

# Risposta di Italia Nostra

al documento

“Temi per la definizione di una nuova legge speciale per  
Venezia”

emesso dal ministro Renato Brunetta il 21/06/2010

### **I tre campi d'azione.**

Italia Nostra condivide l'impostazione del documento del ministro "Temi per la definizione di una nuova legge speciale per Venezia," che considera obiettivi inscindibili di una Legge Speciale per Venezia la salvaguardia fisica, la salvaguardia ambientale e quella socio-economica. Condivide anche la convinzione che la rivitalizzazione socio-economica sia "tutta da reinventare" e che l'industria turistica sia "cresciuta in modo abnorme". Condivide l'idea che la ridefinizione della base economica debba tener conto del territorio circostante "in una prospettiva di eco sostenibilità delle scelte".

Italia Nostra condivide invece solo parzialmente i contenuti concreti e dettagliati della visione ispiratrice e delle manovre necessarie per attuarla. Noi riteniamo che la visione del ministro sia antiquata: novecentesca e non adeguata al nuovo secolo, essa sembra puntare a una Venezia e a un territorio ingombrati da strutture portuali e industriali, per noi non adatte a un ambiente lagunare e a un centro storico e architettonico d'incomparabile bellezza. E' novecentesca perché pone in primo piano lo sviluppo economico (e un certo tipo di sviluppo economico, poco adatto all'ambiente lagunare perché basato su attrezzature portuali e attività manifatturiere da una parte, su un ulteriore incremento del turismo dall'altra) invece che la qualità della vita, nuovo valore emerso sin dalla fine del Novecento come imprescindibile.

Il primato della qualità della vita è d'altra parte esso stesso capace di generare un'economia più florida e stabile di quella prospettata dal ministro per il nostro territorio, perché consistente in ricerca scientifica e tecnologica avanzata, ossia nelle stesse attività che saranno proprie del secolo appena iniziato.

Occorre dunque rovesciare la gerarchia di valori impostata dal ministro. L'eco-sostenibilità delle scelte, da lui nominata per ultima, deve diventare il criterio guida per ogni altra mossa; la rivitalizzazione socio-economica, da lui indicata come prioritaria, va articolata specificando il primato delle attività di Ricerca e Sviluppo da attrarre nel polo scientifico-tecnologico di Marghera; l'economia fondata sul turismo, da lui stesso criticata come portatrice di "basso valore aggiunto", va regolata attraverso un attento controllo dei flussi anche provenienti dalla terraferma e dalla gronda lagunare.

Una volta posta l'eco-sostenibilità come fonte di luce illuminante tutto il panorama, le altre scelte si imporranno da sole. Apparirà inutile e dannoso il progetto di una metropolitana sub-lagunare; apparirà ridondante e pericoloso il progetto di cementificazione del Quadrante di Tessera; apparirà attraente ed entusiasmante l'idea di elevare la laguna di Venezia a centro europeo del diporto nautico a vela e della sperimentazione di motori elettrici, di scafi anti-onda, di materiali innovativi.

### **La visione di Italia Nostra.**

Primato della qualità della vita significa un ambiente sano e non privato della straordinaria bellezza di cui la natura, l'arte e l'antica sapienza tecnica l'hanno

dotato; attività lavorative adeguate all'ambiente e allo sviluppo scientifico e tecnologico contemporaneo; un'economia fondata non solo sul turismo, ma anche sull'artigianato tradizionale da un lato, dall'altro sulla produzione di beni e servizi d'avanguardia, come quelli offerti dalla medicina, dalla biologia molecolare, dalle nanotecnologie, dalle scienze aventi ad oggetto il clima, l'ambiente, il livello dei mari e altri campi per i quali la città gode di una vocazione naturale.

Noi crediamo in una città non abbandonata al solo profitto derivante dalla domanda turistica, nella convinzione che il turismo, se non controllato, possa creare un'economia drogata, che per l'utile immediato danneggia e degrada la vita quotidiana, mentre crea negli abitanti la sola specializzazione turistico-alberghiera, a danno delle attività che costituiranno l'anima del futuro d'Europa e del mondo. Vorremmo che i nostri figli potessero lavorare in un ambiente (per esempio Marghera e la gronda lagunare) bonificato e riportato all'antica bellezza, raggiungibile con mezzi panoramici, confortevoli e sottratti all'invasione turistica, e che fossero impiegati in attività di alto livello scientifico e tecnologico, capaci di contribuire all'avanzamento del benessere dell'umanità, così com'era stato in alcuni grandi momenti della storia cittadina.

Per ottenere tale scopo occorre voltare pagina in modo radicale. Occorre sottrarsi all'antiquata economia basata su cemento, metalli, chimica, petroli e annunciare per Venezia una nuova era. Una legge che si dice "speciale" deve avere un obiettivo alto, intelligente e capace di entusiasmare.

