mantenere buoni rapporti con loro

Un sistema corruttivo a più strati, quindi...

Sì, c'era la corruzione vera e propria per cui quel funzionario, quell'esperto, sanciva che l'opera andava bene, o addirittura si faceva scrivere i referti dal consorzio e lui poi li sottoscriveva, come stato documentato. Poi c'era il politico corrotto che prendeva i soldi e sapeva che in ogni caso doveva difendere il Consorzio. Poi c'era la “corruzione”, da scrivere tra virgolette, di scienziati, periti ed esperti che facevano consulenze magari su aspetti marginali o addirittura del tutto irrilevanti. Magari erano perizie sane ma che non toccavano il cuore della questione. In questo modo anche queste persone entravano nell'orbita del Consorzio.

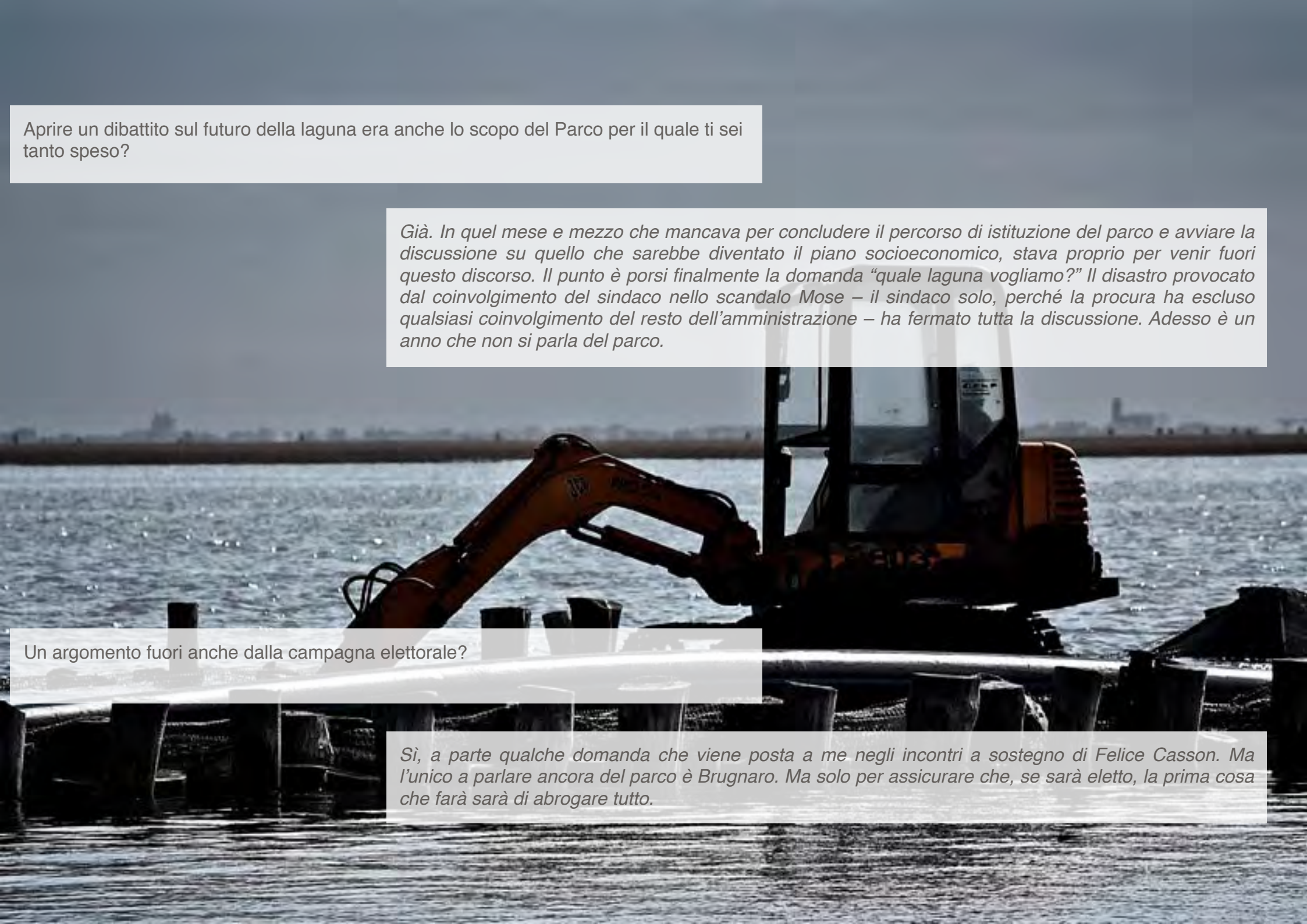
Poi c'era un altro tipo di “corruzione”, questa da scrivere con quattro virgolette, con cui giornalisti, scrittori, intellettuali venivano coinvolti in attività pulite e prendevano qualche cachet dal Consorzio per qualche iniziativa, anche benemerita, come la scrittura di un libro. Penso a ottimi scrittori come Acheng, Brodskij e altri. Tutto faceva immagine e creava relazioni. Intendiamoci, io penso che un'impresa fa bene a sponsorizzare attività sportive, culturali o di beneficenza, perché è un modo per ricambiare la città del fatto che ha ricevuto dei lavori da realizzare. Ma nel caso del Consorzio Venezia Nuova tutto questo faceva parte di un sistema in cui tutto era teso ad assumere un controllo egemonico che andava dalla corruzione vera e propria al semplice accattivarsi le simpatie.

Un sistema che presuppone molto denaro a disposizione.

Certamente avevano bisogno di rubare molto. Se voglio oliare meccanismi, corrompere a largo raggio, avere nel mio libro paga politici potenti e funzionari di grado elevato ho bisogno di un sacco di soldi e quindi debbo fare creste enormi sulle spese. Ma tutto questo è un “di più” odioso rispetto un’opera che sarebbe comunque stata sbagliata

Di fronte a questo strapotere non solo economico ma anche mediatico, che spazio veniva lasciato ai pochi oppositori?

Questa è un altro punto dolente della questione. Una tale potenza di fuoco ha messo a tacere tutto il dibattito sulle possibili alternative. Non è potuta crescere una seria discussione sulla salvaguardia o maturare ipotesi su come realizzare una città sostenibile. Soprattutto non è stata fatta crescere l’idea che si possa salvare la laguna e progettare un futuro per Venezia anche senza Grandi Opere. Questi sono percorsi che avrebbero avuto bisogno di dibattiti e di discussioni che non ci sono stati. I guasti compiuti dal Mose sono molto profondi e non si fermano alla devastazione ambientale.

A yellow excavator is positioned on a pier or construction site over a body of water. The excavator's arm is extended, and it appears to be working on a structure made of wooden pilings. The background shows a wide expanse of water under a clear sky.

Aprire un dibattito sul futuro della laguna era anche lo scopo del Parco per il quale ti sei tanto speso?

Già. In quel mese e mezzo che mancava per concludere il percorso di istituzione del parco e avviare la discussione su quello che sarebbe diventato il piano socioeconomico, stava proprio per venir fuori questo discorso. Il punto è porsi finalmente la domanda “quale laguna vogliamo?” Il disastro provocato dal coinvolgimento del sindaco nello scandalo Mose – il sindaco solo, perché la procura ha escluso qualsiasi coinvolgimento del resto dell’amministrazione – ha fermato tutta la discussione. Adesso è un anno che non si parla del parco.

Un argomento fuori anche dalla campagna elettorale?

Sì, a parte qualche domanda che viene posta a me negli incontri a sostegno di Felice Casson. Ma l’unico a parlare ancora del parco è Brugnaro. Ma solo per assicurare che, se sarà eletto, la prima cosa che farà sarà di abrogare tutto.

GRANDI OPERE AD ALTA VELOCITÀ

21/5/2015

Chiara Spadaro,
Marko Urukalo,
Gaia Alberti, Davide
Giacometti

#VICENZA

“Realizzare interventi idraulici necessari per ridurre il rischio idraulico”. “Evitare la congestione del traffico nella zona della stazione Vicenza Tribunale”. “Evitare e prevenire criticità che dovessero generarsi per la realizzazione di opere nel sottosuolo”. “Si richiede che la realizzazione delle opere avvenga con fasi che consentano la minimizzazione degli impatti viari”, poiché “il progetto interferisce con i più importanti assi viari di Vicenza”. “Si richiede un approccio adeguato sotto i profili della qualità di analisi e di progettazione”, vista la “rilevanza paesaggistica-storico-culturale del sito”. Sono “molteplici (le) interferenze tra le infrastrutture di progetto e il contesto insediativo interessato”. E “non tutte le basi cartografiche utilizzate per lo studio di fattibilità sono aggiornate”.

Non sono le critiche di qualche comitato o associazione locale in merito al progetto Tav a Vicenza, ma le osservazioni fatte dal Consiglio comunale di Vicenza allo **studio di fattibilità sull’“attraversamento del territorio vicentino della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova”**. Hanno redatto **24 osservazioni** al progetto di Rfi spa – **Rete ferroviaria italiana**, una società partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato -, nelle quali si sottolineano numerosi punti deboli, ma i consiglieri comunali hanno comunque votato a favore in 23 su 29 (solo in due si sono dichiarate contrarie) quella che – nelle **parole del sindaco Achille Variati (PD)** – è “una straordinaria, storica ed irripetibile occasione per la città di Vicenza di pilotare, anziché subire, una grande opera (...), rilanciando la città nel contesto regionale”.

Così, il 13 gennaio 2015, il Consiglio comunale ha **approvato** lo **studio di fattibilità** commissionato dal **Consorzio IrcAv due** – costituito nel 1991 dalle spa **Fintecna, Ansaldo, Impregilo, Salini costruttori, Lamaro appalti, Astaldi e Condotte**, per la progettazione e costruzione del tratto Tav Verona-Venezia – e progettato dallo **studio E-Farm Engineering & Consulting srl** di Marghera (Ve), a firma dell’ingegnere **Gianmaria De Stavola** (“socio senior” della società). Un nome che non è nuovo alle grandi opere in Veneto, e non solo: dalla Pedemontana veneta a quella lombarda, dal Passante di Mestre a Veneto city.

Già nel 2012 viene scritto un primo studio di prefattibilità per la tratta vicentina AV/AC – parte del noto “**Corridoio 5**” che dovrebbe collegare Lione a Kiev -, aggiornato nel 2014 “su iniziativa della **Camera di Commercio di Vicenza**, della **Regione Veneto** e del **Comune di Vicenza** – come si legge sul sito del Comune -, sostituendo il previsto attraversamento in galleria delle aree maggiormente urbanizzate della città di Vicenza con un passaggio in superficie e, in parte, per motivi urbanistico-ambientali, in trincea coperta, al fine di ridurre i costi di realizzazione”.

