

MACCHIE

**RIVISTA PER
L'AREA VERDE E
ALTERNATIVA
IN FRIULI**

£2.000
Anno 9° nr. 7/8 ottobre 1989
Spedizione in abb. post. gruppo 3°
pubbl. inf. 70%



TIR: VIVA L'AUSTRIA

COSA SONO I VERDI ARCOBALENO

DISINQUINAMENTO IN LAGUNA: VALUTIAMO LA V.I.A.

TAGLIAMENTO, PIANI DI BACINO, NUOVO TURISMO

ADRIATICO: CHI HA PAURA DI GOLETTA VERDE?

SOMMARIO

- 1 COSA SONO I VERDI ARCOBALENO** di **Elia Mioni**
- 3 LA MOZIONE NAZIONALE DEI VERDI ARCOBALENO**
- 5 VIABILITÀ: UN PIANO CON ERRORI** di **Emilio Gottardo**
- 8 UNA VORAGINE A CERVIGNANO?** di **Raimondo Strassoldo**
- 11 TAGLIAMENTO, IL FIUME** di **Ermanno Domenicale**
- 13 IL TUBO IN LAGUNA: VALUTIAMO LA V.I.A.** di **Pierpaolo Zanchetta**
- 15 CHI HA PAURA DI GOLETTA VERDE?** di **Lino Santoro**
- 17 I PIANI DI BACINO PROSSIMI VENTURI** di **Maurizio Tondolo**
- 19 D'ATOMP A VENÇON** di **Miriam Calderari**
- 20 RISPARMIO ALTERNATIVO E SICURO** di **Virgilio Maiorano**

RIVISTA DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E INFORMAZIONE.

Iscrizione n° 520 del Tribunale di Udine del 9.2.1981. Editrice Associazione Ad Hoc. **Redazione:** Giorgio **Cavallo**, Ferdinando **Ceschia**, Giuseppe **Fantin**, Lucio **Tollis**, Maurizio **Tondolo**, Giacomo **Viola**, Pierpaolo **Zanchetta**. Direttore responsabile: **Elia Mioni**. Segreteria di redazione: Paolo **Martini**. Redazione ed amministrazione via G. Galilei, 46 - 33100 Udine - Tel. 0432/295471. Abbonamento annuo (10 numeri) 16.000 lire - C.C.P. n° 18774331 intestato a Associazione Ad Hoc. Progetto grafico: E. **Rabbit**. Impaginazione: **CLAD** Litografia Exralito - Udine

"I verdi arcobaleno non sono più una lista elettorale, sono uno strumento politico per dare vita al più presto ad un nuovo soggetto politico verde unitario, portatore di un articolato progetto alternativo a questo modello di sviluppo"

e passate elezioni europee sono stata un passaggio critico per l'arco delle forze verdi e alternative, ma l'onda lunga di quei risultati e del confronto, talvolta aspro, che li ha preceduti continua ancora. È tuttora aperta in quest'area una dialettica di posizioni - che si esprime alle volte anche in modo personalistico e impolitico - su questioni di grande rilievo per il prossimo futuro: quale proposta politica e quanto articolata, quale forma politica; trasversalità e qualità della rappresentanza istituzionale.

"La natura ci avverte" scrivevamo su queste pagine informando di un incontro di verdi e alternativi di Alpe-Adria sulle piogge acide. La recente notizia di un imprevisto ampliamento del buco nell'ozono; l'aumento delle temperature a causa dell'inquinamento con imprevedibili conseguenze climatiche; la distruzione di patrimoni naturali che procede a velocità senza precedenti, sono segnali evidenti che questo modello di sviluppo della società industriale è fallito, che è necessaria una svolta globale.

Le emergenze ambientali non richiedono "solo" una modifica dei comportamenti personali e un impegno conservativo, domandano di mutare i valori, le regole, i tempi dell'economia e della politica. Ciò vuol dire che l'arcipelago verde e alternativo deve attrezzarsi a entrare in una nuova fase, che riguarda anche il suo rapporto con la lotta politica, con il consenso sin qui ottenuto. È in primo luogo una questione di proposta globale: la stessa priorità dell'emergenza ambientale non è uguale per tutti. C'è chi la paga quotidianamente molto di più sul piano dell'alimentazione, della salute, della qualità di vita e di lavoro. Crisi sociale delle aree deboli dei paesi industriali e squilibrio Nord-Sud vengono accentuati e modificati dall'impatto del degrado ambientale.

A queste dimensioni deve adeguarsi un nuovo soggetto politico verde e alternativo, che deve superare la strozzatura nominalistica sulla federazione o meno delle liste locali, la rissa per il simbolo "magico" o per il primo posto in lista. I verdi arcobaleno oggi esistono per porre - come problema aperto di ricerca - questi temi, per realizzare con dibattiti e iniziative la partecipazione di nuove forze, culture, sensibilità, a questo progetto di presenza nella società prima ancora che nelle istituzioni.

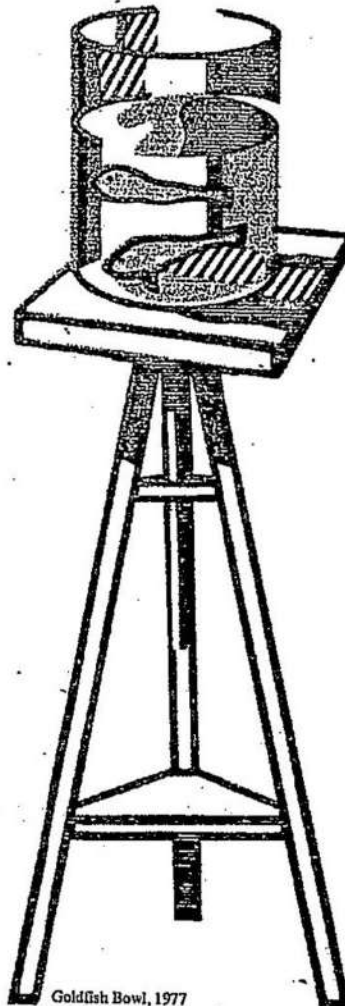
Per questo i verdi arcobaleno si ritengono una forma politica transitoria, organizzata per il minimo indispensabile allo scopo di dar vita al più presto a strutture nuove e unitarie, non distribuiscono simboli (quello

**L'ARCOBALENO
STRUMENTO
PROVVISORIO**

delle europee è "congelato") né recapiti o kit per fare liste verdi da affiliare ad una componente.

Propongono che gli incontri in corso in tanti comuni delle nostre provincie siano finalizzati a dar vita a soggetti politici locali autonomi ed unitari; rappresentativi nelle persone, nelle cose fatte, nelle proposte; partecipi del "pensare globalmente, agire globalmente"; intenzionati a non schierarsi con questo o quel partito in modo subalterno al cosiddetto quadro politico (come hanno fatto i Verdi della margherita in Regione), e a decidere in maniera aperta consultando associazioni, comitati e l'arcipelago sul se e come entrare nei governi locali.

Tutto ciò vuol dire che per i verdi arcobaleno dar vita a questo nuovo soggetto politico verde unitario non può significare sommare ciò che già esiste, si tratta invece di operare affinché persone, gruppi locali, settori di società autogestiscano in modo autonomo una presenza politica alternativa. Esprimano in modo diretto una rappresentanza nei prossimi



Goldfish Bowl, 1977

NON SOLO VERDE

MAGGIO

consigli comunali senza delega né ai partiti tradizionali né a un "ceto politico" verde separato dai momenti di aggregazione sociale, ambientalista, pacifista... Ma, nello stesso tempo, l'appartenenza ad un progetto comune deve essere consolidata volta per volta da una cornice di iniziative e temi di scala più ampia, condivisi nella discussione e nella scelta.

Fra questi credo che in Friuli debba trovare posto anche una proposta alternativa, di motivazioni forti per la difesa e l'ampliamento della specialità regionale. C'è da dare un giudizio sulla volontà di centralizzazione autoritaria dei poteri, che si accompagna allo svuota-

mento delle autonomie, al taglio della spesa pubblica ed alla diffusione in nuovi campi (non ultimo quello delle politiche sul territorio) del modello prefettizio delle opere per i Mondiali di calcio. La maggioranza regionale difende la specialità per difendere prima di tutto la propria quota di miliardi ed il proprio potere discrezionale di spenderli come prima, e ciò in piena sintonia con il modello di sviluppo dominante. Bisogna indicare altri motivi, e ce ne sono, per salvaguardare una specialità a vantaggio di tutti, per diversi obiettivi di intervento pubblico nella società e nel territorio regionali.

elia mioni

SEMINARIO REGIONALE DELL'ARCIPELAGO VERDE

Tarvisio mercoledì 1 novembre 1989

Sala del Centro Culturale del Comune,
via Stazione ore 9.30-13.00 / 15.00-18.00

Nel pomeriggio sono proposti incontri fra donne e gruppi di lavoro su trasporti, agricoltura, acque, rifiuti.

...

promossa

dai portavoce del coordinamento regionale del "sole che ride"
dai portavoce regionali dei "verdi arcobaleno"

...

saranno presenti

deputati delle due liste verdi
rappresentanti dei "verdi di Slovenia" e
dei "verdi alternativi" della Carinzia

...

per informazioni e documentazione puoi rivolgerti a:
Redazione di Macchie, v. Galilei 46 Udine tel. 0434/295471
Sede Lista verde regionale, via Sarpi Udine tel. 0434/507366
Ai gruppi consiliari regionali, piazza Oberdan Trieste tel. 040/361797 e 360252

"Pubblichiamo il documento finale dell'Assemblea nazionale dei Verdi arcobaleno, tenutasi a Firenze il 1° ottobre, come contributo all'informazione e al dibattito".

L'assemblea nazionale dei Verdi arcobaleno, riunita a Firenze il 1 ottobre 1989,

dichiara la necessità di una grande crescita di consapevolezza ed impegno politico tra tutti i cittadini per affrontare e vincere il confronto con le forze che perseguono il saccheggio delle risorse vitali dell'ambiente, perpetuando situazioni di ingiustizia sociale, interna ed internazionale, nonché di violenza nei confronti della natura e degli esseri viventi;

dichiara che questa consapevolezza e questi impegni debbono portare alla costituzione in Italia di un nuovo soggetto verde - con i suoi inscindibili contenuti sociali - sulla base di un progetto politico verde, alternativo, libertario, nonviolento. Un progetto che affronti l'emergenza ambientale con una cultura e strumenti di governo, propositivi, innovativi, coraggiosi;

I Verdi Arcobaleno, nati proprio ed esclusivamente per contribuire alla rifondazione di un soggetto verde unitario nel nostro paese, hanno colto alle elezioni europee un chiaro ed importante successo; hanno stabilito di non strutturare una propria autonoma organizzazione dando così un primo contributo per creare migliori condizioni per questa rifondazione; hanno perseguito e perseguono senza riserva il processo unitario con le Liste del Sole che ride, volto non alla fusione tra i due soggetti politici ed elettorali, ma alla nascita di una ben più ampia aggregazione.

L'Assemblea saluta come fatti positivi ed incoraggianti la costituzione di un unico Gruppo Parlamentare Verde al Parlamento Europeo, di cui fanno parte gli eletti del Sole che ride e dell'Arcobaleno, la lista Antiproibizionista, ed Eugenio Melandri; le convergenze e le unificazioni che si sono realizzate in numerose città e regioni italiane di gruppi consiliari, l'avvio dell'unificazione al Parlamento nazionale.

