

Ecco i nuovi progetti che le amministrazioni e i privati vogliono fare nella laguna di Venezia.

DUE NUOVI GRANDI PORTI

Sarà uno dei più grandi porti off-shore del pianeta per il traffico merci. In laguna, di fronte a Venezia.

A **Giare-Dogaletto** (presso Mira), di fronte a Venezia, è in progetto un nuovo **polo logistico intermodale** per il traffico di container, in una zona agricola di 4,6 ettari, sito di interesse comunitario (SIC) sottoposto a vincoli paesaggistici dell'ex legge 1497 e tutelato da leggi regionali (PALAV). L'area si affaccia su luoghi lagunari rimasti fino a oggi quasi integri, ma che con questo progetto sparirebbero. Qui sopravvivono ancora delle barene ma recenti studi, fra cui quelli del professor Luigi D'Alpaos (docente di Idrodinamica all'Università di Padova) hanno messo in luce che la superficie occupata dalle barene, nel Seicento stimabile in circa 255 km², si è ridotta nel 1970 a soli a 64 km²; se non si interverrà, a metà secolo XXI il tessuto morfologico originario della Laguna sarà irrimediabilmente perduto.

Il polo logistico accelererebbe in modo irreparabile l'erosione e il degrado morfologico dell'intero bacino sud: per collegare la nuova piattaforma per container al porto sarebbe necessario escavare nuovi profondi canali artificiali. La realizzazione della zona logistica non è sostenibile nemmeno da un punto di vista economico: in un'area di circa 120 chilometri esistono già altri tre interporti - Padova, Rovigo e Verona -, sottoutilizzati e finanziati con fondi pubblici, che infatti si sono opposti con fermezza all'interporto di Giare-Dogaletto (5 volte più grande di quello padovano). Inoltre, altri porti più adatti sono già in competizione con Venezia per il traffico di container (Trieste e Monfalcone) e hanno già ottenuto accordi con finanziatori (in particolare con Unicredit). L'intera operazione è progettata da privati fra i quali alcuni proprietari delle aree agricole e costerebbe la cifra esorbitante di 2 miliardi di euro. Nelle intenzioni dell'Autorità portuale dovrebbe trasformare il porto di Venezia in uno dei più importanti del pianeta, intercettando il traffico di Suez tra l'Oriente e l'Europa e aumentando la propria capacità da 300mila a 3 milioni di container per anno. Ciò richiederebbe l'utilizzo di quasi tutta l'area ex industriale di Marghera, riducendo gran parte del margine lagunare a luogo di parcheggio e movimentazione di container.

Le gondole? Roba vecchia e poi sono troppo piccole. A Fusina un nuovo terminal crocieristico per grandi navi lunghe 360 metri, a ridosso dei piccoli canali!

A Fusina (una grande estensione di ex-barena) si vuole realizzare un nuovo terminal crocieristico - per navi di nuova generazione, lunghe 360 metri e capaci di trasportare 5.000 turisti ciascuna. L'area è quella di una grande estensione di ex-barena, imbonita a metà secolo passato per estendere la zona industriale, progetto per fortuna fallito), vicina a Giare-Dogaletto e quindi accanto all'area di pregio che si vuole distruggere. È prevista la costruzione di una stazione marittima (con edificio in due piani fuori terra di circa 5.000 mq per ogni piano), nuove banchine dimensionate alle navi, con una sponda lunga almeno 400 metri e larga 20, e mastodontici escavi per il bacino di manovra delle gigantesche navi, che per riguadagnare il porto dovranno tornare indietro e quindi girarsi. La realizzazione di queste opere rende necessario l'escavo dei grandi canali di navigazione, portuali e dei Petroli, che sarà portato (ben sapendo che costituisce la causa prima della distruzione della Laguna) a meno 12 metri, contraddicendo così quegli interventi di ricalibratura dei fondali e della larghezza del canale (al fine di limitare il fenomeno dell'erosione) che era stata già progettata e prevista. L'investimento è stimato in circa 100 milioni di euro di cui 60 per i soli escavi. La Regione Veneto ha già previsto l'attuazione del progetto nel PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento). Si prevede con tale terminal di poter accogliere ulteriori 400 mila passeggeri l'anno. Da notare che nel 2009 il porto, nei giorni di picco, ha movimentato 33mila persone al giorno, che da sole basterebbero a saturare la capacità di accoglienza della città. La vera emergenza oggi non è aumentare il numero di turisti, ma diminuirlo drasticamente e al più presto.