Nel luglio 2014 si arriva alla firma del **Protocollo d'intesa** per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona-Padova, tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Veneto, RFI spa, il Comune e la Camera di Commercio di Vicenza. In quel documento si delineano già le caratteristiche peculiari del passaggio del Tav a Vicenza, che saranno poi approfondite nel progetto preliminare: la realizzazione della **nuova stazione “Vicenza Fiera”**, “a servizio del traffico AV/AC, regionale e merci”; un intervento di “**ricucitura urbana**” nel **quartiere dei Ferrovieri**, con “l'interramento della linea storica e della linea AV/AC”; la realizzazione della **nuova stazione “Vicenza Tribunale”** per il “traffico regionale e inter regionale, nonché con funzioni di ‘volano ferroviario’”.

Seguono una serie di “**opere connesse**” **viarie, di trasporto pubblico locale e di messa in sicurezza idraulica**, che sono “parte integrante sostanziale ed imprescindibile del progetto da realizzare”. In tre passi: la “realizzazione di interventi idraulici necessari per ridurre il rischio idraulico generato dal fiume Retrone e dal fiume Bacchiglione” attraverso un “**by-pass idraulico**”; la creazione di una nuova “linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica”, il **filobus**; e la costruzione di una “**gronda sud**, per evitare la congestione del traffico nella zona della stazione ‘Vicenza Tribunale’ e per dare efficacia alla ricucitura urbana” dei Ferrovieri, “verificando la possibilità di comprendere una **galleria sotto monte Berico**”.

I sottoscrittori, convinti della “necessità che il successivo sviluppo progettuale garantisca la massima riduzione degli impatti e la qualità ambientale, paesaggistica e architettonica delle opere”, parlano di una progettazione “dolce” per Vicenza, che porterà a “**rinunciare ai 300 km/h di velocità** di progetto della nuova linea ferroviaria, a favore di ricadute positive sul territorio”.



I sottoscrittori, convinti della “necessità che il successivo sviluppo progettuale garantisca la massima riduzione degli impatti e la qualità ambientale, paesaggistica e architettonica delle opere”, parlano di una progettazione “dolce” per Vicenza, che porterà a “**rinunciare ai 300 km/h di velocità** di progetto della nuova linea ferroviaria, a favore di ricadute positive sul territorio”.

Video-intervista a **Guglielmo Verneau**, ingegnere



Le **mappe** a cui si riferisce Guglielmo Verneau sono consultabili on line: [qui](#) e [qui](#).
Ingrandendole è possibile vedere i dettagli del progetto.

Nel progetto preliminare, infatti, si parla di una velocità “di 220 km/h nei tratti iniziali e finali del quadruplicamento e di 160 km/h nei tratti di linea rimanenti, e un’ulteriore **riduzione a 130-140 km/h in corrispondenza dell’attraversamento di Vicenza**” (l’attuale velocità di linea è di 120-140 km/h). La morfologia di questo territorio e le numerose fermate lungo la tratta, infatti, non consentono di raggiungere grandi velocità, tanto che il guadagno in termini di tempo nel raggiungere Milano da Venezia è stato calcolato in **5 minuti**. 5 minuti di tempo che valgono in tutto il tratto vicentino Montebello-Grisignano di Zocco **2 miliardi 456 milioni di euro**, secondo le stime, “di cui 1.896.000.000 euro necessari per il tratto da Montebello a Vicenza Tribunale, comprensivi dei 192 milioni per le opere connesse”.

Infografica:
numeri del Tav
a Vicenza

.TAV a Vicenza



Così, mentre “l'esistente stazione di campo Marzio viene riconvertita ad altro uso” – come si legge nel progetto, senza ulteriori dettagli -, si pensa a come garantire per le due nuove stazioni (situate in zone a **rischio idrogeologico**) “un inserimento architettonico-paesaggistico coerente e in armonia con i valori tutelati anche dalla limitrofa buffer zone **Unesco**”. Il rischio che Vicenza venga iscritta nella “**List of World Heritage in danger**” – già tangibile **in passato**, per la costruzione di una nuova base militare statunitense in città al Dal Molin -, è concreta: la lettera scritta all'Unesco da Francesca Leder – docente di architettura all'Università di Ferrara, attiva in **Out**, **l'Osservatorio urbano territoriale di Vicenza** – ha ricevuto subito risposta.

Paolo Ceccarelli, Cattedra UNESCO in Pianificazione urbana e regionale per lo sviluppo locale sostenibile, Università di Ferrara.





Insieme ad Out ([qui](#) il dossier prodotto dall'associazione sul Tav a Vicenza), sono state numerose le realtà cittadine a mobilitarsi, dal dicembre 2014, per chiedere la **moratoria del progetto**. Gli abitanti hanno iniziato a riunirsi per avere maggiori informazioni sul Tav a Vicenza, fare contro-informazione in città e chiedere al Comune di convocare delle assemblee nei quartieri per illustrare il progetto nei dettagli e sono nati così in questi mesi **comitati** in diverse zone: dai **Ferrovieri** a Vicenza est a San Lazzaro. Dai circoli vicentini di **Legambiente** (l'aria di Vicenza è la più inquinata del Veneto, secondo il [rapporto Mal'aria 2015](#)) al centro sociale **Bocciodromo**, sono molto diversi i punti di vista per un'alternativa alla Tav a Vicenza (come il **progetto** presentato dall'associazione "**Ferrovie a Nordest**").

Ma almeno due sono gli aspetti condivisi da tutti: da un lato, la denuncia del **mancato coinvolgimento democratico dei cittadini** nella scelta di un progetto che muterà profondamente il futuro di Vicenza; dall'altro, la richiesta di **mantenere la stazione centrale**, porta che si apre sul centro storico della città. Una pressione che è servita, intanto, a **rallentare** l'iter progettuale: la presentazione del progetto definitivo, inizialmente prevista per giugno, è slittata all'autunno e il sindaco Variati ha dichiarato che sentirà il parere degli abitanti con un "questionario sugli aspetti locali" del progetto.

CONFUSIONI E CONTRADDIZIONI. I DUE BINARI CHE FANNO CORRERE LA TAV

28/5/2015

Giulio Todescan

#VENETO

Tav sì, Tav no. Alta velocità, alta capacità. Servizio per pendolari, concorrenza con l'aereo. C'è grande confusione nel dibattito su quella che, con una semplificazione, viene comunemente definita sui giornali e dai politici "Tav" (e così la chiameremo anche noi). In Veneto in particolar modo: perché quella che si va progettando (per la tratta Brescia-Verona ci pensa il contraente generale Cepav Due, per la Verona-Padova un altro consorzio, Iricav Due) è una ferrovia ad alta velocità, pensata per collegare alla velocità della luce il Veneto con i grandi poli urbani – Milano e Roma – ma allo stesso tempo si traveste quasi da metro, con la realizzazione prefigurata di ben quattro stazioni

in 120 chilometri, da ovest a est Verona, Vicenza, Padova e Venezia. Una ogni 40 chilometri, un vero e proprio unicum italiano (europeo?), dal momento che nemmeno le regioni che ospitano le più grandi metropoli della penisola, Lazio e Lombardia, hanno un numero così alto di stazioni Tav. La contraddizione sta tutta qui. Ed è qui la causa del contorsionismo vicentino, dove si vuole a tutti i costi far fermare un treno per poter realizzare stazioni e opere complementari, ma facendo così si perderebbe il vero vantaggio di una ferrovia ad Alta velocità, che sarebbe poi quello di saltare le città medio piccole schizzando direttamente da un polo metropolitano all'altro.