Sottolinea l'importanza della formazione di un'unica Lista Verde alle elezioni per il Comune di Roma, autorevolmente rappresentativa anche se non ancora espressione di un procedimento unitario del quale rappresenta tuttavia un indispensabile premessa.

Ribadisce che esistono le più piene e convincenti condizioni politiche e programmatiche per l'unità tra Verdi dell'Arcobaleno e del Sole che ride, e che sono da considerare artificiose quelle divisioni all'interno del mondo ecologista fondate - anziché su legittime differenze politico-programmatiche, che

non vanno nascoste dietro falsi unanimismi - su presunte differenze "di schieramento", essendo acquisita, chiara e forte la scelta di tutti i Verdi contro ogni pregiudiziale schieramento politico e contro intese interne al mondo verde che sarebbero incompatibili con la massima espressione di conviventi e convergenti pluralità e differenze.

Ribadisce che la "trasversalità" dell'esperienza verde risiede non nell'indistinta ed acritica disponibilità a qualunque alleanza, ma proprio nella ricerca, critica ed attiva, di alleanze su una qualificata base programmatica (di cui l'ecologia della politica è parte integrante e fondante), che configurano e realizzano in tal modo la priorità della proposta e del ruolo politico dei verdi italiani.

L'Assemblea prende atto dei progressi registrati negli incontri comuni e nell'Assemblea Federale delle Liste Verdi di Rimini in funzione del processo unitario; approva la proposta di costituire una Commissione formata da rappresentanti del Sole che ride e dell'Arcobaleno (in proporzione riferita ai risultati conseguiti alle elezioni europee), delle Associazioni ambientaliste e degli altri soggetti interessati, che dia attuazione e forza al percorso unitario, elabori una proposta di "Carta degli Intenti Verdi" tenendosi in contratto con tutte le realtà verdi locali, elabori le regole per la convocazione dell'assemblea costituente;

identifica nei mesi di ottobre e novembre il periodo in cui far progredire in tutta Italia e ad ogni livello l'approfondimento della proposta unitaria;

ritiene che l'assemblea costituente del nuovo soggetto politico dovrà tenersi entro il mese di dicembre '89, per non compromettere l'esito, particolarmente a causa dell'avvicinarsi delle elezioni regionali ed amministrative;

chiede pertanto che l'Assemblea della Federazione delle Liste Verdi prevista per il prossimo novembre deliberi anch'essa una data di convocazione non successiva al prossimo dicembre;

sottolinea il preciso significato politico di tale termine ai fini della determinazione di procedure unitarie per la definizione delle Liste comuni alle elezioni del 1990, se non si vorrà ripetere la negativa esperienza di ritardi, rinvii e mancate convergenze che si è registrata per troppe settimane al momento della formazione della Lista per le elezioni amministrative romane.

LA PROPOSTA ARCOBALENO

MAGGIO

L'Assemblea dei Verdi Arcobaleno invita tutti i militanti Verdi Arcobaleno a sostenere - anche attraverso una sottoscrizione nazionale di autofinanziamento - la Lista dei Verdi per Roma;

conferma l'opportunità e l'urgenza di promuovere ed allargare fino da ora la più ampia e capillare discussione comune con le Liste Verdi ed ogni processo di collaborazione, integrazione, unione.

L'Assemblea delibera la costituzione di una Consulta nazionale dei Verdi Arcobaleno formata dai portavoce nazionali, da quelli regionali, dai parlamentari e dai Consiglieri regionali Verdi Arcobaleno, la quale dovrà riunirsi almeno ogni trenta giorni, aperta alla partecipazione dei coordinatori delle Liste Verdi e delle Associazioni ambientaliste - dovrà anche designare i rappresentanti Verdi Arcobaleno nella Commissione per la rifondazione e l'unità verde; con analoghi requisiti e finalità di supporto tecnico alla indagine e programmazione degli interventi verdi, possono essere costituiti Gruppi di iniziativa Regionali e locali (in casi particolari come le grandi città o situazioni con problemi specifici), a carattere di provvisoria assoluta.

Delibera di ampliare dalle attuali quattro a nove persone il gruppo dei Portavoce nazionali, per corrispondere all'accresciuta forza e rappresentatività del nostro movimento, ed al fine di valorizzare la presenza e l'apporto delle donne Verdi Arcobaleno;

conferma che i portavoce regionali non saranno responsabili politici locali dei Verdi Arcobaleno e non sono chiamati ad insediare strutture organizzative che ostacolerebbero, anziché facilitare il processo unitario, ma sono incaricati di promuovere in modo aperto il confronto e l'iniziativa unitaria nelle diverse realtà regionali e locali.

L'Assemblea dei Verdi Arcobaleno delibera e dà mandato in tal senso ai Portavoce:

1) di organizzare per i giorni immediatamente precedenti l'assemblea costituente del nuovo soggetto verde, e comunque per il mese di dicembre, una Convenzione nazionale sul ruolo e la prospettiva dei Verdi in Italia, che veda la massima partecipazione di personalità dell'ambientalismo, della cultura, della scienza, della politica, dell'associazionismo, oggi esterne ai due soggetti verdi, che siano chiamate a dare un contributo critico e propositivo alla configurazione del nuovo soggetto politico verde unitario, cui sono affidate tante attese e speranze e che dovrà coinvolgere attivamente non solo Verdi del Sole che Ride e dell'Arcobaleno, ma le forze più vive che agiscono per il rinnovamento della società e delle istituzioni nel nostro paese; L'organizzazione della Convenzione sarà aperta ai più ampi contributi ed auspicabilmente promossa in modo congiunto da Federazione delle Liste Verdi ed altri sog-

getti interessati.

2) di dare vita, d'intesa con le Liste Verdi, nello stesso spirito per cui il nuovo soggetto verde unitario non dovrà raccogliere solo la somma dei Verdi del Sole che Ride e dell'Arcobaleno, ai seguenti comitati aperti di aggregazione ed iniziativa politica:

a) sui referendum popolari che costituiranno un momento determinante della campagna politica ed elettorale di questi prossimi mesi, particolarmente per il successo della posizione anticaccia (che vede essenziali elementi nella cultura e nella posizione "animalista" dei verdi arcobaleno) e per il successo della battaglia contro i pesticidi e l'invasione della chimica in agricoltura, nonché sugli altri temi referendari.

b) per l'iniziativa contro l'effetto-serra e contro la distruzione dell'ozono stratosferico; per la difesa del clima e dunque della vita sulla terra, e per attivare il più ampio confronto politico e scientifico che consenta il lancio di una campagna transnazionale su questi temi nel corso del 1990.

c) per l'approfondimento culturale e l'azione politica sulla questione del legame tra lavoro e ambiente, sul ruolo e l'iniziativa dei verdi nei luoghi di lavoro, sulla qualità ed il contenuto del lavoro, il suo impatto sociale e ambientale.

d) per un forte rilancio nella nuova situazione dei rapporti internazionali e delle scelte da compiere in Italia, dell'aggregazione ecopacifista, disarmista, nonviolenta, degli obiettori di coscienza su precise, concrete e mature campagne di iniziativa, particolarmente in intesa con i gruppi e le vaste realtà attive del mondo cattolico.

e) per un'azione politica in funzione della realizzazione, con l'avvio del nuovo codice di procedura penale, di una giustizia che non inquina i rapporti tra cittadini e istituzioni, che cancelli la legislazione di emergenza, realizzi equilibrio e tolleranza fra delitti e pene, abbia forza di rimozione e prevenzione e non di sola repressione; per una forte azione politica e sociale contro le iniziative repressive e proibizionistiche sulla drammatica questione delle tossicodipendenze; per un forte impegno nell'ambiente del disagio e dell'emarginazione: dal carcere ad ogni ghetto della società.

L'Assemblea invita tutti i militanti verdi arcobaleno a collaborare alla costituzione di questi comitati nelle realtà in cui essi operano, avendo cura che sin dal loro avvio siano attivate e coinvolte persone delle più diverse provenienze e non solo iscritti e militanti delle liste verdi per fare in modo che questi comitati - le cui riunioni nazionali di avvio dovranno tenersi entro il mese di novembre - costituiscano un primo nucleo davvero innovativo ed aperto della realtà federale e pluritematica di aggregazione militante del nuovo soggetto verde alternativo, libertario, nonviolento italiano.

3) di convocare entro il mese di febbraio, di intesa e in collaborazione con la federazione delle liste verdi e con tutti i soggetti interessati, una grande Convenzione programmatica sul rinnovamento ecologista delle città e delle amministrazioni locali.

"Continuiamo il nostro 'viaggio nella viabilità regionale' proponendo una verifica delle previsioni del Piano Regionale di Viabilità e alcune considerazioni per una pianificazione stradale alternativa".

Le questioni della viabilità e del traffico sono sempre più rilevanti nell'organizzazione del vivere collettivo. Sul feticcio auto si è costituito l'intero modello di sviluppo post bellico e per esso non si è badato a spese: dalla diffusione del mezzo privato in ogni famiglia, alla cultura del movimento veloce, dalla occupazione del territorio con strade ed infrastrutture connesse, alla funzionalizzazione della struttura urbana e territoriale, alle esigenze di trasporto di merci e persone è stato, ed è, tutto un convergere di scelte che hanno portato il mezzo di trasporto privato al di sopra di ogni parte, quale status symbol da sognare/ meritare/ottenere, pena l'emarginazione per impossibilità di spostarsi. In questo cinquantennio tuttavia non si è badato un granchè agli aspetti quantitativi che il fenomeno auto comportava ed alle ricadute in termini qualitativi e ambientali, ad esso collegate. Solo recentemente gli effetti di questa invasione e diffusione nel territorio hanno cominciato ad imporsi all'attenzione delle riflessioni collettive (e quindi anche politica), da quando cioè i primi fenomeni acuti di inquinamento urbano e di disagio igienico, i primi riscontri di danneggiamento grave della vegetazione (piogge acide) e dei manufatti, i sintomi di un indebolimento idrogeologico del territorio dovuto alla sua impermeabilizzazione hanno indicato la estensione e la gravità del fenomeno. A questo punto quindi è anche interessante avere una cognizione quantitativa più precisa del fenomeno "auto e connessi" nella nostra regione senza alcuna pretesa di esaustività, dato che molti elementi specifici di conoscenza non esistono.

ERRORI DEL PIANO REGIONALE DI VIABILITÀ'

I dati della quantità di veicoli, divisi per le diverse categorie secondo le serie storiche (vedi tabella 1) reperibili sul Piano Regionale di Viabilità, integrati con quelli del Compendio Statistico Regionale (edizioni 1986/87/88) ci mostrano una presenza fortemente in espansione, ma con una tendenza, da oggi al 2000, alla stabilizzazione rispetto alla popolazione residente; interessante è anche la tabella 2 che esprime l'indice di motorizzazione regionale; "come si può notare dai trascurabili incrementi negli anni '90, detto indice dovrebbe raggiungere il limite di saturazione in tale periodo, sia per i veicoli leggeri che per

quelli pesanti. Tenuto conto della relativa stabilità della popolazione, tali indici portano ad un incremento del parco veicolare nel periodo 1978-2000 pari al 20% per i veicoli leggeri e al 13% per i veicoli pesanti". (Piano Regionale di Viabilità - 1989 pag. 28).