Il nuovo palazzo del cinema al Lido di Venezia? Non si farà mai Al suo posto l'ennesima speculazione immobiliare a vantaggio dei privati

Grandi progetti immobiliari porteranno - come sostiene il rettore dell'Università di Architettura di Venezia - allo «stravolgimento di una delle zone più interessanti, oltre che cariche di valori storici e ambientali come il Lido di Venezia». L'isola del Lido, cordone litoraneo che divide la Laguna di Venezia dal mare, è sottoposta ai poteri straordinari di un ennesimo commissario della Protezione civile, istituito nel 2009 per la realizzazione del nuovo palazzo del cinema e dei congressi nell'ambito delle celebrazioni per il 150° anniversario dell'unità d'Italia. Le competenze del commissario successivamente sono state estese ad altre zone del Lido. La società di gestione finanziaria EstCapital - che ha comprato l'ex Ospedale al mare, venduto per reperire i fondi necessari alla costruzione del palazzo del cinema - ha potuto dunque progettare una pesante 'ristrutturazione' dello storico ospedale (verranno abbattuti padiglioni, alcuni vincolati dalla Soprintendenza e costruita molta cubatura in più) per realizzare un complesso alberghiero, residenziale e commerciale, nonché progettare la costruzione in tutt'altra parte dell'isola - nel perimetro del forte ottocentesco di Malamocco sottoposto a più vincoli - di 32 villette, un albergo e un centro benessere. Sempre in regime commissariale - con procedure d'urgenza che scavalcano le competenze del Consiglio comunale e della Commissione per la salvaguardia di Venezia - sono in via di approvazione altri interventi fra i quali la costruzione da parte di EstCapital alla diga di S. Nicolò, presso un'area naturalistica di pregio (SIC ZPS), del porto turistico più grande di Europa: 1.000 posti barca, 500 parcheggi auto, edifici, ristoranti, centri benessere e negozi su un'area di 200 mila metri in spiaggia e 480 mila in mare. Il ritrovamento, presso il sedime del palazzo del cinema e presso quello dell'Ospedale al mare, di quantità notevolissime di amianto, ha bloccato i lavori e fatto lievitare i costi per la necessità della bonifica. Oggi nel luogo dove doveva nascere il palazzo del cinema, dove un paio d'anni fa c'era una splendida pineta, c'è solo un enorme cratere. Il ministro dei Beni Culturali Galan ha dichiarato impossibile la costruzione del nuovo palazzo del cinema. Secondo il commissario si punterà invece su un più modesto 'auditorium polifunzionale'. La ditta incaricata dei lavori, ora sospesi, intanto si accingerebbe a richiedere 50 milioni di euro per pagamenti residui e danni. Il fallimento di tutta l'operazione non ha portato alla revoca della gestione commissariale né cancellato i progetti che altereranno l'isola, connessi con la (mancata) realizzazione del palacinema e approvati in deroga alla normativa vigente grazie ai poteri straordinari del commissario.

Marghera? Si lascia morire... per poi costruire Tessera City su terreni agricoli

In un territorio fino a oggi agricolo è in progettazione "Tessera City", una nuova città in gronda lagunare, accanto all'aeroporto di Tessera, situato proprio nella Laguna: un milione e 800 mila nuovi metri cubi di cemento, città per lo sport (stadio etc.), divertimento (Casinò) e terziario (alberghi, centri direzionali e commerciali, parcheggio per 27.000 automobili). Oltre che essere a destinazione agricola, la zona è ad elevato rischio idraulico: con le grandi piogge la zona va sotto di 1,76 metri (dati del Commissario agli allagamenti). Questa operazione, puramente speculativa, è certamente a favore della società aeroportuale SAVE, che ha comperato i terreni a prezzi agricoli e ora può farne valere la plusvalenza, apprestandosi anche a costruire un'inutile seconda pista per aerei, altamente inquinante. Il nuovo Piano Regolatore (PAT e PI, come oggi si chiamano) non solo non contrasta questa tendenza, ma neppure tenta di governarla con una gestione controllata dei flussi d'arrivo. Per far fronte alle mancate entrate del passato (fondi della Legge Speciale per Venezia) perché il MOSE assorbe ogni contribuzione statale - e non ci sono più soldi per l'onerosissima manutenzione della città - , il PAT usa il proprio territorio *per fare cassa*. L'operazione renderà di fatto impossibile un rilancio veramente produttivo della zona industriale di Marghera, già infrastrutturata e grandemente finanziata nel passato, immettendo sul mercato aree maggiormente appetibili speculativamente che non necessitano di essere disinquinare. Una fermata dell'alta velocità ferroviaria (TAV) all'aeroporto e una metropolitana subacquea di collegamento a Venezia rafforzano l'intera operazione immobiliare. A ciò si aggiunge la costruzione di un grattacielo, poco lontano da Tessera, a S. Giuliano, in gronda lagunare, alto 65 metri e visibile da ogni parte. Esso rappresenta un'ulteriore manifestazione di un modo distorto di fruire delle meraviglie di Laguna e città, senza preoccuparsi dei ritmi dei luoghi, dello skyline del paesaggio, senza entrare in armonia con esso ma riuscendo solo a stravolgerlo e a piegarlo alle esigenze della speculazione e del profitto immediato. L'edificio-mostro, adibito ad albergo (ancora!), rientra nella logica delle varie mega-navi che attraversano Venezia e delle progettate ruote