AREOPORTO
M. POLO

Lido di Jesolo

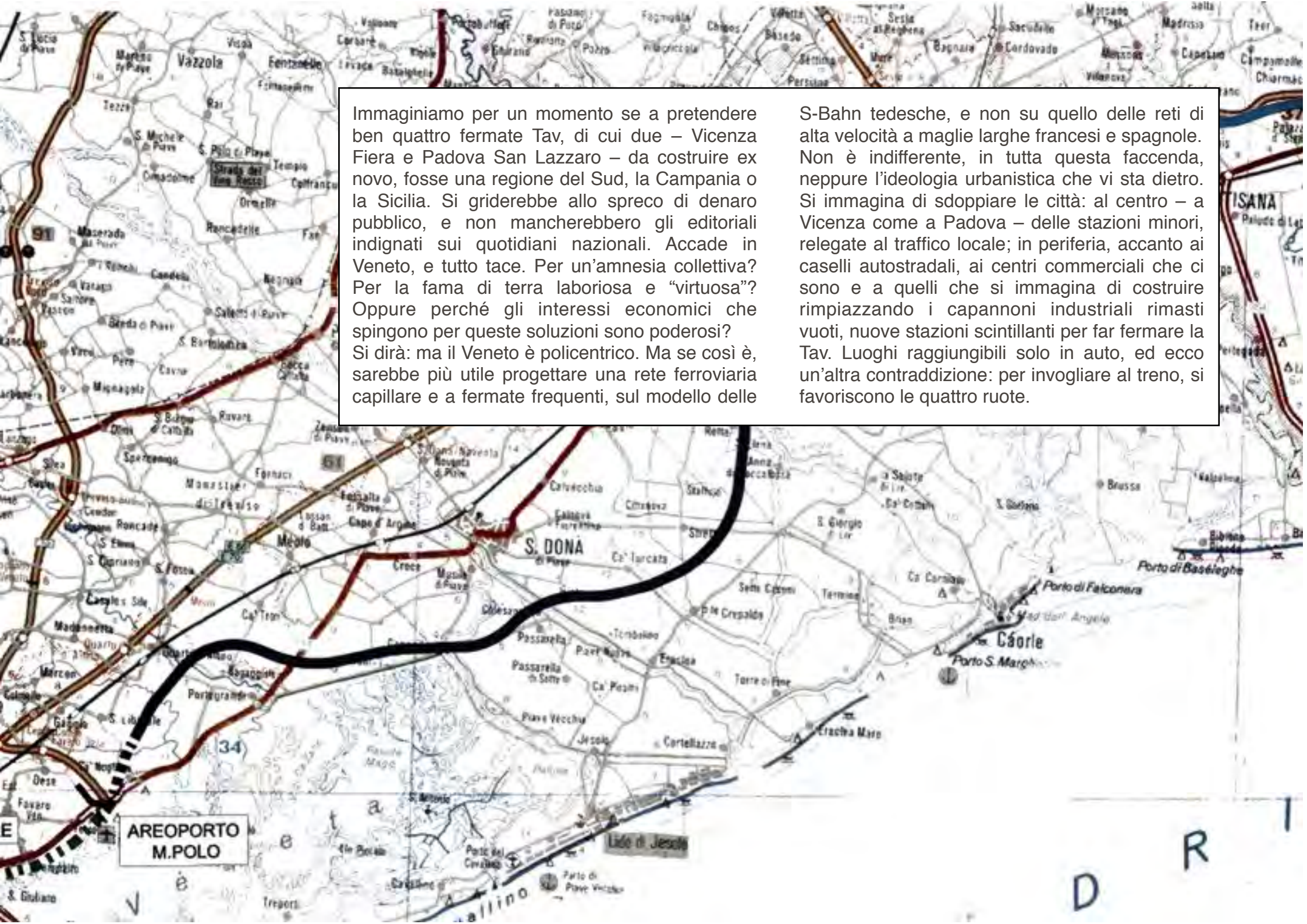
Marittimo

Porto di Venezia

D

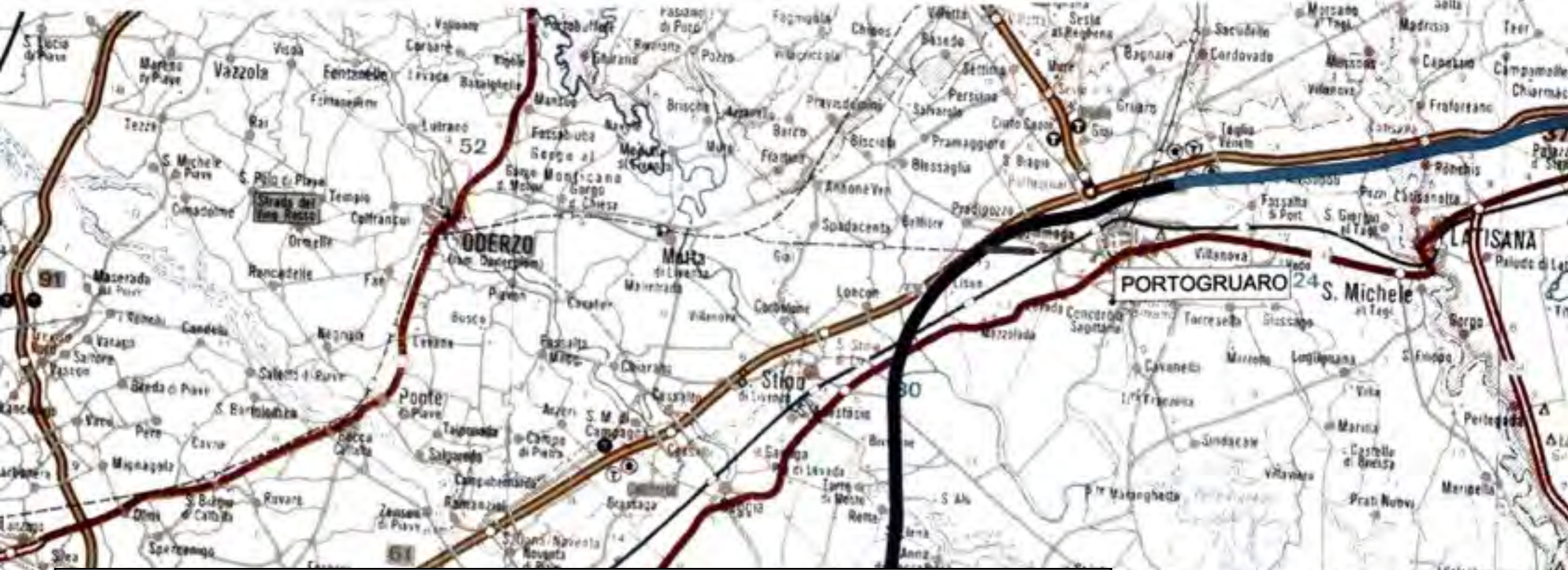
R

I



Immaginiamo per un momento se a pretendere ben quattro fermate Tav, di cui due – Vicenza Fiera e Padova San Lazzaro – da costruire ex novo, fosse una regione del Sud, la Campania o la Sicilia. Si griderebbe allo spreco di denaro pubblico, e non mancherebbero gli editoriali indignati sui quotidiani nazionali. Accade in Veneto, e tutto tace. Per un’amnesia collettiva? Per la fama di terra laboriosa e “virtuosa”? Oppure perché gli interessi economici che spingono per queste soluzioni sono poderosi? Si dirà: ma il Veneto è policentrico. Ma se così è, sarebbe più utile progettare una rete ferroviaria capillare e a fermate frequenti, sul modello delle

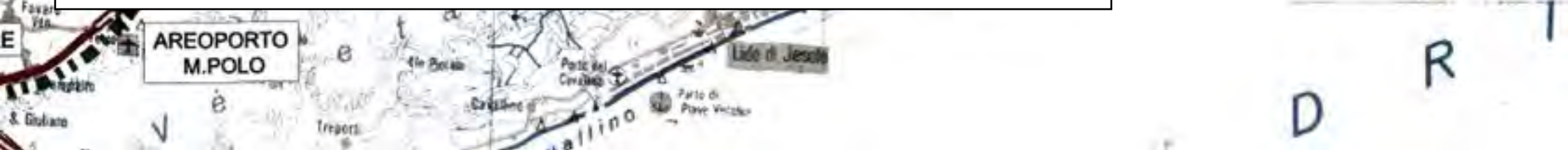
S-Bahn tedesche, e non su quello delle reti di alta velocità a maglie larghe francesi e spagnole. Non è indifferente, in tutta questa faccenda, neppure l’ideologia urbanistica che vi sta dietro. Si immagina di sdoppiare le città: al centro – a Vicenza come a Padova – delle stazioni minori, relegate al traffico locale; in periferia, accanto ai caselli autostradali, ai centri commerciali che ci sono e a quelli che si immagina di costruire rimpiazzando i capannoni industriali rimasti vuoti, nuove stazioni scintillanti per far fermare la Tav. Luoghi raggiungibili solo in auto, ed ecco un’altra contraddizione: per invogliare al treno, si favoriscono le quattro ruote.



È la stessa concezione urbana che sovrintende il Ptc, Piano territoriale regionale di coordinamento della Regione Veneto, che vede proprio nei caselli autostradali i nuovi centri di sviluppo dell'informe "città diffusa" veneta. Stazioni doppie per città doppie (e costi pubblici doppi). Eppure chi se ne intende di trasporti spiega che "rompere il carico", ovvero costringere un passeggero a cambiare mezzo per raggiungere la destinazione, è un errore da non commettere. Perché è il primo passo per fargli cambiare idea, facendolo tornare alla cara vecchia automobile. Chi se ne intende spiega anche che il (relativo) successo della Tav e la

sua concorrenzialità rispetto all'aereo sono dovute al fatto che il Tav ti fa scendere nel cuore della città, non in periferia.

Sono tutte questioni irrisolte che non si è nemmeno cominciato a discutere. E invece, prima di affannarsi e azzuffarsi fra Sì Tav entusiasti a prescindere e No Tav apocalittici a prescindere, la prima cosa utile da fare sarebbe definire il problema. Studiare i bisogni di trasporto. Analizzare i rischi per l'ambiente e per i paesaggi culturali. Confrontare le alternative e i relativi costi. Solo dopo aver fatto tutto questo può avere senso scegliere.



GUERRIERI DI LEGNO E COMUNI RESISTENTI

5/6/2015


#TRENTO

A Besenello (Tn) c'è un “**guerriero contro la Pi.Ru.Bi**”. È un guerriero di legno di cedro alto 3 metri, scolpito dall'artista **Florian Grott**, che dalla fine del 2014 sta ai margini della statale del Brennero, all'ingresso di Besenello, il Comune trentino dove dovrebbe innestarsi l'**autostrada Valdastico Nord**: il tratto di 19 km che manca alla A31 Vicenza – Trento, da Piovene Rocchette a Trento. Un progetto che ha radici lontane, negli anni '70, quando i tre democristiani **Flaminio Piccoli**, **Mariano Rumor** e **Antonio Bisaglia** (Pi.Ru.Bi., dalle sigle dei loro cognomi) si fecero promotori di questa tratta stradale.

La nuova autostrada **A31 Nord** – che prevede un investimento di **2 miliardi di euro** e almeno 11 anni di cantieri – si trova oggi in un limbo: la **Provincia di Trento** continua a essere contraria all'opera, che ritiene “superata (...), perché non coerente con le direttive europee ed anche con il forte investimento che si sta facendo sul trasporto ferroviario, proprio in collaborazione con lo Stato ma anche con l'Unione Europea e l'Austria”, ma sono forti le pressioni da parte della **Regione Veneto** e del **Governo** per portare avanti il progetto. Così forti che lo scorso novembre il **Comitato interministeriale per la programmazione economica** (Cipe) **ha forzato** l'iter di approvazione del progetto.

Concessionario dell'opera è, infatti, **A4 Holding**, la società presieduta da Attilio Schneck che gestisce l'A31 e l'A4 tra Brescia e Padova, il cui primo azionista è Intesa Sanpaolo. Per la società, l'autostrada Valdastico Nord è “**inderogabile**” poiché, “costituisce attualmente un impegno previsto dalla Convenzione che regola la concessione autostradale”. In altre parole, **il 30 giugno scadrà la concessione dell'autostrada Valdastico Nord ad A4 Holding** che ne avrà ancora la gestione (fino al 2026) solo se entro quella data sarà approvato il progetto definitivo del prolungamento fino a Trento.

Chiara Spadaro,
Stefano Bleggi, Anna
Irma Battino,
Gaia Alberti, Davide
Giacometti



Il Comune più “resistente” all’opera è quello di **Besenello** (Tn): 2.500 abitanti in **Alta Vallagarina** decisi a **fermare** un progetto che rappresenta “una minaccia grave” per il territorio che va in direzione contraria rispetto a un “modello di sviluppo sostenibile”, ingiustificata dal punto di vista dei costi e dei benefici e antidemocratica.

Intanto, i **costruttori** dell’opera dichiarano di essere impegnati “a calare l’opera in un contesto di sostenibilità (per un) inserimento equilibrato dell’infrastruttura nell’ambiente del territorio”, fatto attraverso una “grande attenzione nella scelta di materiali”, in particolare: “calcestruzzo con textures ispirate a reperti archeologici veneti e a piante di ville palladiane” per coniugare “la valorizzazione del patrimonio storico-culturale con il miglioramento qualitativo di attraversamenti, sottopassi e gallerie”.

Besenello è il **crocevia delle resistenze ambientali trentine**. Sempre qui, in località **Acquaviva**, 5 km salendo verso Trento, è nato il **primo presidio permanente No Tav del Trentino**, in opposizione alla tratta dell’alta velocità Brennero-Verona. Un percorso che rientra negli “accordi internazionali per lo sviluppo e la realizzazione della **rete europea dei trasporti Ten-T**” (Trans european network Transport) tra Italia e Austria e prevede: la costruzione del tunnel di base del Brennero (attraverso la **società europea Bbt**); il tratto nord della bassa valle tirolese dell’Inn e quello a sud, in Italia, da Fortezza a Verona.