Tale previsione è purtroppo largamente ottimistica ed è già stata smentita dai fatti: la verifica di ciò si ha calcolando tali percentuali di incremento sui valori dei veicoli del 1978 (si vede come l'incremento previsto è già stato assorbito al 1984 per quelli leggeri e al

tabella 1

SERIE STORICA DELLA DENSITA' DI MOTORIZZAZIONE NEL FRIULI-VENEZIA GIULIA		
Anno	Numero autoveature	Numero autoveicoli industriali*
1971	272.895	19.650
1972	301.653	21.104
1973	318.131	22.248
1974	338.818	23.199
1975	357.876	24.153
1976	376.231	25.172
1977	407.194	26.201
1978	409.013	26.108
1979	422.967	27.896
1980	443.114	31.816
1981	461.950	34.689
1982	478.509	36.010
1983	491.511	39.355

(*) Sono compresi gli autobus, autocarri trattici e motrici per semirimorchi. Sono esclusi gli autobus esenti da tassa di circolazione perché adibiti al servizio postale.

Fonte: Friuli-Venezia Giulia, compendio statistico (annate varie 1968-1984) - Regione Friuli-Venezia Giulia - Ufficio di Piano - Servizio della Statistica, Studi e Documentazioni.

tabella 2

EVOLUZIONE FUTURA DELL'INDICE DI MOTORIZZAZIONE NEL FRIULI VENEZIA-GIULIA		
Anno	Veicoli leggeri (ab./autoveature)	Veicoli pesanti (ab./veicoli pesanti)
1978	3,00	46,10
1980	2,83	44,48
1985	2,62	42,17
1990	2,54	41,30
1995	2,51	40,96
2000	2,50	40,84

I NUMERI DELLA VIABILITÀ



1980 per quelli pesanti), sia calcolando l'indice di motorizzazione sui dati 1984 (dati desunti dal Compendio Statistico Regionale) anno in cui tale indice risulta pari a 2,45 abitanti/autovetture contro i 2,62 al 1985, previsti dal Piano Regionale di Viabilità. Ancora peggiore è l'errore di valutazione compiuto per i mezzi pesanti: a fronte di una stima dell'indice di motorizzazione di 42,17 (1985) abbiamo un dato reale di 31,48 abitanti per ogni veicolo pesante (1984). Questo significa che c'è stato, e continua ad esserci, un incremento percentualmente molto più significativo di mezzi da lavoro (dovuto ad agevolazioni fiscali e finanziarie? dal sostegno dato dalla pubblica amministrazione ai lavori infrastrutturali?) che di auto leggere il che crea, in prospettiva, problemi di aumento delle emissioni inquinanti. Si tenga presente, a tal proposito, che un camion emette 3-4 volte più idrocarburi di un'auto, 6-7 volte più ossidi di carbonio e 20 - 50 volte più di anidride solforosa. (vedi tabella 3)

Di fronte a questi dati si impone una considerazione: la pianificazione regionale, approvata nell'89, non poteva non conoscere la grave erroneità dei dati esposti; perciò qualcuno potrebbe oggi sostenere che gli adeguamenti della rete proposti dal piano debba-

tabella 3

COEFFICIENTI PONDERATI DI EMISSIONE DI AUTO E CAMION RIFERITI ALLA SVIZZERA								
		Idrocarburi (gr./Km)						
velocità media (km/h)		10	30	50	70	90	110	130
Tipo di veicolo								
Auto		3,30	1,78	1,05	0,75	0,71	0,73	0,80
Camion		19,84	5,54	3,23	2,42	2,46		
		Ossidi di carbonio (gr./Km)						
velocità media (km/h)		10	30	50	70	90	110	130
Tipo di veicolo								
Auto		1,58	1,76	1,85	2,34	3,27	4,29	4,77
Camion		18,63	13,76	13,27	15,25	20,19		
		Anidride solforosa (mg/Km)						
velocità media (km/h)		10	30	50	70	90	110	130
Tipo di veicolo								
Auto		76	43	30	27	29	35	45
Camion		1761	1213	1075	1095	1446		

tabella 4

SUPERFICIE E SPAZIO OCCUPATI DALLE AUTO NEL FRIULI VENEZIA GIULIA

autovetture

545.000 auto/1986 x 12 mq. cad. = 6.540.000 mq = 6,54 Km².

545.000 auto/1986 x 5 ml. cad. = 2.725 Km. = 46% delle strade disponibili

545.000 auto/1986 x mc. cad. = 13.080.000 mc. = 43.600 alloggi di 100 mq. cad.

no essere riconsiderati, elevandoli, per adeguarli ad un fenomeno in crescita incontenibile. Io credo, al contrario, che, proprio partendo dalla constatazione che lo sfondamento degli indici di motorizzazione non ha provocato una saturazione dei limiti di scorrimento, sia necessario sostenere una politica di controllo e riduzione della crescita dei veicoli stante l'attuale situazione della rete viaria. In altre parole, salvo locali necessari miglioramenti, è doveroso agire sull'unica variante del problema sinora non condizionata: il numero dei veicoli. In secondo luogo l'altro terreno su cui concentrarsi è il fatto che i maggiori problemi oggi derivano dalla concentrazione (nel tempo e nello spazio) dei flussi di traffico: occorre, cioè, agire sui momenti di punta diluendoli nell'arco della giornata e verso una diluizione spaziale delle principali direttrici, modificando orari di lavoro e organizzando nuovi e più efficienti trasporti pubblici.

Altro dato interessante da evidenziare è lo spazio che occupano strade e macchine. (vedi tabella 4)

Il calcolo esposto mostra una presenza di strade non ancora significativa in termini lordi (1,71% del territorio regionale), che sicuramente aumenta di molto in alcune aree particolari come quelle gravitanti attorno ai quattro capoluoghi di provincia (nell'area urbana e periurbana di Udine si arriva al 15% - *Bastian Contrari n. 13, aprile 1989* - elaborazione originale) o le zone di pianura dove si calcola un 4% di superficie occupata.

Anche in questo caso i dati sono stimati sicuramente per difetto e comunque, i peggiori effetti ambientali indotti dalla presenza di strade (l'impermeabilizzazione e la riduzione dei tempi di corrivazione idraulica) vanno valutati in sinergia con la presenza di tutti i

**STRADE E AUTO
OCCUPANO
SPAZIO E CONSUMANO TERRENO**

manufatti connessi, le aree asfaltate, le piazze, etc. Un irrigidimento ed una infrastrutturazione spinti del territorio sono da vedere come elementi pericolosi sia rispetto alla stabilità di esso sia rispetto alla sua fruibilità alternativa; le strade chiamano auto e le auto provocano inquinamento e grandi costi sociali, immiseriscono l'ambiente, riempiendolo della loro presenza collettiva.

Se poi valutiamo, solo per sintesi, quanto spazio e quanto volume occupano i veicoli, abbiamo i seguenti valori (vedi tabella 5)

PIANIFICAZIONE STRADALE ALTERNATIVA

La pianificazione stradale quindi non può solo andare nel senso di un miglioramento generico delle condizioni di viabilità e di sicurezza stradali, non può cioè avere solo un'ottica interna al settore (e perciò stessa limitata, autarchica di considerazione), ma deve muoversi verso obiettivi e secondo criteri di una generalità di interessi e complessità di variabili che non pare trasparire dal Piano Regionale

Tabella 5

LUNGHEZZA DELLE DIVERSE CATEGORIE DI STRADE NEL FRIULI VENEZIA GIULIA	
autostrade	210 Km x 100 m = 21,00 Km ²
statali	1127 Km x 20 m = 22,54 Km ²
provinciali	2059 Km x 15 m = 30,89 Km ²
comunali	2491 Km x 12 m = 29,89 Km ²
comunali interne, interpoderali, vicinali ed altre]	5000 Km x 6 m = 30,00 Km ²
Totale di superficie stradale	
134,32 Km ²	
Totale di superficie regionale	
7846 Km ²	
Percentuale di superficie occupata da strade	
1,71% (134,32:7846)	

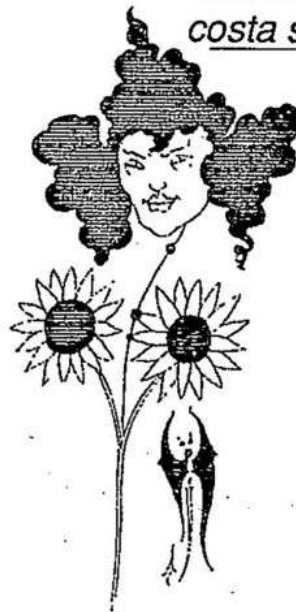
della Viabilità. Credo che in questo quadro si pongano molti problemi "politici" in senso stretto: ha senso lasciare crescere ad libitum il numero dei veicoli? ha senso adattare e

riadattare continuamente la rete stradale alle "nuove" esigenze? ha senso subire la crescita incontrollata dei mezzi pesanti senza porsi seriamente la prospettiva di trasporti (di merci e persone) collettivi e pubblici? ha senso procrastinare la chiusura dei centri storici e rinviare l'affermazione di una nuova cultura del diritto al trasporto?

A queste domande deve rispondere una diversa politica della viabilità che, partendo anche dalla proposta referendaria avanzata dal movimento ambientalista regionale, rilanci con forza l'alternativa della rotata e del cabotaggio delle merci e, soprattutto, una nuova cultura del trasporto e del movimento.

emilio gottardo

abbonarsi a macchie costa solo 16.000 lire!



C.C.P. n° 18774331
intestato a: **Associazione Ad Hoc**



C "Per lo scalo di Cervignano il nuovo traguardo è il 1994. Tagli alla spesa pubblica, preferenza alle autostrade, partitocrazia lo consentiranno?"

Cervignano deve ringraziare gli ecologisti austriaci se i lavori del megascalo saranno ripresi. Schimberni infatti non è affatto convinto dell'importanza di quest'opera, e ne aveva già cancellato i finanziamenti dai nuovi programmi delle ferrovie; l'impresa aveva già chiuso i cantieri. Ma i padrini regionali dello scalo hanno avuto relativamente buon gioco ad approfittare della "guerra dei Tir" con l'Austria per sottolineare l'urgenza di favorire in ogni modo il travaso dei traffici merci dall'autostrada alla ferrovia. Così, dopo trafelate insistenze a Roma, alla voce "scalo di Cervignano" è stata riscritta, nella bozza di programma finanziario delle Ferrovie, la somma di 263 miliardi che, aggiunti ai circa 160 già spesi, dovrebbero riuscire a far funzionare l'opera, tra cinque anni (1994). Far funzionare significa completare la piattaforma (altri 50-60 ettari di buona terra da sbancare, un'altro milione e mezzo di metri cubi di ghiaia da cavare e stendere) e soprattutto procedere all'"armamento" dell'impianto (binari, attrezzature, ecc.) Il nuovo traguardo ufficiale è l'inizio dell'operatività tra cinque anni (1994), ovvero quattro anni dopo quello originale.