panoramiche dalle quali il turista può bearsi di un impatto immediato, mordi-e-fuggi, con Venezia e la sua Laguna, senza curarsi minimamente di stravolgere proporzioni ed equilibri stabiliti da secoli.

La laguna devastata! Realizzazione della TAV e della Metropolitana Sublagunare

TAV e metropolitana sublagunare: due opere distruttive dal punto di vista ambientale e sociale. L'alta velocità (TAV, per soli passeggeri, le merci verranno dirottate altrove) per arrivare all'aeroporto dovrà scendere in galleria per 9 chilometri, tagliando tutte le falde acquifere in pressione che permettono ai terreni di Venezia di non sprofondare (ricordiamo quanto già accaduto negli anni '50-'70: l'emungimento di acque sotterranee per scopi industriali ha fatto perdere a Venezia quasi 10 preziosissimi cm di quota). L'unica fermata prevista, non a Venezia né a Mestre, bensì a Tesserà, penalizzerà gravemente l'accesso ferroviario alle due città. La metropolitana subacquea, che dovrebbe collegare l'aeroporto di Tesserà con le Fondamenta Nuove di Venezia, e, successivamente, con l'Arsenale e il Lido, Chioggia e Jesolo, porterà ogni 8-10 minuti migliaia di turisti giornalieri in una parte di Venezia collegata col resto della città da calli larghe al più 2 metri e servirà solo l'8% del traffico pendolare (25.000 persone al giorno). Non potrà dunque ripagare i costi di realizzazione coinvolgendo così nel passivo anche il Comune che, con una sua Società partecipata, è tra i promotori. Per realizzarla si dovranno scavare due enormi tubi sotto il fondo lagunare, manomettendo il *caranto*, strato di argilla fossilizzata che regge il fondo lagunare e le isole abitate. Le fermate d'uscita dei passeggeri e di sicurezza in mezzo alla Laguna dovranno essere molto elevate sul livello dell'acqua per garantire sicurezza dalle maree, evidentemente a scapito della compatibilità ambientale. Con questa scelta trasportistica viene pure sacrificata la riorganizzazione della mobilità cittadina, che deve essere differenziata dai flussi turistici. Per i pendolari: SFRM, metropolitana di superficie - che colleghi Provincia e Regione con frequenza di metrò, a Mestre e a Venezia - e linee lagunari circolari esterne, rapide ed efficienti; per i turisti: mezzi acquei appropriati, meno veloci, che colleghino le testate di terraferma di Fusina e Tesserà con luoghi decentrati della città, per non affollare e saturare il centro marciando e Rialto.

Una discarica illegale in piena laguna! Piena di rifiuti tossici.