I tre **corridoi italiani** della Rete transeuropea dei trasporti: [it_it \(1\)](#).

Video-intervista a **Gianfranco Poliandri** esperto in diritto ambientale

Le 10 ragioni del No



Al 2014 il costo ufficiale per la sola linea di accesso a Sud del traforo del Brennero era di **8,4 miliardi**, coperto solo per 0,2 miliardi. Ma a fine anno sono arrivati altri dal Governo **altri 840 milioni** di sostegno finanziario all'opera. La Provincia, intanto, ha istituito nel febbraio 2015 l'**Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero**, **criticato** dai comitati che lo ritengono solamente uno "strumento di promozione (dell'opera stessa, ndr) e pressione diretto dalla Provincia".

Nel frattempo, oltre 700 persone decise a fermare la distruzione del territorio "sia da un punto di vista ambientale che economico", hanno **acquistato collettivamente** il terreno lungo la statale 12 del Brennero a Besenello, dove è nato il presidio permanente di "**Acquaviva Resistente**". I guerrieri continuano a presidiare il territorio.

LA MAFIA NEL VENETO

18/6/2015

di Chiara Spadaro,
Sebastiano Canetta
ed Ernesto Milanesi

#VENETO

I *loro* analisti spiegano che è un bene che non se ne sia parlato in campagna elettorale. I loro esperti fanno capire che ci sono contratti (anche pubblici) “in essere”. I loro consulenti ricordano che finché dura il patto con i “colletti” tutto resterà davvero... impresentabile.

Fatti episodici, eventi singoli, responsabilità individuali, colpe univoche.

In Veneto la mafia non esiste, come in Sicilia un secolo fa.

Fine 2014: rimbalzano a Padova le carte dell'inchiesta su Carminati&coop, con i sigilli alle **scari Bellolampo e Terni**. Sono due società riconducibili a Riccardo Mancini (ad di **Eur Spa**), arrestato per associazione mafiosa.

Dietro al camerata romano e **Società generale rifiuti Srl** spunta la padovana **Intercantieri Vittadello Spa** vicina alla fondazione di Gianfranco Fini come al “**sistema**” di Filippo Penati.

A gennaio, nell'ambito dell'**indagine** sul fallimento di **Rizzi costruzioni**, la Dda di Bologna arresta 6 residenti in Veneto, parte di una rete "mafiosa" con beni per 100 milioni di euro. E' lo stesso filone di indagine che coinvolse tre anni fa Giovanni Barone, già socio "pro-tempore" nel 2011 di **Faber Costruzioni**, la nuova **Edilbasso**.

All'epoca, c'era da arricchiarsi con il cemento armato dei cantieri che rimangono in piedi anche in caso di concordato preventivo. Oggi, è meglio fare da banca agli immobiliari in difficoltà, investendo in **calcestruzzo** "senza" prova di camorra.

Il problema è che non c'è alcun problema di ordine pubblico né di terrorismo, salvo **intimidazioni**. E che l'ambiente non interessa al **territorio**.

Però se cominciano a "parlare" **poliziotti** e **commercianti**... **Intercantieri Vittadello Spa** vicina alla fondazione di Gianfranco Fini come al "**sistema**" di Filippo Penati.

L'intervista con **Rocco Sciarone**



INUTILE, DEVASTANTE, COSTOSISSIMO: ECCO IL MOSE

LA PROVA GENERALE PER IL SISTEMA DI TANGENTI LEGATO ALLE GRANDI OPERE

3/7/2015

Riccardo Bottazzo

Tutto cominciò con **la grande alluvione del '66**. In una sola giornata, la Venezia dei Dogi, la Serenissima Repubblica, la Dominante dei mari, apparve agli occhi del mondo per quello che effettivamente era: la città più fragile di questa terra. Quella stessa laguna che per secoli l'aveva cullata e protetta, adesso, devastata e stravolta dalle grandi manomissioni d'inizio secolo – come gli interramenti di Porto Marghera e lo scavo del canale dei Petroli – si era trasformata in una nemica mortale ed implacabile. L'antico patto tra l'uomo e il mare, che il Doge celebrava ogni anno gettando tra le onde un anello d'oro, era infranto.

Venezia: riflessioni sull'alluvione del 66

#VENEZIA



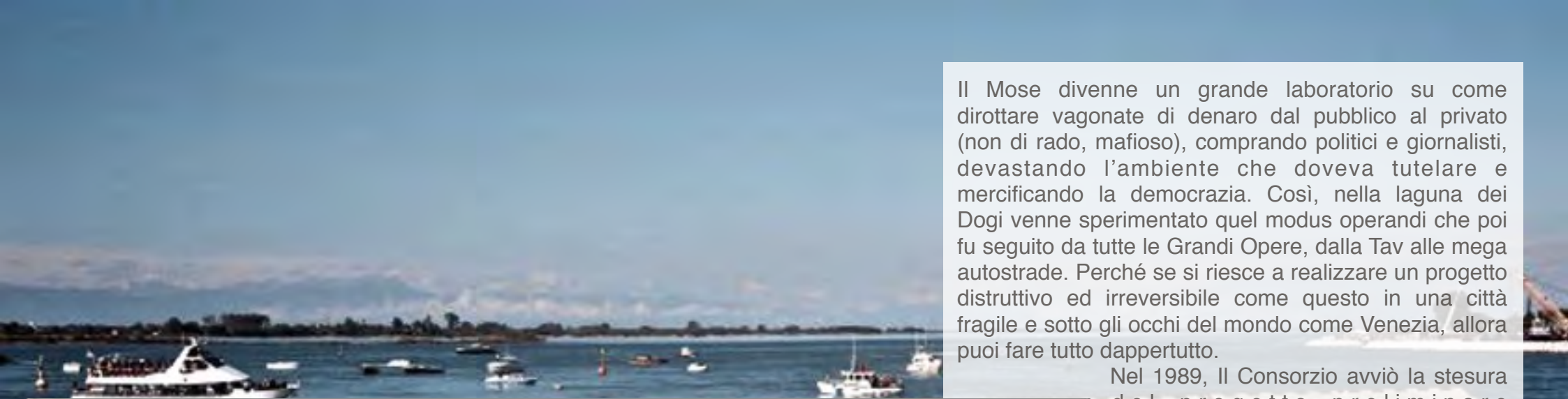
Il progetto di una “linea Maginot” – come la definì il ministro Antonio Di Pietro (che evidentemente ignorava quelle fine fece l’autentica linea Maginot) – di grandi dighe mobili per tenere a freno le ondate di marea in entrata e “risolvere definitivamente il problema dell’acqua alta”, nasce proprio dall’idea che la laguna sia un elemento da dominare e non più da tutelare, da artificializzare e non da riequilibrare.

L’impatto mediatico dell’acqua granda che il 4 novembre 1966 sommerse Venezia sotto quasi due metri di marea (194 cm) ebbe comunque un effetto positivo, perlomeno all’inizio. La salvaguardia della città fu dichiarata “di preminente interesse nazionale” e nacque la prima Legge Speciale per Venezia, [n. 171 del 1973](#), che aprì spazi per una gestione partecipata della tutela della laguna e riuscì a fermare il prosieguo degli interrimenti industriali, che nel progetto iniziale, avrebbero dovuto arrivare quasi sino a Chioggia.

Ma proprio in questo spazio, pensato per la salvaguardia dell’ambiente lagunare, si fece largo il [Mose](#). E lo fece con un iter che sarà poi ricalcato da tutte le Grandi Opere che successivamente assassineranno l’Italia sotto una coltre di cemento mafioso. Prima la dichiarazione di emergenza, poi la gestione affidata ad un unico soggetto, l’affidamento dei lavori senza gare d’appalto a ditte legate alla malavita organizzata, quindi la spaventosa lievitazione dei costi coperta da ricche tangenti elargite a 360 gradi.

Ma per intraprendere questa strada, la legge Speciale doveva essere riformata. A portare il Mose in laguna tocca alla seconda legge speciale, [la 798 del 1984](#), col Bettino Craxi presidente del Consiglio, che affida la salvaguardia ad un committente unico: il [Consorzio Venezia Nuova](#).





Il Mose divenne un grande laboratorio su come dirottare vagonate di denaro dal pubblico al privato (non di rado, mafioso), comprando politici e giornalisti, devastando l'ambiente che doveva tutelare e mercificando la democrazia. Così, nella laguna dei Dogi venne sperimentato quel modus operandi che poi fu seguito da tutte le Grandi Opere, dalla Tav alle mega autostrade. Perché se si riesce a realizzare un progetto distruttivo ed irreversibile come questo in una città fragile e sotto gli occhi del mondo come Venezia, allora puoi fare tutto dappertutto.

Nel 1989, Il Consorzio avviò la stesura del progetto preliminare orientandosi subito verso il sistema più costoso ed impattante (il Mose ha avuto una sola Via e negativa, inoltre sono state aperte varie procedure di **infrazione** nei confronti dell'Italia dall'Unione Europea), senza curarsi di rispondere alle critiche e alle osservazione che il mondo scientifico gli muoveva, forte di una disponibilità di denaro praticamente illimitata e slegata da ogni controllo democratico. Così, il Consorzio, padre e padrone del Mose e del suo sistema di tangenti, cominciò ad assorbire tutti i fondi destinato alla salvaguardia di Venezia, ed a trasformarsi in un bancomat per, quasi, tutti i partiti sia di Governo che di opposizione.

Il progetto del Mose



Il sistema

Posto a difesa delle bocche di porto della laguna veneziana, prevede la possibilità di chiuderle con una schiera mobile di paratoie, larghe ciascuna 20 metri, che si sollevano in caso di maree superiori ai 110 centimetri. L'intero sistema può reggere un dislivello tra mare e laguna fino a un massimo di 2 metri

Come funziona

- 1 Le paratoie, installate sul fondale delle bocche di porto, in condizioni normali di marea sono piene d'acqua e restano adagiate nelle strutture di alloggiamento
- 2 In caso di alta marea, le paratoie vengono svuotate dall'acqua mediante immissione di aria compressa
- 3 In tal modo esse si sollevano fino ad emergere



I lavori conclusivi delle barriere furono avviati nel 2003, grazie anche alla **Legge Obiettivo** fortemente voluta dall'allora presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, con l'apertura dei cantieri alle tre bocche di porto.

Sin dall'inizio, le critiche degli **ambientalisti** si concentrarono su tre punti.

- 1 Il Mose non servirà a risolvere il problema dell'acqua alta, casomai lo peggiorerà aumentando la sezione dei canali di sbocco (e questo lo verificheremo solo vivendo)
- 2 il Mose devasterà la laguna (e puntualmente tutta **la laguna sud** si è trasformata in un braccio di mare aperto)
- 3 il Mose serve solo a chi lo fa. Ovvero: tutta la baracca altro non è che una gran macchina da tangenti e non ha altra ragione di esistere che questa.