Il condizionale è comunque d'obbligo, perché il piano deve passare al vaglio del Consiglio dei Ministri, e ci sono forti timori che in quella sede avvengano colpi di mano, in favore di aree meno favorite dal Piano stesso ma politicamente meglio difese. Un'avvertimento sinteso di questo possibile gioco al massacro l'abbiamo anche nella nostra regione: dal piano di Schimberni sono scomparsi, tra l'altro, i 400 miliardi per la tangenziale est di Udine, ed è ben possibile che il loro ripescaggio comporti rinunce altrove; ad esempio a carico dello scalo.

La cosa è anche abbastanza paradossale, perché non si capisce come l'enorme polmone di Cervignano (170 ettari di sola area ferroviaria) possa servire allo scopo di aumentare la quota ferroviaria dei traffici merci con l'Europa centro-orientale, se rimane irrisolto il problema dell'attraversamento di Udine, dell'ammodernamento della Pontebbana e, soprattutto, se rimane com'è la tratta Cervignano-Udine (unico binario, e passi tutti a livello).

A questo punto fare delle previsioni sui tempi di realizzazione dell'intero progetto di ammodernamen-

to delle ferrovie nella nostra regione, e quindi della loro messa in grado di togliere parte dei Tir dalle autostrade, è del tutto azzardato. Anche qui, si può tranquillamente ormai parlare del 2000, come il maxi-traforo del Brennero. Ancora per una decina d'anni, i Tir continueranno a impastare l'atmosfera dell'area alpina. E Viva l'Austria, che ha saputo finalmente porre con fermezza il problema, e fermare la marcia trionfale e infernale dell'industria degli autotreni e del gasolio. E vergogna ai nostri politici, che dopo vent'anni cominciano solo ora a rendersi conto che l'ecologia non è roba da poeti, ma questione di vita o di morte.

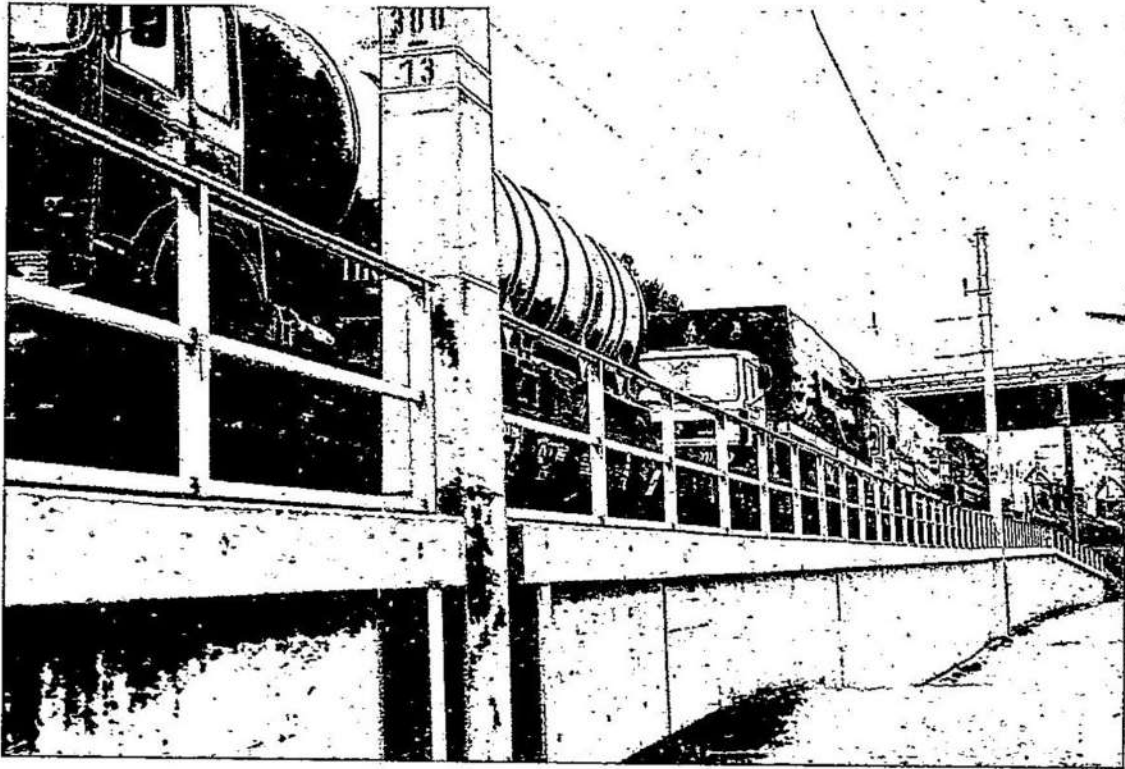
Dato questo sguardo al futuro, forse non è inutile ricordare un po' anche il passato. Perché inizialmente lo scalo non è stato affatto progettato come centro "intermodale", cioè di travaso tra "gomma" e "ferro". Per farne un centro intermodale bisogna lavorare tutto al suo esterno; ricominciare tutto ex novo.

L'idea di fare uno scalo a Cervignano è sorta nella mente di qualche "illuminato" triestino nel 1972-3, in funzione di quel porto (scalo come "retroporto"). Questo aspetto è ormai del tutto secondario, visto l'inarrestabile declino del porto di Trieste. Il progetto di massima, e relative pezze giustificative in termini tecnico-economici e territoriali (a posteriori, rispetto alla scelta del luogo, sono del 1977. L'idea fu "venduta" alla classe politica cervignanese facendo balenare enormi vantaggi economici (da 700 a 1000 nuovi posti di lavoro nello scalo, senza contare l'indotto, le opere accessorie, ecc. e le ricadute locali dei lavori di costruzione); Cervignano sognava di triplicare la propria popolazione (da 11 a 28 mila abitanti). Ma queste stesse prospettive atterrirono anche i pochi interessati alla salvaguardia dell'ambiente naturale e dell'identità culturale della cittadina, e tra il 1980 e il 1981 imperversò una clamorosa battaglia, con echi anche regionali e nazionali, commissioni di studio dell'impatto ambientale, referendum, ecc. Rapidamente lo scalo, già "fiore all'occhiello", fu ridefinito anche dai suoi fautori come un "sacrificio", cui Cervignano si sottoponeva per senso del dovere verso lo sviluppo delle ferrovie, ma che richiedeva "garanzie" e, soprat-

CRONISTORIA DEL PROGETTO

UNA VORAGINE A CERVIGNANO?

E per fare un centro intermodale bisogna ripartire da zero...intanto a Villacco..."



Villacco: Treno-navetta per T.I.R.

tutto, indennizzi (o meglio tangenti): e il comune di Cervignano si beccò prima sei, e poi altri otto miliardi, ufficialmente finalizzati all' "inserimento ambientale" dell'opera, ma in realtà impiegati per i bisogni correnti (restauri di pubblici edifici, ecc.). Nessuno più parlava di ricadute economiche locali dell'opera ferroviaria in sé: scomparsa l'esca dei mille nuovi posti di lavoro nelle FFSS, e accontentatisi di briciole per quanto riguardava la costruzione (poche decine di posti di lavoro nei cantieri, dove si divoravano centinaia di miliardi e di ettari). L'unico vantaggio certo, per il cittadino medio cervignanese che aveva votato il sì allo scalo (58%), era l'eliminazione dei due passaggi a livello che strozzano il capo-luogo; ma anche questo, a nove anni di distanza, rimane un obiettivo ancora lontano!

Da qualche anno, le speranze della classe politica cervignanese sono tutte puntate sull' "interporto", cioè sull'affiancamento,

alle opere ferroviarie, di una nuova megastruttura. Peraltro, è da ricordare che la "commissione di saggi", nominata dal Comune per valutare il progetto dello scalo aveva escluso l'opportunità tecnico-economica di realizzare qui anche un "autoporto", in vista delle numerose strutture di questo tipo esistenti e in progetto in regione, e che le ferrovie non avevano mai mostrato alcun interesse alla cosa. Tuttavia i politici locali hanno insistito, e sono riusciti a strappare a mamma Regione alcune promesse in proposito. Si è anche incaricata la SPEA di redigere un progetto di fattibilità. Esso è ancora riservato, ma pare che preveda la cementificazione di un'ulteriore sessantina di ettari, e i soliti costi astronomici. Insomma, Cervignano si avvia ad essere un pozzo senza fondo di investimenti infrastrutturali (500 miliardi dello scalo, mettiamo un altro 150 dell'interporto, più la necessaria grande viabilità per molte altre decine di miliardi e di ettari, ecc.); con tutto quello che ciò significa sul piano del consumo di terra

**DALLO SCALO
ALLO
INTERPORTO**

MARCHE

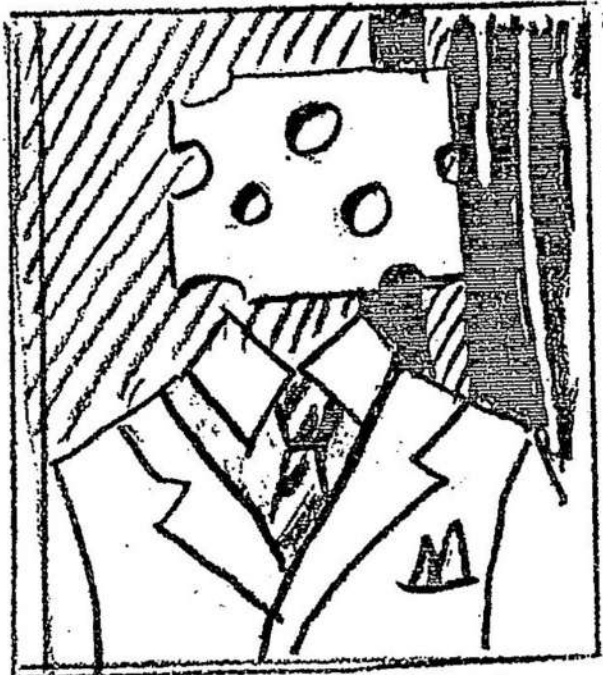
di ottima qualità, in un ambiente idrogeologicamente delicato e difficile come quello delle risorgive, che richiede enormi aggravii di costi per sbancamenti, palificazioni, drenaggi, reperimento inerti, ecc. A quest'ultimo proposito, tutta da verificare dal punto di vista ambientale è ancora l'ipotesi dello scavo di una darsena di 20 ettari, per 10 m. di profondità, in fregio all'Ausa, per ricavare il milione e rotti di metri cubi di ghiaia per il completamento della piattaforma dello scalo.

Chi nel 1980 si è opposto strenuamente a quest'opera era ben conscio che, in un'ottica ambientalista globale, era auspicabile favorire il passaggio delle merci dalla strada alla rotaia. L'opposizione era basata su ben altri motivi. Uno era che i vantaggi economici dello scalo per Cervignano sarebbero stati minimi, in confronto all'estensione dei danni ambientali, e soprattutto della distruzione di una risorsa naturale irripetibile, come il terreno agricolo. E su questo ormai tutti convengono. Un altro era che la localizzazione era sbagliata, e avrebbe comportato difficoltà e costi ag-

giuntivi, rispetto ad altre località più asciutte e con fondo naturalmente ghiaccio, di cui il Friuli è ricchissimo. Nessuno ha voluto fare questi calcoli, ma crediamo che, a conti-fatti, si tratterà di molte decine di miliardi buttati per fare, letteralmente, "buchi nell'acqua". Insomma, come si disse allora - alcuni, come Mizzau, forte e chiaro; altri, come Biasutti, solo in camera caritatis - l'aver collocato lo scalo a Cervignano è stata una follia tecnico-economica, e - diciamo noi - un crimine ecologico.