Il "commissario" straordinario per lo smaltimento dei fanghi di escavo dai canali del porto (e dai canali portuali lagunari) ha presentato alla speciale Commissione per la salvaguardia di Venezia un progetto per la realizzazione, in Laguna, a fianco dell'esistente isola delle Trezze, di una nuova isola artificiale, di circa 55 ettari, elevata fino a 4,5 metri sopra il livello dell'acqua, costituita da fanghi inquinati. Per legge è vietato l'imbonimento di aree all'interno della Laguna, ma, come si è ormai abituati a Venezia, si è riusciti a superare i vincoli previsti dalla legge istituendo un commissario all'escavo dei fanghi. L'isola delle Trezze (isola artificiale, costruita negli anni '90 sempre in spregio alla legge) verrà raddoppiata e innalzata divenendo un immenso terrapieno. Il resto dei fanghi verrà portato in un'area limitrofa alla zona di Giare-Dogaletto, lungo il Naviglio Brenta, nel cosiddetto Vallone Moranzani. In esso il Commissario per lo scavo dei canali portuali (paradossalmente responsabile anche del settore ambiente della Regione Veneto e presidente della Commissione di Salvaguardia), in accordo con Regione, Provincia e Comune, ha previsto la realizzazione di una gigantesca discarica ove stoccare 4 milioni e 800mila metri cubi. L'enorme discarica, in procinto di essere realizzata, verrà poi ricoperta e trasformata in 'parco lineare'. L'operazione, spacciata come riqualificazione ambientale - in realtà è decisa per risparmiare la spesa di riporto dei fanghi in una discarica specializzata, come obbligherebbero leggi europee e nazionali -, trasformerà anche visivamente l'ambiente: nel paesaggio dolcemente piatto della Laguna e della gronda lagunare spunteranno colline-zigurate (di rifiuti tossici) alte 14 metri.

E infine il turismo... gioia e dolore di Venezia!

La rivista National Geographic aveva deciso di riesaminare, con il contributo della Georgetown University di Washington, i siti dichiarati dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità, a distanza di dieci o più anni dalla nomina, allo scopo di valutarne lo stato di conservazione e protezione. Venezia si classificò al 90° posto su novantaquattro siti esaminati. La causa della bocciatura? Principalmente l'eccesso di turisti, che spogliava la città di vita locale, di poesia; in una parola, di anima. "Quasi ci si pente di essere venuti", scrisse uno degli esperti nel suo rapporto, "perché la nostra presenza ci rende complici del deterioramento della città."

In uno studio del 1988 si indicava il numero “ottimale” di turisti in 33.000 al giorno. La città nel 1950 contava 175 mila abitanti, nel 1988 oltre 90.000 abitanti. Oggi i residenti sono meno di 60.000 (naturalmente l’economia turistica scaccia la popolazione locale perché affittare al turista è molto redditizio). Qual è il numero medio giornaliero di turisti? Uno studio del Coses (centro di ricerche socio-economiche di proprietà di Comune e Provincia) calcola un’affluenza di circa 21 milioni e mezzo di turisti per l’anno 2007, con una media di 59.000 al giorno. Media, si badi bene; nei periodi di punta quel numero può molto facilmente raddoppiarsi. Ma lo studio, che è del 2008, è stato condotto su dati in parte obsoleti: alcuni sono del 2001, altri del 1997. Soltanto per la stazione ferroviaria di Venezia, l’amministratore delegato di Grandi Stazioni ha calcolato recentemente in 82.000 al giorno *in media* i viaggiatori transitanti per i suoi locali, per un totale di 30 milioni l’anno.

Questi sono i progetti sul tavolo che pongono la Laguna di Venezia ‘sotto attacco’, opere di così ampia portata per cui si può sostenere che Venezia sia sull’orlo di trasformazioni radicali e irreversibili. Esse si pongono sulla scia delle grandi trasformazioni operate nei due secoli passati che hanno intaccato il patrimonio di base della Laguna, a cominciare dalla sua estensione, ridotta di un terzo (450 chilometri quadrati attuali). Il MOSE è l’ultima, obsoleta manifestazione di tale miope modo di affrontare i problemi della Laguna, che interviene sugli effetti e non sulle cause, e anzi contribuisce grandemente ad aumentarne lo squilibrio (senza entrare in dettaglio è opportuno ricordare che solo innalzando i fondali e aumentando le scabrosità delle tre bocche di porto è possibile ridurre tutte le maree di circa 27 cm, dati CNR).

Con il MOSE e le devastanti opere elencate sopra l’artificio sarà completato: turisti in luogo di abitanti, barene artificiali in sostituzione di quelle scomparse, bacino lagunare - con il suo preziosissimo ecosistema - sostituito da una baia marina, il tutto ritmato dalle aperture (poche) del MOSE, per simulare una città e un ambiente perduti.

Per informazioni e interviste: ITALIA NOSTRA - Ufficio stampa nazionale

Maria Grazia Vernuccio - cell. + 39 335.1282864 - mariagrazia.vernuccio@gmail.com