Quando perseverare è diabolico...

Quando perseverare
è diabolico...



A dimostrazione del terzo punto, su cui ci soffermeremo in questo articolo, sono stati sottolineati due fattori. 1) La continua proroga dei tempi: l'opera come presentata nel '90 doveva essere terminata nel '95. 2) L'esplosione dei costi: dai preventivati **3 mila e 200 miliardi** di lire (avete letto bene, lire!) nell'89, il Consorzio ha "sforato" un tantinello, spendendo sino ad oggi 5 miliardi e 267 milioni di euro (sì, euro!). Ancora adesso non si sa bene quando le dighe saranno completate e quanto costeranno definitivamente (per non parlare dei successivi e altissimi costi di manutenzione e gestione che sono tutta un'altra storia).

Durante una delle ultime "inaugurazioni" l'ex ministro **Maurizio Lupi**, dimissionario in seguito allo scandalo delle Grandi Opere, ha pomposamente dichiarato che il Mose "sarà tassativamente ultimato nel 2016" e costerà attorno ai 6 miliardi di euro. Se voi volete crederci...

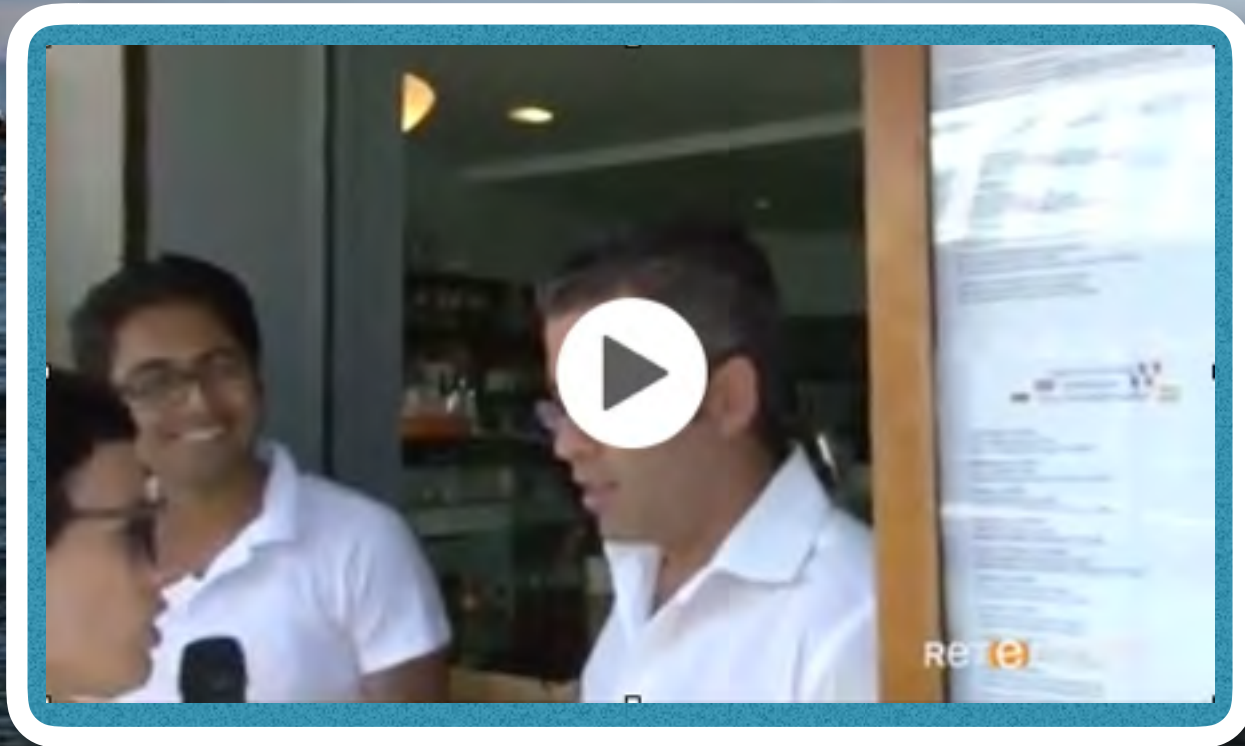
Chi proprio non gli ha voluto credere, tanto per dirne uno, è il presidente dell'Anticorruzione, Raffaele Cantone, che **ha dichiarato alla Nuova Venezia** che i lavori certo non saranno finiti neppure per il giugno del 2017! In quanto ai costi finali, il magistrato ha preferito non esprimersi.

A dare sostanza – sia pur col senno del poi – alle tesi degli ambientalisti secondo i quali il Mose altro non è che una enorme tangente, ci ha pensato la magistratura quando ha cominciato a scoperchiare la Tangentopoli Veneta. Il 28 febbraio 2013, la procura di Venezia ha spiccato un mandato di arresto per **frode fiscale** nei confronti di Piergiorgio Baita e di altri amministratori della società Mantovani, la ditta incaricata di realizzare le paratoie mobili. La frode si basava su un sistema di **false fatturazioni** e di finte compravendite tra finte aziende canadesi e croate. Quattro mesi dopo, **altre 14 persone** finiscono in manette per la scoperta di un giro di **fondi neri** austriaci. Tra loro c'è Giovanni Mazzacurati, già presidente e direttore generale del Consorzio.

Ma la botta grossa arriva il 4 giugno 2014. La guardia di finanza, nelle prime ore del mattino, **arresta 35 persone** accusate di vari reati tra i quali corruzione, concussione e finanziamento illecito. Sono tutti nomi di spicco nel panorama politico ed imprenditoriale. Ci sono amministratori regionali come **Renato Chisso**, assessore alle Infrastrutture, e **Giancarlo Galan**, già presidente della Regione (che evita le manette in quanto deputato), il tesoriere del Pd veneto Giampiero Marchese, l'europarlamentare del PdL Lia Sartori, già presidente del Consiglio regionale del Veneto, e tre deputati del Pd: l'ex Presidente della Provincia di Venezia Davide Zoggia, Michele Mognato e Sergio Reolon. Vengono fermati anche il vicecomandante nazionale della Guardia di Finanza, Emilio Spaziante, e due Magistrati alle Acque, Maria Giovanna Piva e Patrizio Cuccioletta.

Il nome che desta più scalpore è comunque quello di **Giorgio Orsoni**, sindaco di Venezia, accusato di avere accettato un finanziamento illecito di 250 mila euro da parte del Consorzio durante la campagna per le primarie del centrosinistra, utilizzato per battere l'ambientalista (e no Mose) Gianfranco Bettin.

Lo scandalo portò alle dimissioni del sindaco e alla caduta della Giunta comunale, pur se gli altri amministratori risultavano estranei alla vicenda. Uguale sorte non seguì la Regione amministrata dal centro destra.



Le regole del gioco

Un mese dopo, finiscono nei guai anche Marco Milanese, ex deputato PdL e braccio destro dell'allora ministro **Giulio Tremonti**, accusato di aver incassato una tangente di 500 mila euro dal Consorzio per far sbloccare al Cipe i finanziamenti necessari per il Mose, e **Altiero Matteoli**, già ministro dell'Ambiente e delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'accusa di aver condizionato l'assegnazione dei lavori con la creazione di fondi neri.

Intanto che le inchieste proseguono, il Mose continua ad avanzare, come quei tumori per i quali non c'è chemioterapia che tenga. Gli arresti hanno fatto gridare allo scandalo, alla necessità di liberare le amministrazioni dalle mele marce, alla desolante richiesta di un "nuovo" in politica che poi altro non è che la continuità gattopardesca del vecchio. Pochi sono coloro che hanno messo in dubbio la validità strutturale di un'opera che ha nel finanziamento illecito la sua sola ragione di esistenza. Una Grande Opera voluta solo dal partito trasversale degli affari sporchi e fatta avanzare con prepotenza, nonostante tutti i **pareri negativi** della comunità scientifica. Le barriere mobili, tra l'altro, non tengono conto dei **nuovi parametri imposti dai cambiamenti climatici**.

Nel migliore dei casi, il Mose sarà inutile.

Quella che, come il Vajont prima della catastrofe, è stata definita "l'orgoglio dell'ingegneria italiana" è un'opera nata sul binario sbagliato, partita male e proseguita peggio. Una soluzione rigida ed irreversibile in una laguna fluida e in continuo mutamento.

Le tangenti, a questo punto, sono solo la preoccupazione minore.

COSA RESTA DI EXPO IN VENETO

SCANDALI, ASFALTO E UNA REGIONE ANCORA TUTTO DA NUTRIRE

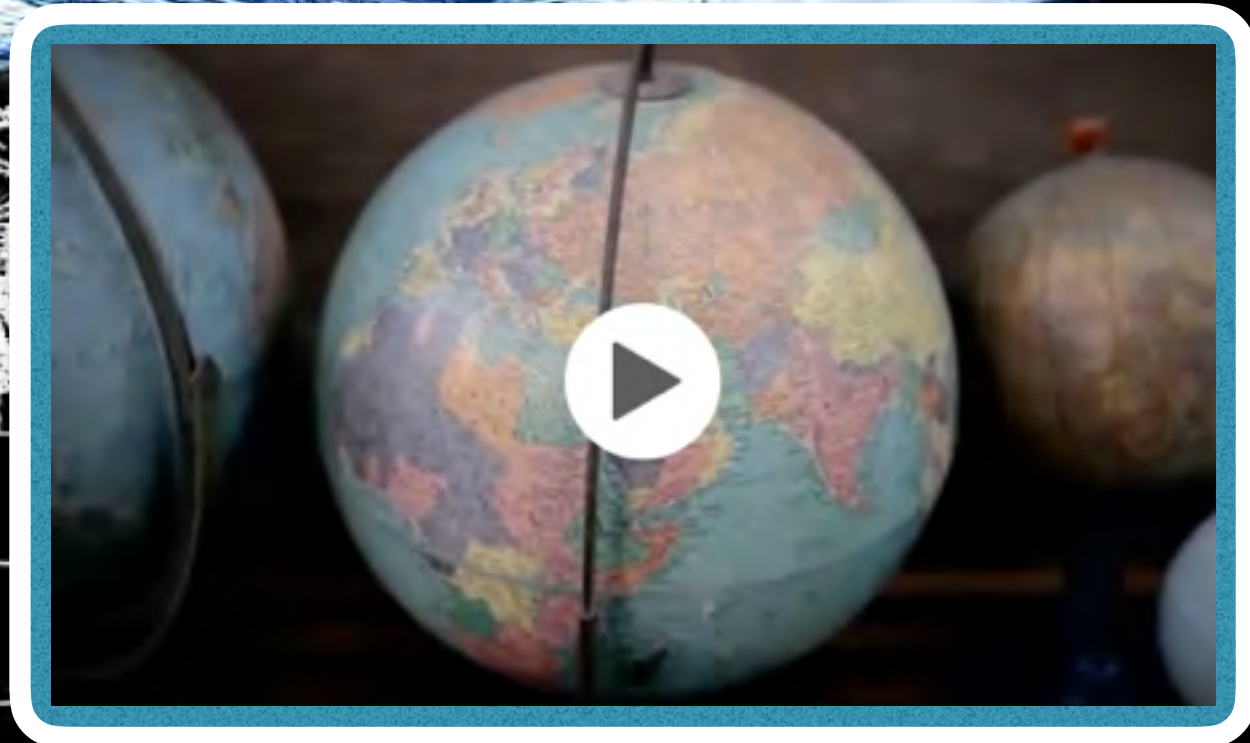
12/11/2015

A un paio di settimane dalla chiusura dell'Expo di Milano, il 12 novembre **sono stati arrestati** dieci attivisti che parteciparono al **corteo "No Expo"** del primo maggio 2015. Nel giorno dell'inaugurazione dell'esposizione, circa 50mila manifestanti erano scesi in piazza condividendo l'hashtag **"#expofamale"**, per rivendicare un'alternativa al "modello dei grandi eventi" e **"contro ogni schiavitù"**.