Un terzo motivo di contestazione era la follia di scommettere tutte le fortune di una comunità - e polarizzare tutta l'attenzione e l'energia della classe politica, che infatti sta gravemente trascurando anche il livello minimo di normale amministrazione - alle Ferrovie dello Stato, ente notoriamente afflitto da un cronico marasma, e rispondente a logiche né economiche né, tanto meno, localistiche. A Cervignano sono sfilati quattro o cinque Ministri dei Trasporti, e più volte anche direttori generali e presidenti dell'Ente ferrovie; tutti con le loro promesse e le loro parole magiche (leggendario il "progetto mirato" di Signorile). Ma basta che a Caserta si rubi sulle "lenzuola d'oro", e si bloccano i lavori anche a Cervignano. In queste condizioni era del tutto prevedibile che i lavori ferroviari si sarebbero protratti per l'eternità; gli esempi sono numerosissimi, in tutta Italia, e anche in regione. E a questo punto si può anche ricordare che lo scalo "gemello" di Furnitz (Villacco), partito quasi contemporaneamente a quello di Cervignano, è già da anni completo e funzionante, senza aver dato adito a contestazioni di sorta, e oggi, senza disturbare affatto l'ambiente. Perché mai in questo nostro disgraziato paese non si riesce a coniugare l'efficienza tecnica con la sensibilità ecologica, come oltreconfine? È questione di geni, di didattica dell'ingegneria, di (in)cultura nazionale, o sono gli effetti devastanti della partitocrazia, che ha corrotto ogni istituzione?

**NON TI FIDAR...
DELLA
PARTITOCRAZIA**



Study for Portrait, 1977

raimondo strassoldo

"Il ponte di Bevazzana non c'è più. Incuranti della crisi dell'attuale modello turistico in Adriatico, impegnati in risse infinite, gli amministratori di Latisana vedono solo motoscafi e darsene. Fermiamoli."

Fin dalla preistoria vi è stato un rapporto molto stretto tra l'uomo ed i fiumi; intere civiltà si sono formate lungo i principali corsi d'acqua che spesso hanno avuto un ruolo importante nello sviluppo della moderna civiltà industriale.

Ora però questo stesso livello di crescita raggiunto dalla nostra società rischia di creare gravi ed irreversibili danni a molti dei corsi d'acqua anche nella nostra Regione. È il caso, ad esempio, del Tagliamento che ha subito in questi anni, ora a monte, ora a valle, iniziative ed interventi di vario genere che si sono sviluppati ognuno per proprio conto, con risultati non certo confortanti per il suo eco-sistema anche se la stessa amministrazione regionale, ha previsto l'attuazione di un parco fluviale del Tagliamento. Ci si chiede ora: in quali condizioni arriverà il fiume a tale traguardo se continueranno quegli interventi e quelle opere che hanno provocato problemi, più che risolverli? Più in generale: quale ruolo e quale futuro avrà il Tagliamento che è il corso d'acqua più lungo e importante del Friuli?

Nello scorso mese d'aprile se lo sono chiesto le forze alternative e ambientaliste di Latisana in un convegno intitolato: "Il fiume: riflessioni, idee e proposte sul futuro del Tagliamento e dello Stella. Tra le necessità di tutela ambientale e progetti di fruizione collettiva, contribuendo alla salvezza dell'Adriatico".

RISULTATI DI UN CONVEGNO A LATISANA

L'iniziativa non ha solo denunciato le cose che non vanno: la mancata istituzione del parco fluviale, le imponenti cementificazioni e rettifiche, i progetti di insediamenti nautici lungo il corso e la foce, la distruzione della vegetazione di sponda, le

colture intensive in alveo, l'attività di cave, gli scarichi non regolari lungo tutto il basso corso del fiume.

È stato anche detto nel convegno che il Tagliamento, in tempi abbastanza recenti, è stato considerato solo nell'aspetto della sicurezza, viste le due disastrose alluvioni del 1965/66.

L'iniziativa ambientalista ha però presentato anche delle proposte a breve e più lungo termine alternative a quei progetti che nel tempo (anche dopo il '66) hanno modificato, peggiorandolo, l'andamento del grande fiume. Ultimo, tra questi, quello riguardante la ventilata

costruzione di un villaggio vicino al nuovo ponte di Bevazzana con 500 posti barca. La situazione, infatti, è cambiata dopo che il vecchio ponte di barche è stato sostituito da un nuovo ponte in cemento sotto il quale è possibile il transito delle imbarcazioni anche di considerevole stazza. Così il via vai di motoscafi e fuoribordo, che risalgono il Tagliamento dalla foce, crea movimenti ondosi che finiscono per erodere le sue sponde sabbiose, distruggendo, a lungo andare, la vita delle numerose piante, alghe e dunque anche i piccoli animali che vi sono insediati nel tempo e hanno creato un ambiente del tutto particolare impossibile da ricostruire. Evidentemente, è emerso a Latisana, ora anche una darsena con centinaia di posti barca, potrà solo accelerare questo negativo processo per l'ecosistema della foce e dell'ultimo tratto di fiume.

Tra gli amministratori di Latisana vi è invece chi vede in un certo sviluppo del turismo fluviale una fonte di benefici economici per il territorio; di avviso opposto gli organizzatori del convegno i quali hanno messo in guardia da un uso privatizzato dell'ambiente fluviale che porterebbe solo al suo impoverimento o danneggiamento senza, in realtà, produrre benessere per le comunità locali. È insito in questo confronto a più voci il problema di fondo del modello turistico finora dominante lungo le nostre coste e dello sviluppo sostenibile dall'intero territorio della bassa friulana. Ecco che allora dal Convegno sul fiume è emersa la necessità di chiarire il rapporto "conservazione-parco" inteso come ricerca di un equilibrio nel rapporto tra uomo e natura. Parco concepito come strumento per una corretta e coordinata pianificazione e gestione di un territorio che abbia al suo interno anche l'uomo, il suo lavoro, le sue attività, ma integrati in un ambiente nel quale la conservazione delle risorse e dei processi biologici e naturali sia il fine e la guida del comportamento umano. Se ciò è vero, è stato detto a Latisana, non sono più sostenibili interventi sul fiume come quelli fatti in passato ed il Tagliamento va considerato come un continuo naturale sul quale bisogna progettare tenendo conto la storia di quell'ambiente, studiando l'intero bacino, analizzando e controllando i progetti esistenti e quelli che si presenteranno in futuro. È stata perciò lanciata una proposta: la costituzione di un Comitato di fiume,

TAGLIAMENTO, IL FIUME

MARCHE

composto da cittadini ed associazioni per studiare a fondo i problemi in modo coordinato e complessivo, proponendo anche soluzioni compatibili con l'ambiente a medio e lungo termine.

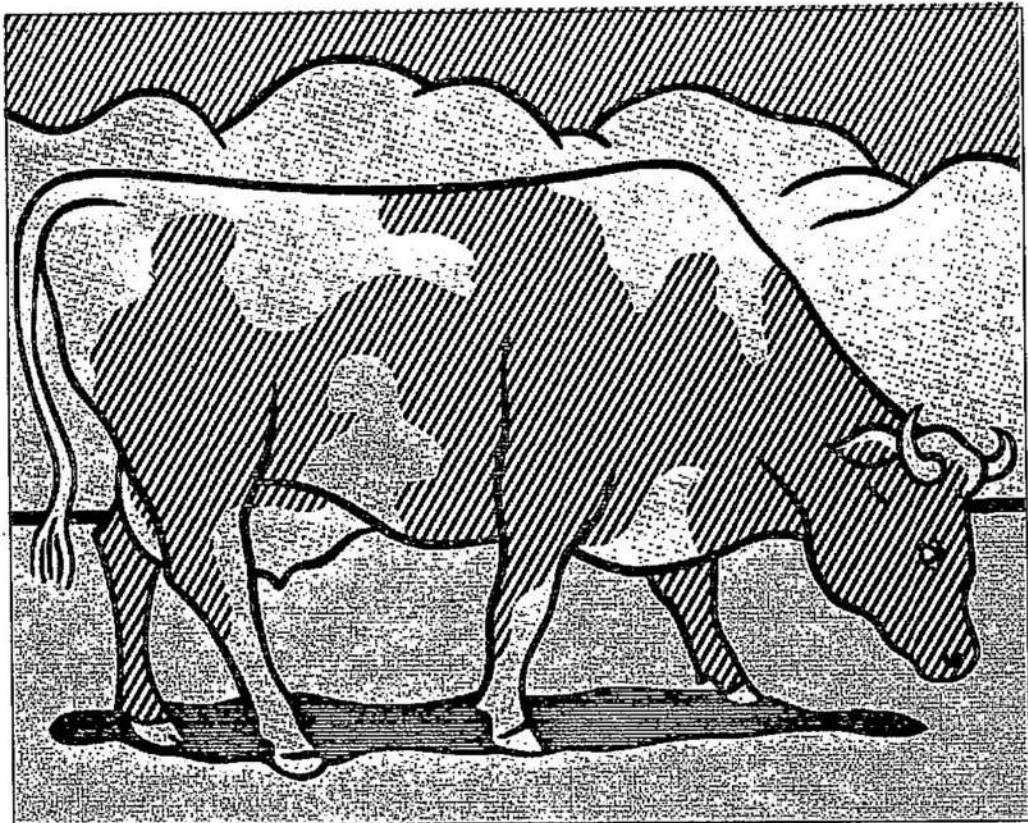
È stata anche presentata una raccolta di firme in tutto il territorio comunale per proporre all'amministrazione di limitare la navigazione lungo il corso ai natanti di dimensioni e potenza eccessive per la salvaguardia dell'ambiente fluviale.

Proposte dunque che intendono iniziare a ridiscutere il modello di sviluppo e di turismo attuale in un vasto territorio della bassa friulana che presenta ancora ambienti di grande valore naturalistico: le risorgive, i resti

di boschi planiziali a Carlino e Muzzana del Turgnano, la laguna di Marano.

Salvaguardare il Tagliamento e salvaguardare tali zone significa, in fondo, dare un contributo importante alla stessa difesa del mare Adriatico, la cui "salute" rappresenta oggi uno dei problemi più gravi a livello internazionale.

ermanno domenicale



Cow Triptych (Cow Going Abstract), 1974 Particolare

"Vi ricordate che il Presidente Biasutti disse che l'impianto di disinquinamento della Laguna di Marano era stato sottoposto a Valutazione d'impatto?... l'abbiamo letta per voi..."