### **Ripensare il sistema Mose.**

Occorre ripensare dalle fondamenta il sistema Mose, per quattro motivi egualmente impellenti:

1. La Legge Speciale ancora vigente richiede con forza che i provvedimenti attuati rispondano a tre caratteristiche: devono essere sperimentali, gradualmente e reversibili. Nessuna delle tre caratteristiche può oggi riconoscersi al Mose.
2. Uno studio commissionato dal comune di Venezia alla società "Principia", leader internazionale per gli impianti marini, dichiara che il comportamento delle paratoie mobili non può essere previsto con certezza in certe condizioni meteo marine, simili a situazioni già verificatesi negli ultimi decenni. Ciò introduce un grave elemento di alea nella tenuta del sistema.
3. La manutenzione del sistema sarà di estrema difficoltà. Essa prevede già un organico di quattrocento addetti per tutta la durata del sistema, ma il carico potrà aggravarsi: nei primi giorni di luglio 2010 si è già verificato un disallineamento nei pali di fondazione dei cassoni subacquei, che richiede uno sforzo aggiuntivo per essere corretto.
4. La comunità scientifica si è dichiarata non in grado di prevedere con alcuna precisione il livello dell'innalzamento dei mari da oggi al 2100. Ciò significa che il Mose potrà rivelarsi assolutamente insufficiente (se si verifica l'ipotesi più grave) o inutilmente mastodontico (nel caso opposto). Da ciò (e da altre considerazioni) proveniva la richiesta di reversibilità nella Legge Speciale. Essa è stata disattesa e va ripristinata.

### **I contributi alla manutenzione e ai restauri.**

Occorre assolutamente ripristinare i finanziamenti per l'escavo dei canali e la manutenzione della città, sospesi o limitati per convogliare più fondi sul Mose, e ripristinare gli aiuti finanziari per chi intende procedere alla manutenzione e/o al restauro degli edifici del centro storico, alle condizioni in vigore fino alle recenti sospensioni.

### **Le attività produttive.**

La ex zona industriale di Marghera dev'essere completamente bonificata, anche con i fondi e i lavoratori recuperati dalla rinuncia a completare l'inaffidabile progetto Mose.

A Marghera esiste già, in una piccola parte delle aree dismesse del centro industriale (35 ettari su oltre 2.000), un "Parco scientifico e tecnologico" di cui fanno parte 200 società e circa 2.000 addetti. Ora le grandi aree dismesse rappresentano un'opportunità unica: si trovano in una zona ben servita dalle infrastrutture, a pochi minuti dall'aeroporto da una parte e da quella straordinaria zona residenziale che è Venezia dall'altra.

La Legge Speciale, se veramente vuole adempiere ai suoi scopi di spinta e rilancio del territorio veneziano, deve diventare il fulcro di un processo che sappia richiamare sul posto gli imprenditori impegnati nelle produzioni del futuro: biotecnologie, climatologia, nanotecnologie e simili. Un sistema di trasporti deve collegare la zona al centro storico in modo veloce e piacevole. Porto Marghera si può trasformare in un paradiso di studio e ricerca, in un ambiente tra i più attraenti del mondo.

La stessa bozza del ministro prevede "agevolazioni, anche fiscali e tributarie, per le iniziative economiche lagunari" (Quaderno informativo 1, p. 10). Ma ne tratta in modo parziale e secondario, attribuendo invece la più grande importanza alle attività portuali. A nostro avviso la Legge Speciale deve avere il coraggio di guardare lontano e di rinunciare a soluzioni forse più facili nell'immediato in favore di altre di gran lunga più fruttuose e godibili nel futuro.

### **Il turismo.**

La vocazione turistica non può e non deve essere rinnegata.

Tuttavia negli ultimi anni i flussi turistici, incontrollati e lasciati all'arbitrio degli operatori, minacciano di trasformare radicalmente la qualità della vita per i residenti e per i visitatori stessi. In un recente studio sulla gestione del sito Patrimonio dell'umanità dell'Unesco, Venezia si è situata al 96.mo posto su 100 siti esaminati. Per qualunque spettatore, salvo forse gli operatori direttamente interessati, l'incremento dei flussi turistici non è ormai più sostenibile.

L'aspetto economico, d'altra parte, non giustifica i danni e i disagi. L'economia fondata sul turismo, come nota il ministro nel suo Quaderno informativo, è "a basso valore aggiunto" (p.7), non richiedendo personale altamente specializzato e non provocando importanti ricadute nel futuro. "È noto" scrive il ministro nel Quaderno informativo, "che tale comparto – se lasciato a un autonomo sviluppo – tende a produrre sul territorio, insieme ai numerosi benefici, anche esternalità negative che, nel lungo periodo, possono portare a un effetto di spiazzamento del sistema economico locale fino all'estremo della monocultura turistica" (p. 38).

Pertanto favorire tale economia può costituire solo un atto di pigrizia da parte delle amministrazioni in carica, quando non di clientelismo politico.