Chiara Spadaro

Expo fa male

#VENETO



Veneto ad Expo - inaugurazione di Luca Zaia

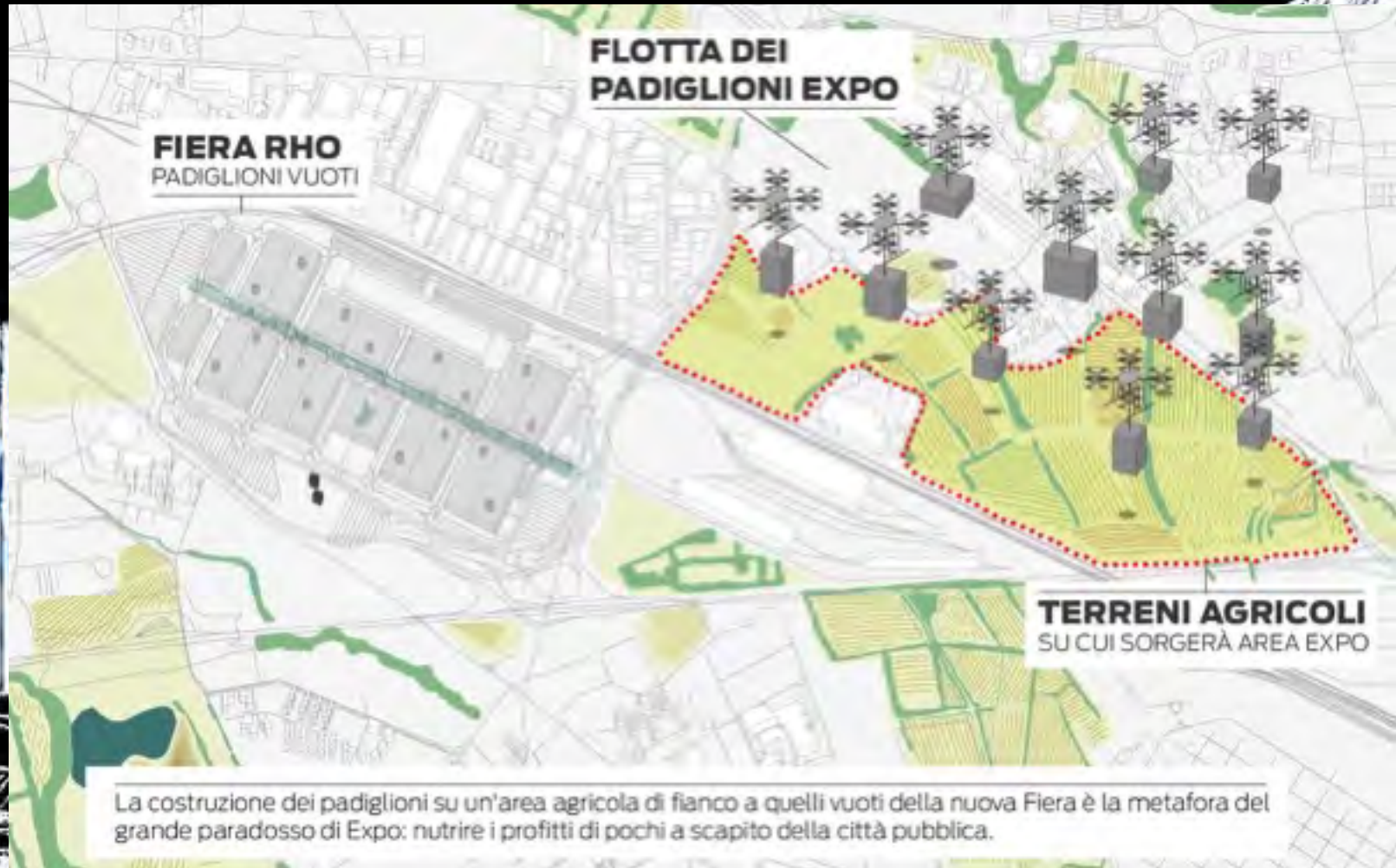
Nutrire, pianeta, energia e vita: queste le parole chiave della kermesse internazionale. Ma oggi che l'esposizione si è conclusa, cosa ha lasciato Expo nei nostri territori per dare energia al loro futuro?

La **Regione Veneto** ha scelto di presentarsi all'Expo come un "**Mondonuovo**", con il claim "The old feeling of innovation". Il sapore antico dell'innovazione – che si è fatto notare in tutta Italia per gli **scandali legati alla corruzione** che hanno coinvolto in primis la nostra Regione – passa attraverso l'eccellenza enogastronomica del Veneto. Siamo infatti, come ricorda Luca Zaia, la **seconda regione agricola d'Italia**, con "350 prodotti tipici, 160mila aziende, un Pil 6 miliardi di euro" e "un territorio di qualità, unico nel suo genere a livello paesaggistico".



Quello che non dice il presidente della Regione, lo ricordano i comitati impegnati quotidianamente nella tutela di questo territorio, che si colloca al **secondo posto (dopo la Lombardia)** per **consumo di suolo** in Italia.

L'asfalto è anche la chiave di volta per capire davvero l'esposizione universale (come suggerisce un'inchiesta del mensile **Altreconomia**). Basti pensare alle "tre autostrade che (...) rappresentano un'ipoteca sul futuro della mobilità in Lombardia". Stiamo parlando della: "**Bre.Be.Mi** (tra Brescia e Milano), inaugurata in pompa magna nel luglio 2014, ha già richiesto un intervento pubblico di 320 milioni di euro"; la "**Tangenziale Est Esterna** (...) al momento vuota (è attivo uno sconto weekend del 45% sui pedaggi per spingere ad usarla)"; la "**Pedemontana**, percorribile solo in alcune tratte.



[Infografica curata da **Off Topic.**]

Drone in volo sul cantiere Aquae

A livello regionale, invece, l'investimento fatto dal **Veneto per Expo** nel biennio 2014-2015 è stato di **5 milioni e mezzo di euro**: di questi, 2,5 milioni sono stati spesi in **infrastrutture** e altri spazi percorribili anche in bicicletta, come la **Greenway** del Parco del Sile.

Ma, al di là dell'**Orto Botanico di Padova** e del padiglione "**Vino – A taste of Italy**" – gestito dentro Expo da **Vinitaly** e **Veronafiore** (1,5 milioni di visitatori) -, l'eccellenza veneta per Expo voleva essere senz'altro il **padiglione "Acquae"**: 14mila metri quadrati di area espositiva con un giardino di 35mila metri quadrati, costruiti accanto al Vega2 di Marghera (Ve).





Il progetto del “padiglione-satellite di Expo” – unico in Italia – è stato costruito dall’azienda **Condotte spa** (coinvolta anche nel progetto Mose e nell’alta velocità Torino-Milano e Roma-Napoli, oltre a numerose altre grandi opere, tra porti, autostrade, dighe e aeroporti). Ed è costato **30 milioni di euro** (oltre ai 10 milioni previsti per l’organizzazione di Aquae Venezia 2015), con l’obiettivo di attirare 50 milioni di euro da 1 milione di visitatori dal 3 maggio al 31 ottobre 2015.

In realtà, **i visitatori sono stati 90mila**, un flop per questa “spettacolare vetrina” e “centro esclusivo all’avanguardia”, ma che, secondo i gestori, dev’essere considerato “in prospettiva”. Aquae, infatti, “diventerà il fulcro del nuovo polo espositivo e fieristico di Venezia, grazie alla sinergia con il Parco Scientifico Tecnologico e l’Università Ca’ Foscari” e si prepara ad ospitare già alcuni **grandi eventi nel 2016**. In aprile il **Salone della nautica**, in collaborazione con Ucina – Confindustria Nautica e I saloni nautici spa; **Watec** in maggio e **Agritech** in ottobre, in partnership con l’israeliana **Kenes Exhibitions**.

Intanto, dall’altra parte del Veneto, **Cortina** (unica cantidata e al quinto tentativo) si prepara (forse) ad ospitare un altro grande evento, che Zaia non esita a chiamare “**il nostro Expo**”: **i mondiali di sci del 2021**. Un nuovo affare da 500mila telespettatori per i grandi interessi economici veneti.

NEL BELLUNESE LA RAPINA È “VERDE” QUANDO L'IDROELETTRICO SI “BEVE” TUTTA L'ACQUA

19/11/2015

“... in pratica quindi non un metro di salto resterà senza la sua corrispondente centrale e soltanto limitate e saltuarie frazioni di portate d'acqua andranno perdute”

Carlo Semenza, 1950 – Progettista della Diga del Vajont

di Ics (Bellunopiu.it)

Siamo cresciuti con l'idea che l'idroelettrico è bello: zero emissioni ed energia pulita da fonte rinnovabile. In realtà la questione è ben più complessa e anche il settore dell'idroelettrico è caratterizzato da problematiche ambientali e speculative significative quando non viene adeguatamente regolamentato e controllato. Il bacino idrografico della Piave ne è un esempio lampante, con il suo pessimo primato di essere **il più artificializzato d'Europa** con circa il 90% delle sue acque già utilizzate per scopi idroelettrici e irrigui. Non è una novità, infatti, che l'acqua dei torrenti dolomitici abbia fatto gola a tanti, già dagli anni 20 del '900 con la realizzazione dei primi grandi impianti di derivazione. Ma è a partire dal secondo dopoguerra che, sulla spinta determinata dalla ricostruzione e dall'industrializzazione del Paese, inizierà la prima grande **rincorsa all'oro blu dolomitico** che si concluderà alle 22.39 del 9 ottobre 1963 con la **catastrofe del Vajont**.