La valutazione d'impatto ambientale dovrebbe essere lo strumento per eccellenza per permettere la partecipazione popolare alle scelte territoriali; di fatto accedere agli stessi documenti che compongono la VIA può diventare un affare assai complesso e macchinoso. Tuttavia analizzare la maniera in cui oggi vengono redatte le Valutazioni d'Impatto può risultare molto utile per capire meglio la politica territoriale regionale. Il "sistema di disinquinamento della laguna di Marano e Grado" consiste in una rete di condotte fognarie che convogliano assieme tutti gli scarichi urbani, industriali e zootecnici dei comuni della gronda lagunare verso un unico grande impianto depuratore localizzato a sud di S. Giorgio di Nogaro presso la foce dell'Aussa-Corno. Da qui i liquami una volta trattati proseguiranno sempre per condotta sotterranea attraverso la laguna e per sette chilometri nel mare, al largo dell'isola dei S. Andrea dove un diffusore li scaricherà definitivamente in acqua.

Lo studio di impatto ambientale che abbiamo analizzato è composto da due relazioni dai titoli: "Controllo dell'impatto ambientale" e "Relazione silvo ambientale". La prima relazione si apre con una frase di programma rispetto all'intero studio: *"Con la*

LE DUE RELAZIONI

presente relazione vengono riassunti i dati generali di inquadramento del territorio circostante l'impianto di depurazione ponendo in evidenza le componenti ambientali potenzialmente assoggettabili ad impatto. Ma soprattutto vengono esaminati i provvedimenti che saranno attuati al fine di minimizzare l'impatto sia all'interno dell'impianto sia verso l'esterno".

Da questa presentazione ne traiamo subito che: non c'è alcun approfondimento specifico nello studio; l'area di studio ben lungi da essere quella di bacino si limita all'intorno del solo impianto di depurazione; preventivamente alla valutazione dell'impatto si esaminano i provvedimenti per minimizzare l'impatto stesso. Nell'espone poi le potenziali cause d'impatto si citano solo quelle relative ad un impianto di depurazione ed eventualmente d'incenerimento, trascurando tutta la problematica della derivazione di liquami da bacini diversi e il loro convogliamento in mare. Nella relazione idrografica, lunga ben quattro righe, non viene

citato il torrente-canale Cormor che porta in laguna acque provenienti da tutta l'area metropolitana di Udine oltre che molte sostanze derivate dal dilavamento dei terreni agricoli.

Molto più approfondita è invece una relazione che illustra il perché i liquami fognari sono maleodoranti. Tra gli effetti igienico sanitari si sottolinea la pericolosità dell'idrogeno solforato e, a difesa da questo agente chimico, si ricorda che per legge è previsto per gli addetti l'obbligo di sottoporsi a visite mediche periodiche: anziché cambiare l'impatto si cambiano gli addetti?

La relazione prosegue esaminando altre problematiche relative all'impianto di depurazione quali l'impatto da rumore e da altri gas nocivi che si possono sviluppare durante l'esercizio ma senza dare alcuna valutazione tangibile degli impatti nel loro complesso. In definitiva si può dire che questa relazione di "Controllo dell'impatto ambientale" lungi dall'essere uno studio di VIA rappresenta solo la somma delle tradizionali relazioni tecniche richieste per legge in caso di impianti di questo tipo.

Sfogliando la seconda relazione ci imbattiamo subito nella lista dei tecnici interpellati per la redazione dello studio che notiamo subito essere composta esclusivamente da esperti di materie "meccaniche" mentre mancano completamente biologi, idrobiologi, naturalisti che peraltro devono aver partecipato, dato che si afferma che questo studio va letto come una "Valutazione di inserimento ambientale" e "Calcolazione dall'impatto ambientale a livello biosferico, atmosferico, idrosferico e paesaggistico" (!!!). Questo intento onnicomprensivo viene subito ridimensionato quando si dice che, molto più modestamente, scopo dello studio è minimizzare gli impatti e mimetizzare le opere nell'ambiente. Ma vediamo subito come si intende attuare questo programma; riportiamo un'altra frase della relazione che è una chicca nel suo genere: *"Figurativamente l'afforestazione paranaturale in progetto aggredisce con la sua massa verde quella grigia, che altrimenti primerebbe in un landscape già appiattito dalla bonifica e monocultivato dalle attuali convenienze economiche in agricoltura. Rimarrà pertanto una dicotomia interpretativa: o l'impianto*

VALUTIAMO LA V.I.A.

MACCHIE

è stato inserito nel bosco paraturale, o il bosco paraturale è stato ricostruito a ridosso dell'impianto. L'effetto comunque sarà il medesimo agli occhi di chi percepisce l'orizzonte paesaggistico". In tal modo si dà per scontata tutta la procedura di VIA e si tirano subito le conclusioni: serve un boschetto intorno l'impianto.

A questo punto inizia una scarna analisi ambientale: il bacino che si prende in considerazione per la relazione silvo ambientale è quello del Corno poiché il depuratore ricadrà in questo bacino. Non importa se le acque che verranno depurate saranno captate da ben altri 7 bacini (Stella, Turgnano, Mazzonella, Zellina, Aussa, Natissa, Cormor).

**C'È UN
IMPIANTO NEL
BOSCO**

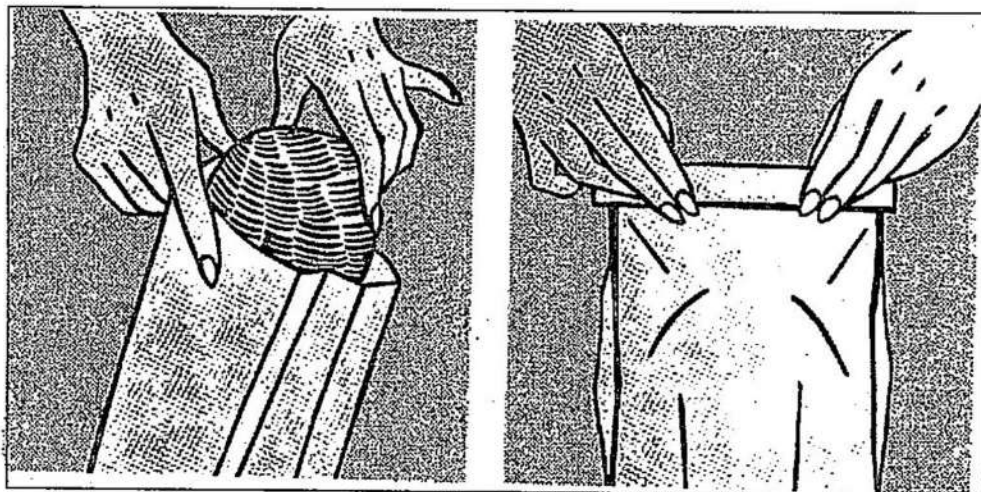
Infine si entra nel vivo della relazione con il progetto del bosco. L'impianto sorgerà su una grande duna coperta di vegetazione di tipo latifoglie per assorbire meglio il rumore e gli eventuali inquinamenti (e in inverno quando cadono le foglie?). La duna sarà circondata da un fossato di 3 metri nel quale

si garantirà la presenza costante d'acqua anche grazie all'immissione di acqua depurata dall'impianto. In un angolo il fosso si allarga, crea una lama d'acqua con al centro un isolotto. In questa maniera, si conclude, il depuratore diventerà luogo ideale di rifugio per mammiferi e uccelli (!!!).

Di centinaia di Km di condotte sotterranee tra terra, laguna, mare, neanche l'ombra di un accenno.

È evidente il ruolo fuorviante che sta assumendo in Friuli e più in generale in Italia la Valutazione d'Impatto Ambientale in mancanza di una normativa che disciplini la materia. Risulta peraltro preoccupante anche il fatto che, essendo queste opere pubbliche, le procedure di VIA utilizzate possano in qualche modo divenire un riferimento per il legislatore. Si verrebbe così a creare un'altra copertura per gli interessi delle imprese a scapito ancora una volta della possibilità del cittadino di partecipare alle scelte riguardanti il proprio territorio e la propria salute. La VIA si trasformerebbe quindi da nuovo strumento di partecipazione a ulteriore strumento per raggiungere il consenso passivo.

pierpaolo zanchetta



Brend in Bag, 1961

"Sembra proprio che nessun amministratore pubblico sia a conoscenza che quella dell'Adriatico è fra le 10 emergenze ambientali nel mondo. Dar soldi agli albergatori è più facile che prevenire, e porta voti"



Girl with Ball, 1961

Ma il "bloom" delle alghe in Adriatico è stato veramente una iattura per tutti quelli che ruotano attorno al "business" del turismo? A ben guardare, il giro di miliardi che sta solleticando l'interesse di varie categorie che sono collegate a questo settore, si ha l'impressione che il proverbio "non xe mai un mal se no xe un ben", in questo caso calzi proprio a pennello. E la gran polemica sui dati prodotti dal monitoraggio della Goletta Verde, ci sembra alquanto strumentale, e rivolta ad enfatizzare lo stato di crisi del settore turistico, in modo da surrogare, con i finanziamenti di Carraro, il mare ammalato con piscine ed acquapark. Le cause del "bloom" non vanno certamente cercate in un fenomeno casuale (tuttalpiù favorito da particolari condizioni climatiche), come alcuni continuano a considerare la mucillagine prodotta dalla fioritura delle

diatomee, ma invece nel consumismo delle risorse naturali: cementificazione e modificazione morfologica delle coste, scarico nei bacini idrici di tutto l'inquinamento prodotto dal nostro modello di sviluppo, alterazione del regime idrico dei corsi d'acqua, e tante altre cose di questo genere.

Le cause sono quindi individuate. Però si spendono miliardi in progetti fantasiosi per la difesa dell'Adriatico (barriere galleggianti anti alghe, ossigenazione del mare etc.), invece di investire per lo studio delle relazioni esistenti fra nutrienti, fitostimolanti, clima, regime delle correnti e il sempre più frequente ripresentarsi del "bloom" algale. Ricerca che potrebbe essere affidata, nella nostra regione, al Laboratorio di biologia marina di Trieste, ammesso che si voglia farlo funzionare veramente.

Ma torniamo alle polemiche che ha provocato nella nostra regione l'operazione Goletta Verde. Scopo dell'operazione non era solo la descrizione della situazione dell'ecosistema mare attraverso l'analisi di una serie di parametri microbiologici e chimico-fisici (dpr 470/82 sulla balneazione, legge 319/76 Merli etc.) ma anche verificare l'efficienza delle strutture pubbliche responsabili di questi controlli, lo stato dei sistemi di depurazione, la salute dei nostri fiumi.

I dati del monitoraggio delle nostre acque costiere descrivono una situazione critica, il 56% dei campioni riguardanti i parametri sulla balneazione risultano sfavorevoli. Mancano ancora i risultati delle analisi sui metalli pesanti, sugli enterovirus, sui pesticidi, sui tensioattivi, affidate alla Conal di Milano.

Questi dati sono stati confrontati con quelli, meno negativi, prodotti dai PMP (presidi multinazionali di prevenzione) dell'USL, che generalmente però non sono mai completi (in parte anche per carenza di mezzi e di personale). Per Grado e Lignano i confronti sono stati fatti con le analisi fatte dall'Istituto d'Igiene dell'Università di Graz (con i soldi dei contribuenti), forse perché quelli delle USL non risultavano sufficientemente affidabili.

Secondo noi la situazione descritta dai valori microbiologici della Goletta Verde, risulta nel complesso coerente con quanto era emerso nell'88, dai dati USL.