Occorre dunque che la Legge Speciale favorisca una limitazione dei flussi, partendo da una drastica riduzione del turismo giornaliero, particolarmente di gruppi organizzati, che dovranno prenotare in anticipo spazi per autobus e posti sui mezzi di trasporto. Venezia può e deve tranquillamente sopportare i visitatori che usufruiranno dei 20-25 mila posti letto disponibili negli alberghi e negli altri alloggi e un limitato numero di visitatori giornalieri. Tale numero va fissato in modo preciso e certo, permettendo così alla città di ritrovare anche nella stagione turistica i suoi originali ritmi di vita. Data l'enorme richiesta presente e quella ancora maggiore che è prevista per l'immediato futuro, visitare Venezia dev'essere possibile solo con prenotazione e solo nei numeri che la città può sostenere.

Di tali misure però non si fa cenno nel Quaderno informativo distribuito dal ministro. Vi si parla invece di una "pianificazione urbanistica di area vasta – con particolare riferimento alla destinazione d'uso ricettiva" (p. 38), che fa temere un allargamento delle strutture ricettive ad aree sempre più ampie della terraferma, con il risultato doppiamente negativo di ridurle a zone dormitorio e di ulteriormente intasare la città con turismo di tipo "mordi e fuggi".

### **La laguna.**

La stessa bozza del ministro descrive il sistema lagunare come "tra i più ricchi e fragili" d'Europa e afferma che esso "richiede imperativamente" che venga assunta "tra le priorità quella ambientale" (p. 5). Tuttavia il ministro non sembra trarre le ovvie conclusioni derivanti da quella premessa. Affermata la priorità dell'ambiente, si passa a progetti che sembrano dimenticarla.

Per menzionare solo le necessità più impellenti:

- Il traffico acqueo va controllato sia per la velocità sia per le forme degli scafi in funzione del contenimento del moto ondoso, e la Legge Speciale deve finanziare sia degli studi in proposito sia il graduale passaggio a imbarcazioni più adatte all'ambiente lagunare.
- L'erosione dei fondali va assolutamente arrestata con le opportune modifiche, inclusi gli interventi al canale dei Petroli. Il traffico petrolifero va comunque estromesso dalla laguna, come del resto previsto nella bozza del ministro.

### **Il porto.**

Una laguna è un sistema estremamente fragile e non può diventare la sede di un grande porto di livello planetario. Il porto commerciale va limitato a navi di dimensioni compatibili e il porto turistico deve rinunciare alle supernavi da crociera. Su altre basi, come si è detto, va fondata l'economia della città.

La bozza del ministro, d'altra parte, prevede la "progettazione e realizzazione di un terminal portuale d'altura al largo della bocca di Malamocco," (p. 32), liberando in tal modo la laguna dal traffico petrolifero e anche da quelli delle maggiori navi porta-container, e consentendo "la movimentazione di container in altura (fondali naturali di -20 metri) per l'alimentazione della piattaforma logistica (da realizzare nell'area ex-Syndial ed ex-Montefibre a Marghera) e degli altri terminal portuali di Marghera, Chioggia e della navigazione interna" (p.33). Tale soluzione sembra implicare la trasformazione di tutta o quasi tutta l'area ex-industriale di Marghera ad attrezzatura portuale, in quella prospettiva antiquata cui abbiamo accennato sopra. Data la fragilità della laguna e date le caratteristiche della città, sembra più sensato lasciare ad altri porti

più adatti la movimentazione delle grandi navi porta-container, dedicando invece una Marghera bonificata all'installazione di attività scientifico-tecnologiche di minor impatto ambientale.

#### **La chimica.**

Come previsto dalle leggi vigenti, la chimica dovrà abbandonare l'area di Marghera. Importanti e condivisi provvedimenti andranno presi a favore dei lavoratori dismessi.

#### **I mezzi di trasporto.**

La metropolitana sub lagunare va esclusa per numerose ragioni (danni alla laguna, non sostenibilità economica, aumento del turismo giornaliero, sfiguramento e degrado dell'ambiente sociale ed estetico). Il trasporto acqueo può essere adeguatamente veloce e comodo se affidato a mezzi idonei la cui messa a punto dev'essere uno degli obiettivi della Legge Speciale. Elementi guida per ogni decisione devono essere l'integrità dell'ambiente, la comodità dei passeggeri e i fortissimi valori estetici che fanno del territorio uno dei siti più ammirati del pianeta. La laguna di Venezia può e deve diventare per il mondo intero un esempio di governo del territorio fondato sul rispetto per i valori ambientali.

#### **Il Lido.**

Ogni decisione sul futuro di ogni zona dell'isola va presa in modo condiviso, con la piena partecipazione della comunità lidense e della municipalità, abolendo i commissariamenti e con particolare attenzione al mantenimento delle aree verdi, dalle quali dipendono sia la salubrità sia il fascino dell'isola.

#### **Il Quadrante di Tessera.**

Nella visione delineata qui sopra non vi è ragione per rinunciare a una vastissima area di verde in favore di un'operazione che appare di speculazione immobiliare e volta ad aumentare i flussi turistici e il degrado generale del territorio.

Italia Nostra, Sezione di Venezia  
Il Consiglio direttivo