#BELLUNO

I dalla
NIS




Marco Paolini racconta il Vajont



Sono gli anni delle grandi dighe, dei primati ingegneristici, delle aziende come **la SADE del veneziano Conte Volpi di Misurata**. Eppure, a soddisfare la sete di acqua, non sono bastati quei 2000 morti causati dall'avidità dei protagonisti di quella vicenda né il lasciato di quella **prima stagione predatoria** con i suoi 12 serbatoi artificiali, 2 laghi naturali ampliati, 200 km di gallerie e condotte forzate, 80 prese per 17 grandi centrali Enel, 87 impianti per la produzione idroelettrica.

Quasi tutti i progetti prevedono **impianti Mini e Micro**, inferiori al megawatt e quindi con un apporto energetico complessivamente irrisorio rispetto al fabbisogno nazionale. Si calcola che in Italia gli impianti Mini e Micro siano circa 1900 e coprano un millesimo del fabbisogno energetico nazionale. Attualmente, ci sono altri 1700 impianti di queste dimensioni in istruttoria, tra le quali le 150 richieste ricadenti in provincia di Belluno. **Se realizzate, l'apporto energetico crescerebbe complessivamente solamente di un altro misero millesimo.** Di un nulla, quindi, soprattutto se paragonato al significativo e oggettivo impatto che, invece, questi progetti hanno sull'ecosistema fluviale. I nomi possono essere forvianti: di Mini e Micro, infatti, questi impianti hanno solo il nome.



In realtà si tratta di opere che prevedono spesso chilometri di condutture forzate che bevono gran parte dell'acqua del torrente. Il DMV – ovvero il Deflusso Minimo Vitale, cioè la quantità di acqua che dovrebbe rimanere nel torrente – spesso non consente la sopravvivenza dell'ecosistema fluviale, soprattutto in presenza di più centrali idroelettriche realizzate in successione sulla stessa asta fluviale, con **effetti cumulativi devastanti** che non vengono mai tenuti in considerazione negli iter autorizzativi. Gli stessi iter autorizzativi che non danno praticamente **nessun potere agli amministratori locali e ai cittadini** per potersi opporre all'avanzare di queste opere sul loro territorio e che in questi giorni sono stati **fortemente contestati** dal comitato ABC.

Ma se l'apporto energetico di questi centrali è irrisorio e l'impatto ambientale è elevato, perché vengono realizzate? La causa va ricercata negli **"incentivi verdi"** che hanno completamente drogato il mercato: l'energia prodotta da queste centrali, infatti, viene venduta ad una cifra tre volte superiore al prezzo normale. Questo ha permesso ai proponenti di realizzare centrali anche in torrenti con portate d'acqua molto basse, che non sarebbero state sufficienti a produrre una quantità di energia tale da giustificare gli investimenti: queste centrali, infatti, non sarebbero economicamente sostenibili se non vi fossero gli aiuti statali. Incentivi che pagano i cittadini in bolletta. Si tratta circa di un miliardo di euro all'anno, che potrebbe essere investito in politiche di efficientamento energetico che, secondo un **recente studio della Fondazione Enel fatto in collaborazione con il politecnico di Milano**, potrebbero portare ad un numero complessivo di nuovi occupati compreso tra 103.000 e 310.000 unità, una riduzione tra i 50 e i 72 milioni di tonnellate delle emissioni di CO2. Si preferisce, invece, ingrassare un business a favore di pochi, **trasformando i torrenti in veri e propri bancomat.** Questo business risulta enorme considerando che l'utile netto di una centrale sotto il megawatt può superare tranquillamente il milione di euro all'anno. Alcune aziende si sono limitate a vendere la concessione ottenuta dalla Regione Veneto, ovvero l'autorizzazione a costruire la centrale, a cifre che possono superare i 3 milioni di euro.



Per fermare questo meccanismo di vera e propria rendita sui torrenti bellunesi, il comitato ABC ha promosso anche un **“Appello nazionale per la salvaguardia dei corsi d’acqua dall’eccesso di sfruttamento idroelettrico”**, sottoscritto da centinaia di associazioni italiane e alcuni importanti ricorsi sul piano legale. I più significativi sono due. Il primo ricorso riguarda **una centrale prevista in Valle del Mis**, all’interno del Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi e nel cuore del Sistema 3 del WHS (World Heritage Site) Dolomiti UNESCO, proposta dalla ditta Eva Valsabbia di Chicco Testa, che aveva ricevuto le autorizzazioni dalla Regione nonostante non si rispettassero le norme della legge quadro sulle aree protette.

C’è voluto un ricorso in **Cassazione** per ristabilire la verità sulla vicenda. **La Corte ha bloccato l’opera al 90% della sua realizzazione** e ha imposto il **ripristino ambientale** dei luoghi che, ancora dopo oltre 1000 giorni dalla sentenza, non è stato attuato. Il comitato ABC ha anche chiesto il risanamento di una vera e **propria discarica** a cielo aperto, all’interno di un’area che è Patrimonio Mondiale dell’Umanità. Il secondo ricorso riguarda invece **Bruxelles**. Si tratta di un **ricorso europeo presentato alla Commissione Ambiente** che è tutt’ora in corso e sta producendo i suoi primi frutti: l’Europa, infatti, ha chiesto alle autorità italiane e alla Regione Veneto di fare chiarezza su quanto sta accadendo nel Bacino della Piave.

La battaglia, però, è ancora lunga anche se la Regione Veneto, proprio in questi giorni, sta **rivendendo le linee guida in materia di concessioni idriche** sulla spinta della campagna **“Adesso Basta Centrali”**. Il fronte contrario all’iper-sfruttamento idroelettrico, anno dopo anno, si è notevolmente allargato e oggi non è più soltanto una questione ambientale, ma una vera e propria contrapposizione sociale alla rapina in corso nata dalla speculazione e dallo sfruttamento di quei beni comuni che sono i torrenti e i fiumi dolomitici.

L'OPZIONEZERO DELLA CEMENTIFICAZIONE IN RIVIERA

17/1/2016

Chiara Spadaro
Mattia Donadel

Basta dare uno sguardo veloce alla mappa realizzata dai comitati della Riviera del Brenta, **OpzioneZero**, per rendersi conto della cementificazione di quel territorio: l'hanno chiamata "[mappa della devastazione](#)", un lavoro di indagine che ci restituisce una fotografia precisa dello stato delle grandi opere che interessano la zona racchiusa tra Mestre (Ve) - all'estremità orientale - e Vigonovo (Ve) - a sud ovest.

La mappa della devastazione

#BRENTA



“Solo cinque anni fa sembrava che per la Riviera del Brenta non ci fosse scampo. Allo *start* erano pronte due autostrade, un elettrodotto, speculazioni immobiliari gigantesche e altre più piccole a pochi passi dal Naviglio. Una valanga di cemento e asfalto che avrebbe sfigurato per sempre una delle zone più belle, pregiate e fragili del Veneto, con conseguenze incalcolabili per l’ambiente e per la salute di oltre 200.000 persone”, scriveva nel 2015 OpzioneZero nell’editoriale “[La fine del Terzo Veneto?](#)”. Oggi la situazione è cambiata: alcune di queste opere sono bloccate, altre cancellate, dando ai cittadini “nuove concrete possibilità di ripensare il nostro territorio”.

L’opera attorno alla quale nacque il comitato - nel 2004, con il percorso di **Rete No-Ar, No Autostrada Romea** - è, appunto, la Romea Commerciale, conosciuta anche come [Orte-Mestre](#). Una nuova autostrada proposta, insieme all’Anas, dal consorzio guidato dalla Gefip Holding, società dell’europarlamentare Vito Bonsignore (vicepresidente del Gruppo del Partito Popolare Europeo, condannato in via definitiva a 2 anni nel 1992 per tentata corruzione). Dell’associazione temporanea di impresa nata per la Orte-Mestre fanno inoltre parte anche la società Banca Carige spa, Efibanca spa, Egis Projects sa, ILI Autostrade spa, MEC srl, Sctaroute sa, Technip Italy spa, Transroute International sa.

L’infrastruttura ricalca l’attuale E45 nel tratto Ravenna-Cesena-Orte, con varianti nel tratto appenninico. I numeri - messi sulla carta dalla **rete nazionale “[Stop OrMe](#)”**, parlano chiaro: un totale di 396 km di lunghezza, 20 cavalcavia, 226 sottovie, 139 km di ponti e viadotti, 64 km di gallerie, 83 nuovi svincoli, 2 barriere e 6 milioni di metri quadri di cantieri, per un costo di 10 miliardi di euro in project financing e 1,8 miliardi di contributo pubblico.

Sprechi di denaro e di territorio





Il Casello Incantato - AltraEconomia

La Orte-Mestre – cui il mensile **Altraeconomia** ha dedicato l'inchiesta **“Il casello incantato”** (Ae 143, marzo 2013) – è una delle strutture coinvolte nell'inchiesta **“Sistema” – sulle tangenti per le grandi opere** -, che ha portato nel marzo 2015 alle dimissioni del ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Maurizio Lupi. A oggi, l'opera risulta non finanziabile fino al 2018.

Successivamente, la Rete No-Ar si trasforma in **OpzioneZero** con l'intento di allargare il proprio sguardo alla tutela del territorio nella sua interezza. “In materia di Valutazione di impatto ambientale, **Opzione Zero è l'alternativa che prevede la non realizzazione dell'opera**; quell'alternativa che nell'affrontare il problema costringe a ribaltare completamente la prospettiva della crescita infinita”, [spiega il comitato](#). Un'opzione che – tuttavia – non viene “mai presa in considerazione”, mentre “qualsiasi nuova opera risulta assurdamente ‘migliorativa’ dal punto di vista ambientale”.

Sul caso **“VenetoCity”** – una “smart city green”, come si legge sul [sito](#) ufficiale, che nasconde una speculazione immobiliare da 715 ettari – il comitato ha raccolto 11mila firme raccolte per chiedere la Valutazione ambientale strategica e un percorso partecipativo di coinvolgimento dei cittadini nelle scelte sul futuro del proprio territorio. Anche questa opera è oggi ferma. Progettata dagli architetti Mario Cucinella e Andreas Kipar, VenetoCity sarebbe “un moderno shopping center, di ultima generazione, integrato con una dotazione completa di strutture per il tempo libero, multiplex, parchi acquatici, piscine e palestre ed ogni genere di attrazione e divertimento”, come si legge nella presentazione, accompagnata dal video che segue.