**SULLE CAUSE
SPENDERE NON
CONVIENE**

L'ADRIATICO AFFONDA

MACCHIE

Questo per tutte le acque costiere regionali, da Lignano a Muggia. Preoccupante risulta il livello d'inquinamento dei fiumi regionali, questo vale per il Tagliamento, ma soprattutto per l'Aussa-Corno. Ed è facile collegare l'inquinamento dell'Aussa-Corno con le attività agrozootecniche del territorio attraversato. I tecnici della Goletta avevano trovato molto critica la situazione della Baia di Muggia e della parte orientale del golfo di Trieste.

L'analisi del muco algale non ha mostrato la presenza di alghe tossiche conosciute. Alcune specie non tossiche, in condizione di stress ambientale avrebbero potuto però modificarsi (ma queste sono solo supposizioni). Certo è che l'ordinanza del presidente della Giunta Regionale che ha bloccato la vendita dei "pedoci", coltivati lungo la costiera triestina, fa pensare di tutto. Fa anche pensare che il fenomeno della fioritura non sia stato seguito con la dovuta attenzione. Sui dati della Goletta è partita una risibile polemica da parte di alcuni esponenti politici, e di alcuni operatori turistici. Un po' pesante: dovevamo sentirci responsabili, avendo divulgato notizie allarmanti, di aver compromesso la stagione turistica (già ben che compromessa) anzi di essere la causa del licenziamento di lavoratori del settore turistico.

DOPO LE POLEMICHE UNA PROPOSTA

Le polemiche a cui siamo andati incontro: i vostri dati non sono statisticamente validi, un solo campionamento corsaro per località. Intanto i dati sulla balneazione non sono dati da elaborare statisticamente, ognuno ha un suo significato, descrive la situazione al momento del prelievo. Se il campione esce dai limiti denuncia in quel momento una situazione a rischio. La situazione può cambiare però, soprattutto se cambiano le condizioni meteorologiche.

La Goletta Verde quest'anno presentava delle motivazioni più forti. Erano previsti dei prelievi anche lungo la costa dell'Istria. L'autorizzazione è stata negata con una motivazione pretestuosa: dovevamo rivolgerci alla Commissione mista intergovernativa italo-jugoslava. Tale organismo però non può darci alcuna autorizzazione, può solo fornirci i dati relativi alla qualità delle acque elaborati dai laboratori sanitari italiani e jugoslavi dell'Osservatorio dell'Alto Adriatico. In genere

però i dati vengono pubblicati con alcuni anni di ritardo: grazie tante. Il viaggio in Jugoslavia è stato fatto anche senza eseguire i prelievi. Ha fruttato una serie di interessanti ed importanti incontri con i gruppi ecologisti e verdi della Slovenia, ha gettato le basi per una maggiore collaborazione fra ricercatori sull'Adriatico, ha provocato sugli organi d'informazione sloveni, ma anche croati, delle prese di posizione negative nei confronti del governo centrale che non aveva concesso l'autorizzazione. Come bilancio finale dobbiamo però ammettere che l'operazione Goletta Verde, dopo quattro anni ha perso un po' di smalto. Va rivista l'impostazione. È indispensabile che le sezioni regionali della Lega per l'ambiente anticipino l'arrivo della Goletta, seguendo il monitoraggio delle USL, chiedendo la pubblicità dei dati, ammesso che questi vengano rilevati secondo la frequenza prevista. E accanto a questo, si potrebbero effettuare una serie di campionamenti durante tutto l'arco dell'anno utilizzando una parte del budget previsto per l'operazione Goletta Verde.

lino santoro



Portrait Study, 1978

"Con la legge 183/89 entrano finalmente nell'Amministrazione Pubblica i bacini idrografici; suolo e acqua possono ritornare ad essere 'ecosistema unitario' per ragionare sugli interventi in modo diverso, un po' più lontano dalle logiche politico-clientelari"

È

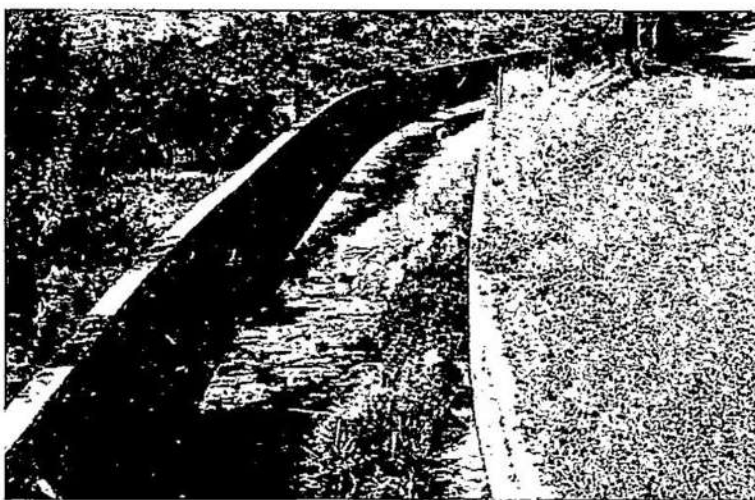
, in assoluto la prima legge organica che si propone di gestire in modo unitario ed interdipendente il territorio. Le "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo" (legge 183 del 18.5.1989), approvate dopo una lunga sequela di vicissitudini parlamentari, costituiscono una piattaforma metodologica e procedurale assolutamente innovativa, il cui intento è di voltare bruscamente pagina dopo decenni di sfruttamento indiscriminato del territorio, parzialità e disarticolazioni degli interventi, carenza conoscitiva pressoché totale.

Per far fronte alla natura idrogeologica ad altissimo rischio di un territorio fragile quale quello italiano, con un dissesto che è risultato accelerato ed accentuato dal saccheggio speculativo, dal degrado ambientale, dalla latitanza ed insipienza dei pubblici operatori, da politiche di intervento che hanno provocato sperequazioni sociali e territoriali ora difficilmente invertibili, viene sostenuta la necessità di interventi di carattere strutturale, organico ed interdisciplinare, per cui suolo ed acque dovranno essere valutati quale "ecosistema unitario", da gestire in termini sistemici con il contributo di tutte le discipline coinvolgibili.

Vengono disciplinate le attività di conoscenza, di pianificazione, di programmazione e di attuazione; definite le misure da adottare per un razionale utilizzo del territorio; individuati i riferimenti ed i limiti territoriali all'interno dei quali procedere nell'opera di programmazione.

**E' IL BACINO
L'UNITA'
TERRITORIALE**

Il bacino idrografico si pone in assoluto quale unità territoriale di riferimento, area omogenea in termini di risorse e di relativo utilizzo che soppianta logiche e modalità di intervento alla scala amministrativa. In tale quadro il piano di bacino rappresenta lo strumento insostituibile da attivare pregiudizialmente, presupposto decisivo per investire nella prevenzione. Comunque, preoccupano nella legge 183 le presumibili difficoltà nell'applicazione delle norme, da



"Sistemazioni idrauliche" sul rio Emiliano (Cividale), foto di Marino Visintini

ricondurre alla "diarchia" tra il Ministero dei Lavori Pubblici e quello dell'Ambiente, i quali effettivamente finiscono con lo spartirsi le competenze. C'è il rischio che risulti minata la funzionalità del provvedimento, producendo conflitti di pertinenza, sovrapposizione di interventi, vuoti operativi. Al deciso accentramento, si accompagna l'esiguità dei finanziamenti (2500 miliardi per il triennio 1989-91). Ed ancora il fatto che con il provvedimento non si giunge a sopprimere alcuna legge precedente.

Pur tuttavia, si tratta di un capitolo decisivo per invertire le tendenze in atto. A favore di tale riconsiderazione del territorio nazionale in bacini idrografici e l'istituzione, per i più estesi e rilevanti, dell'Autorità di bacino, nuovo organismo a sovrintendere le varie fasi di intervento. Tra gli undici bacini di rilievo nazionale, figurano anche l'Isonzo e il Tagliamento.

Anche per questo alcune considerazioni si impongono relativamente alla situazione regionale. Alla carenza di conoscenze che più volte si è avuto modo di sottolineare, fa da corollario un'errata impostazione di metodo e di approccio che ha finito con l'innescare pericolosi processi degenerativi. Nella nostra regione le basi conoscitive sono insufficienti ed inadeguate, la fase programmatica risulta svilita e subordinata ad obiettivi di intervento precostituiti, le

**ISONZO E
TAGLIAMENTO,
LA REGIONE
ALLA PROVA**

I PIANI DI BACINO

MACCHIE

leggi e le norme che ne prevedono e regolano l'applicazione appaiono parziali e settoriali. A prevalere sono i piani di settore, decisamente riduttivi poiché risulta rigettata la logica del coinvolgimento e del confronto delle varie discipline, e dunque le amministrazioni pubbliche finiscono con l'operare discrezionalmente ed arbitrariamente.

Le spese sostenute per porre rimedio a dissesti e degradi ambientali sono vertiginosamente aumentate in questi ultimi anni, in assenza di una benché minima opera di prevenzione assai meno costosa degli interventi riparatori, successivi alle catastrofi ampiamente annunciate. Si tratta poi di opere con un impatto ambientale notevolissimo, che consentono l'innescarsi di veri e propri business, con grandi vantaggi economici ed elettorali a favore di alcune forze imprenditoriali e politiche, se non addirittura di bassi processi speculativi.

La scelta di un sito per una determinata opera e l'opzione per un tipo di intervento dipendono molto spesso da una valutazione prettamente politica, piuttosto che da un approfondito esame sulla sua legittimità ed idoneità, a partire dalle caratteristiche geologiche e morfologiche del luogo.

La nuova legge rimette in discussione l'approccio riduttivo con cui le risorse ambientali sono considerate in sede di definizione degli obiettivi di piano: vengono introdotti nuovi parametri nella fase di analisi, si richiama la necessità di un quadro conoscitivo completo a supporto della pianificazione e dell'attuazione degli interventi, emerge una reale modificazione dell'approccio culturale relativamente alla gestione del territorio, non inteso quale suolo da spartire, ricoprire, utilizzare, ma come ambito di relazioni continue tra la presenza dell'uomo e le risorse naturali.

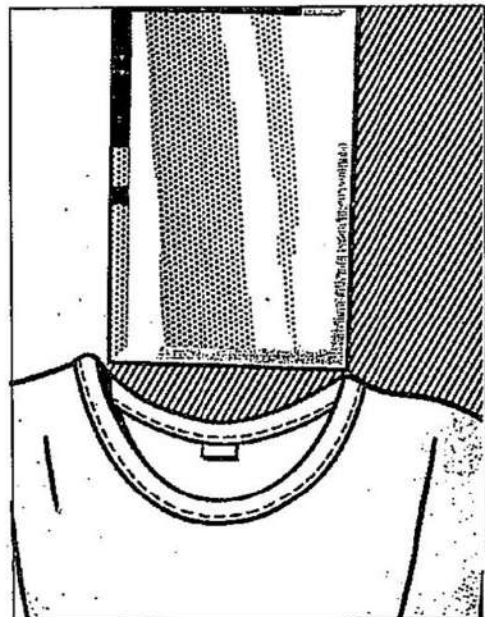
CONTROLLARE UNA SPESA IN CRESCITA

La legge regionale che disciplinerà le procedure per le valutazioni di impatto ambientale che il Consiglio regionale si avvia a discutere, vi si dovrà necessariamente ed apertamente confrontare. Le nuove tecniche di analisi territoriale (il censimento dei dati ambientali, la costruzione di sistemi informativi territoriali, il rilevamento a distanza, la cartografia tematica, la valutazione dell'impatto ambientale esisten-

te, le analisi integrate ecc.), presupposti decisivi per la definizione di un sistema informativo generale che scaturisca da una analisi scientifica del territorio, non richiederanno un semplice aggiornamento degli strumenti conoscitivi di cui le strutture tecniche regionali sono del tutto sprovviste, ma un vero e proprio salto di qualità, anche nel modo di leggere il territorio, cominciando ad analizzarlo in termini di "economia della natura".

La stessa questione della partecipazione ai processi conoscitivi e decisionali risulta fortemente intrecciata a quella di sistemi informativi che dovranno dimostrarsi accessibili e trasparenti a livelli sempre più ampi. Racogliere, elaborare, aggiornare e comunicare i dati sulla struttura ambientale e sui livelli di inquinamento significa coinvolgimento, partecipazione e democrazia, rendendo visibili i processi in atto e verificabili le alternative di sviluppo possibili.

maurizio tondolo



Self Portrait, 1978

"È alla sua terza edizione questo originale momento d'incontro di gruppi di base, impegnati nei settori più disparati, che propongono nuovi modi di rapportarsi ai problemi attuali e inserirsi nelle realtà locali."

A

nche quest'anno, per la terza volta, l'autunno di Venzone si presenta ricco di iniziative tendenti a offrire aspetti antichi e nuovi della cultura friulana.

L'atmosfera esaltata e un po' misteriosa di un paese ricostruito nelle sue caratteristiche medievali, le suggestioni offerte dai suoi elementi più caratterizzanti ed intimi quali cortili, androni, pergolati, porticati aperti al visitatore che vi si potrà immergere assaporando odori e rumori ormai perduti altrove, faranno da cornice ideale e da supporto alle attività di alcuni di quei gruppi ed associazioni culturali che operano in Friuli nei diversi settori della musica, del teatro, della tutela dell'ambiente, della cooperazione. Infatti al giorno d'oggi esistono, e continuano a formarsi, molti gruppi di base che lavorano nei settori più disparati, inserendosi nelle singole realtà locali, proponendo un nuovo modo di rapportarsi nei confronti dei problemi che la cultura, l'economia, la politica attuale pongono, nella ricerca di nuove risposte idonee a ricucire, almeno in parte, quelle lacerazioni avvenute nel tessuto sociale friulano particolarmente nel periodo post-terremoto.

È innegabile che spesso incontrino nel loro operare delle oggettive difficoltà perché esprimono una forma diversa di "fare cultura", non convenzionale, non ufficializzata e pertanto poco riconosciuta.

"D'Atomp a Vençon" offrendo l'occasione di esprimere i loro personali contenuti, le loro singole specificità, vuole diventare punto di riferimento di questi circoli, proponendo una manifestazione aperta, ma coerente nei contenuti, libera, ma con una linea ben definita, che offra loro le possibilità di conoscersi, di collegarsi, di potenziarsi.

Quest'anno si è cercato di ampliare ancor di più il nostro orizzonte, proponendo incontri con gruppi provenienti da paesi che presentano realtà particolarmente significative: è prevista infatti la partecipazione di un gruppo strumentale di Berlino per l'esecuzione di musiche medievali, del gruppo folk "Huankarente" proveniente dalle Ande Peruviane e di un gruppo etno-folk e jazz-rock ungherese che, nelle sue varie formazioni, rappresenta il più significativo esempio di ricerca nella fusione di questi ritmi dall'Est Europeo.

Un ampio spazio sarà inoltre dedicato alle mostre di

artisti e artigiani che propongono nuove forme espressive utilizzando, sui tradizionali materiali, metodi e tecnologie moderne.

La partecipazione di cooperative che operano nel campo dell'agricoltura biologica, che intrattengono rapporti con il terzo mondo, la presentazione di mostre, convegni, studi sulle vaste problematiche legate alla tutela dell'ambiente (e ancora altre iniziative che potranno man mano essere scoperte durante le tre settimane in cui si articola la manifestazione) fanno di "D'Atomp a Vençon" un particolare e straordinario momento d'incontro.

Ciò che tuttavia sta alla base di questo nostro impegnativo lavoro e che vorremmo trapelasse da tutte le iniziative, dalle mostre ai concerti, dai convegni agli spettacoli, è il gusto e il piacere di incontrarsi e conoscersi, di lavorare insieme, di discutere e confrontarsi, di raffrontarsi anche con realtà più complesse e alle volte solo apparentemente contraddittorie, trasformandosi in un momento di crescita comune.

miriam calderari

SABIDE 28 di OTUBAR

ore 21.00

TEATRO INCERTO

une picule robe e tór miegegnot
serenade a la bieles sul barcon

DOMENIE 29 di OTUBAR

ore 15.00

I Libars Sunadòrs di Ruvigne
a passòn par Vençon

ore 17.00

dal festival **PRIX ARS ELECTRONICA** di Linz
video in computergrafica in 3 D
par cure dal Kollectif Musicâl

ore 20.00

anteprima video in versione originale
DOM ZA VESANJE (una casa da appendere)
di Emir Kusturica, premio per le miglior regia Cannes 89

"D'ATOMP A VENÇON"

MACCIEY

Q

"Autogest: non è una banca ma come una banca remunera il tuo risparmio. E così puoi contribuire a consolidare una rete di cooperative autogestite..."

Questo intervento fa seguito ad alcune richieste pervenute in redazione da parte di persone interessate all'articolo comparso sul numero precedente, le quali ci hanno chiesto di approfondire il discorso dell'obiezione moneraria, informandole in particolar modo su quello che avviene da noi in Regione.

Sulla scia delle esperienze di Verona (MAG Mutua Gestione) e di Milano (MAG 2) poi, a Udine nel 1983 nasce l'Autogest, la quale "si propone di essere uno strumento di collegamento, di solidarietà e di assistenza fra i soci - singoli o inseriti in cooperative o altre forme associative a scopo di mutualità e senza fini di lucro - per aiutarli a realizzare attività imprenditoriali che si reggano sul metodo dell'autogestione; a tal fine raccoglie fra i soci prestiti da destinare esclusivamente agli scopi sociali" (art. 3 dello statuto)

UN RISPARMIO FINALIZZATO

E attraverso la finalizzazione del risparmio che si punta alla valorizzazione delle risorse umane. L'auspicio è che in questo modo vengano alimentati quei processi di autocoscienza, di autodeterminazione che consentano la riappropriazione di scelte prioritarie al fine di evitare pericolose deleghe nella gestione delle proprie idee e del proprio denaro. La proposta può sembrare retorica, ingenua e perfino velleitaria, ma è già stata raccolta e sostenuta, dimostrandosi alla prova dei fatti praticabile e perfino efficace.

Ci preme, in definitiva, muoverci controcorrente rispetto ad un'impostazione finanziaria del mercato che non condividiamo, consci peraltro della fragilità sia della struttura cooperativa (anello societario fragile nell'attuale modello di sviluppo) sia del progetto obiezione. Sappiamo bene infatti che le prime cose che vengono in mente rispetto ai soldi sono la "sicurezza" e la "redditività".

Rispetto alla struttura abbiamo scelto la veste giuridica cooperativa in quanto unica in grado di garantire attività imprenditoriali senza fini di lucro e capace di stimolare l'autogestione nel senso più ampio del termine. Per ciò che concerne la sicurezza, che sta aumentando con il consolidarsi della struttura, potremo verificarla continuamente grazie alla trasparenza degli interventi, constatando con mano che l'esperienza dà

i frutti che ci attendiamo ed anzi proponendo e collaborando personalmente, contribuiremo allo sviluppo dell'iniziativa medesima. La redditività è stabilita in forma assembleare in sede di approvazione di bilancio: ci sembra di poter affermare che anche in questo caso vengono valorizzati gli elementi primari della forma di democrazia diretta, garanzia assoluta di trasparenza e di concretezza.

Per ritornare sugli aspetti più squisitamente tecnici la cooperativa può effettuare, nel rispetto della legislazione vigente, raccolta (remunerata con interessi più alti di quelli bancari) di denaro dai soci ed effettuare prestiti sempre e soltanto ai soci medesimi.

È in questo, sostanzialmente, che si differisce da una qualsiasi finanziaria o da una banca ed è in quest'ambito che intendiamo continuare a muoverci, mettendoci a riparo da rischi di finanziamenti occulti ed incontrollabili.

Per finire, illustro brevemente come avviene la raccolta: il cittadino interessato alla nostra proposta, alla finalizzazione del nostro risparmio, aderisce alla cooperativa richiedendone su apposito modulo l'ingresso. Appena il Consiglio di Amministrazione avrà inserito il nome sul libro soci deliberandone quindi il definitivo ingresso, il socio può chiedere l'apertura di un *libretto di risparmio* su quale vengono riportate le operazioni di deposito e/o prelievo; lo stesso può essere "libero", utilizzato quindi per prelievi o versamenti continui, oppure "vincolato", la cui somma può essere solo integrata e ritirata eventualmente alla scadenza del vincolo (a 31.12 di ogni anno). La redditività del libretto è in funzione della forma scelta con evidente vantaggio per il libretto di tipo "vincolato".

virgilio maiorano

Per ogni informazione:

Autogest: via delle Fornaci, 6 Udine
Tel. 0432/522533

RISPARMIO ALTERNATIVO E SICURO



In canoa per il Ledra

La prima edizione del raduno canoistico sul Ledra, svoltosi a fine settembre su iniziativa del Comitato per la difesa del fiume, ha inteso focalizzare le attenzioni su uno degli ambienti più significativi del medio Friuli e più in generale sulla corretta gestione degli ecosistemi fluviali.

Le decine di partecipanti, conclusa la discesa da Artegna a Buia, hanno sottoscritto una petizione chiedendo alle Amministrazioni dei due Comuni interventi concreti per una maggiore tutela e valorizzazione del corso d'acqua per il quale è prevista addirittura la canalizzazione

Il fiume va considerato invece un bene culturale e ambientale da conoscere ed apprezzare, da conservare e proteggere, ma anche da gestire, garantendone un fruizione oculata e corretta. E tali finalità sono emerse proprio da una discesa originale quale quella in canoa, alla scoperta dei luoghi e degli scorci più suggestivi e per consuetudine nascosti.

MACCHIE

nell'ambito delle manifestazioni D'ATOMP A. VENÇON
TRASPORTO, LAVORO, AMBIENTE

Tavola rotonda

venerdì 20 ottobre 1989

Palazzo Orgnani-Martina (centro storico)

VENZONE

ore 21.00

introduce

Elia **MIONI**

partecipano

Fulvio **FABRIS**,

segretario regionale

Federazione Italiana Trasportatori Artigiani - C.N.A.

Gianni **GUBIANI**,

segretario provinciale U.I.L. - Trasporti

Giorgio **PIPPAN**,

del Gruppo verde di Tarvisio

.....

AVVISO PER IL PORTALETTERE

Attenzione! In caso di mancato recapito,
rinviare al mittente: "MACCHIE"
che si impegna a corrispondere il diritto fisso
"MACCHIE" - via G. Galilei 46 - 33100 UDINE