La “presentation” di Veneto City

L'ennesima colata di cemento: Veneto City

by VENETO1 on Mag 24, 2012 - 22:08

2 Comments



Veneto City: una breve cronistoria

Prendete quasi due milioni di metri cubi di nuove costruzioni spalmate su di un'area di circa 750.000 mq di terreni agricoli posti a metà tra le province di Venezia e Padova (tra i comuni di Dolo, Riviera del Brenta e Pianiga), per un valore di circa 2 miliardi di euro: otterrete il progetto di Veneto City.

Correva il periodo a cavallo tra il 1997 e 1998 quando l'Ing. Endrizzi guidava un gruppo di imprenditori veneti (Stefanel, Biasuzzi, Adrighetti tra gli altri) all'acquisto di terreni agricoli, posti in un'area strategica fra l'autostrada A4 Mi-Ve e la ferrovia, per costituire la società "Veneto City".

Successivamente il comune di Dolo, nel proprio piano regolatore, destinò l'area di 534.000 mq da agricola ad attività produttive, aggiungendosi a quelle contigue già preposte dai comuni di Mirano e Pianiga ad attività artigianali, commerciali e produttive per un totale di quasi 2.200.000 mq.

**L'approfondimento di
Salviamo il Paesaggio**

“Se il territorio di VenetoCity, circa 70 ettari, fosse coltivato con il grano si potrebbe dare pane a tutta la popolazione di Dolo per un anno”, spiegano i comitati, che – a partire da questa riflessione – hanno avviato nel 2013 il **progetto “Pane logistico”**, promosso dal **Movimento Mira 2030** e il gruppo d'acquisto solidale **MiraGas**, con l'obiettivo di ridare valore alla terra come bene comune.

In tutti i casi – per il polo logistico industriale che dovrebbe sorgere tra Giare e Dogaletto, così come per il Grande raccordo anulare di Padova e la Camionabile lungo l'idrovia, il Passante di Mestre, l'elettrodotto aereo, o la “Città della moda” (queste sono solo alcune delle opere di cementificazione su cui lavora e continua a fare informazione OpzioneZero) -, la risposta “dal basso” va in questa direzione: un ripensamento dell'intero sistema e la proposta di alternative virtuose, che diano un futuro al Pianeta.

Le grandi opere, scrivono i comitati, abbracciano “temi di estrema importanza, come per esempio quello della democrazia, della crisi della politica, del lavoro, delle finanziarizzazione del capitale, del debito pubblico, oltre che, come si è visto, al malaffare... A ben vedere quando parliamo di grandi opere stiamo parlando di come le dinamiche globalizzate del sistema neo-liberista si materializzano, qui ed ora nei nostri territori. Indubbiamente un tema imprescindibile per chi si pone l'obiettivo di ricostruire un'alternativa sociale e politica di sistema”.

QUEI BUCHI NELL'ACQUA CHIAMATI TRIVELLE

26/2/2016

Riccardo Bottazzo

Qualsiasi giudizio si possa dare su [Cop21](#), su un punto tutti i commentatori si sono trovati concordi. Il vertice mondiale sul clima, svoltosi a Parigi nelle due prime settimane di dicembre, ha posto una pietra tombale sui combustibili fossili.

Vero che l'opposizione di alcuni Paesi petroliferi, come l'Arabia Saudita, ha impedito che nell'accordo finale comparisse il termine "decarbonizzazione", ma è pure vero che, se davvero vogliamo anche soltanto provare a contenere l'aumento globale della temperatura "ben al di sotto di 2 gradi Celsius in più rispetto ai livelli pre-industriali" – come si legge nel documento conclusivo tutti gli Stati firmatari dovranno impegnarsi sin da subito a trovare alternative energetiche sostenibili.

In altre parole, gli idrocarburi come il petrolio, il carbone in tutte le sue forme, il gas come il metano, sono stati definitivamente buttati fuori della storia dell'umanità.

O non ci sarà futuro per questi combustibili, o non ci sarà futuro per l'umanità.

#ADRIATICO

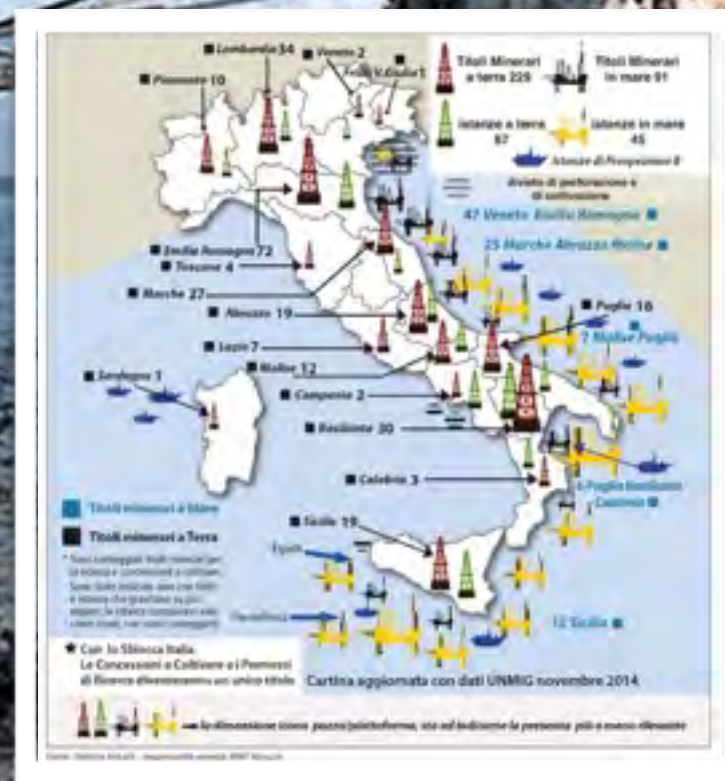
Fa riflettere quindi che, neppure un mese dopo gli incontri parigini, dove tanto il premier Matteo Renzi, quanto il ministro dell'Ambiente, Gian Luca Galletti, vantavano l'Italia come uno dei Paesi più virtuosi e pronti a fare carte false per mantenere il surriscaldamento globale nei limiti proposti, il Governo varava uno Sblocca Italia tutto incentrato su Grandi Opere, consumo indiscriminato del territorio e, dulcis in fundo, dichiarasse "strategico" un piano di trivellazioni che aveva fatto infuriare non solo i "soliti" ambientalisti ma addirittura gli enti locali.

Tanto è vero che la richiesta del referendum popolare sulle trivellazioni in programma il prossimo 17 aprile, è stata presentata, come prescrive la Costituzione, da dieci Regioni interessate, tra le quali il Veneto. Ed è la prima volta, nel nostro Paese, che un quesito referendario viene presentato dai governi regionali. Tra l'altro, in numero doppio rispetto al quorum prescritto che è di cinque.


Come sia possibile che enti non sempre coerentemente schierati su tematiche ambientaliste come le Regioni, siano stati così solerti nell'accogliere le pressioni referendarie provenienti dal mondo ecologista, è presto detto. Per i governi locali, le trivelle sono soltanto un buco nell'acqua: nulla hanno da guadagnare e tutto da perdere, nel caso, non certo impossibile, di uno sversamento o di altre conseguenze inquinanti.

Come ha spiegato, in un incontro pubblico Venezia, Andrea Boraschi, responsabile energia e clima di Greenpeace, i permessi di ricerca e di sfruttamento di idrocarburi, altro non sono che un regalo ai petrolieri a spese dei cittadini. "Il petrolio estratto in Italia non appartiene alla nazione ma alle compagnie petrolifere. Il quantitativo estratto andrebbe inoltre a coprire il consumo nazionale per sole 7 o 8 settimane, così come le riserve di gas non durerebbero più di 6 mesi".

Perché allora le compagnie come l'Eni, pronta a trivellare a poca distanza da un parco naturale come quello del Delta del Po, sono disposte ad accollarsi questi impegni economici? "Perché le royalties, i diritti di concessione, da noi, sono i più bassi del mondo, e non superano il 7% di quello che si estrae – ha concluso Boraschi -. Per questo parliamo di regalo di Natale ai petrolieri".



Trivelle d'Italia



A far da contrappeso, nell'altro piatto della bilancia, c'è un... mare di rischi. Anche senza arrivare al pericolo di scatenare reazioni di subsidenza – punto sul quale la comunità scientifica ha opinioni divergenti – rimane il costante rischio di sversamento. Ipotesi accreditata anche dall'alta sismicità dell'area in cui dovrebbero sorgere le piattaforme. Di disastri marini legati all'estrazione o al trasporto di combustibili fossili, ne abbiamo già registrati **tanti** al mondo. Anche a considerare solo l'aspetto economico, i costi per la collettività si sono rivelati assolutamente sproporzionati ai vantaggi. Inoltre, tutti questi disastri si sono verificati nell'oceano. Cosa succederebbe in caso di sversamento in un mare chiuso come quello Adriatico, a poche miglia marine dalla laguna di Venezia e da tante spiagge che vivono di turismo?

Preoccupazioni queste, che investono anche settori non propriamente vicini all'ambientalismo, come quello degli albergatori e degli stessi pescatori.

“Le compagnie petrolifere ci hanno offerto qualche migliaio di euro come indennità in previsione di un ridimensionamento della pesca dovuto alle loro attività – ha raccontato Giampaolo Buonfiglio, presidente delle cooperative italiane pesca -. Ma come potremmo accettare? Nel solo Veneto, ci sono migliaia di barche e di famiglie che campano solo di questo lavoro”.

Da Venezia, la mobilitazione in vista del vicino referendum si è allargata a tutta la Regione. Comitanti popolari e associazioni ambientaliste hanno organizzato sit in, incontri pubblici e colorate iniziative in tutte le provincie.

I sostenitori del No punteranno soprattutto sull'astensione ed a sminuire la portata del referendum. “E' sbagliato pensare che con questo referendum l'Italia venga chiamata a scegliere tra i combustibili fossili e la ricerca sulle fonti di energia rinnovabili – commenta il consigliere emilianoromagnolo del Pd Gianni Bessi -. Le due cose devono andare avanti insieme”.

Di opposto avviso gli ambientalisti. “Invitiamo tutti gli italiani ad andare a votare ed a votare Sì – spiega Gigi Lazzaro, presidente di Legambiente Veneto -. La nostra battaglia contro le trivelle non è solo contro le trivelle. Il referendum dovrà anche essere un segnale forte per il Governo Renzi affinché si decida a tradurre in pratica gli accordi di Parigi. I combustibili fossili devono essere abbandonati per investire sulle energie rinnovabili, le sole capaci di regalarci davvero un futuro”.



Realizzato con il contributo dell'Ordine dei Giornalisti del Veneto – Premio per giovani giornalisti Massimiliano Goattin 2015



CEMENTOARRICCHITTO

viaggio nell'arcipelago veneto tra resistenze e devastazioni

#CEMENTOARRICCHITO

Un viaggio dall'altra parte del Veneto

Esplora

Clicca qui per connetterti alla mappatura degli articoli