

VENEZIA: PALAIS LUMIÈRE, L'ULTIMO ASSALTO

Italia Nostra: "Progetto retrogrado che viola le norme e offende la città. Nuovo appello all'UNESCO".



Roma, 19 ottobre 2012 – La costruzione del *Palais Lumière di Pierre Cardin* a Venezia va fermata. Italia Nostra boccia senza riserve il progetto di proporzioni immense – un sogno faraonico – che lo stilista di origini trevigiane e il gruppo immobiliare che lo sostiene hanno progettato. Un colosso, un oggetto estraneo che niente ha a che fare con la struttura lagunare, con la sua storia, calato come un alieno nella città più bella ma anche più fragile del mondo. Quest'ennesima aggressione a Venezia provocherebbe una grave alterazione in Laguna, già messa a dura prova dagli innumerevoli progetti devastanti proposti per Venezia negli ultimi anni: Tav, metropolitana sub-lagunare, grandi porti off-shore, polo-logistico a Giare-Dogaletto di fronte a Venezia, terminal crocieristico a Marghera, "Tessera City" (una nuova città) in gronda lagunare, discarica di rifiuti a Moranzani. E poi alberghi di ogni tipo, centri commerciali, palazzi storici svenduti e ora anche grattacieli.

Italia Nostra, dopo la richiesta del 2010 all'UNESCO di inserire Venezia nella *Danger list*, per l'incapacità degli amministratori di tutelare il sito da queste grandi opere in progetto in Laguna e per l'eccessiva pressione turistica, **ha inviato all'Unesco un'altra lettera per denunciare come la torre di Cardin** (che rientra nel vincolo paesaggistico della Laguna di Venezia, nella fascia di protezione Galasso), **ponendosi come un enorme faro di luce, altererebbe irreversibilmente la percezione di Venezia e della Laguna e sarebbe in contrasto con l'antica meravigliosa città che resterebbe ai suoi piedi**. Nel 2009 per molto meno Dresda venne espunta: per la costruzione di un ponte perché in parte visibile dalla città barocca.

Il grattacielo che Pierre Cardin vorrebbe realizzare entro il 2015 questa volta non è frutto della mente di qualche noto *archistar*, ma è la tesi di laurea del nipote neo-ingegnere (2011) dello stesso stilista. Il progetto è costituito da tre torri a vela, alte 250 metri unite da sei dischi, per 60 piani e una superficie totale di calpestio di 175mila metri quadrati. Questo colosso è dunque una costruzione fuori scala, che nulla ha a che fare con Venezia. Sovrastando qualsiasi altro fabbricato (è più alto del campanile di S. Marco di 150 m!) cambierebbe per sempre la percezione della città.

Ma l'iniziativa ha già ricevuto il plauso di tutte le autorità politiche di Venezia, della regione Veneto e anche del Governo italiano. E poco importa se il progetto viola le norme urbanistiche: il Palav, il PAT etc. non contemplan un simile gigante. Si invoca un decreto legge concepito *ad hoc* tanti sono gli ostacoli normativi. E si chiede persino che l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) dia la propria approvazione nonostante la costruzione ostacolerebbe la navigazione aerea perché la torre supera di ben 145 metri i limiti previsti (110 metri!) dai vincoli di sicurezza del corridoio aereo per la vicinanza (circa 8 chilometri) all'aeroporto. Sappiamo dalla stampa che l'ENAC è «sottoposta a un'enorme pressione politica»: i nostri amministratori sperano che derogherà al regolamento aeroportuale nazionale che ha recepito la normativa internazionale.

Tutto è possibile: oggi in Italia la regola è la deroga. In questi termini si è espresso il presidente della Regione Veneto, Zaia: «Spero che il ministro Passera si metta una mano sul cuore di fronte ai divieti posti da ENAC»; in caso contrario la decisione «sarebbe contro il Veneto e contro tutto il Nord». Vero è che in un periodo di crisi come quello che il mondo intero sta attraversando presentare una speculazione edilizia di proporzioni immense come un investimento tutto privato - un miliardo e mezzo di euro - e l'occasione di dare vita a oltre 4.500 posti di lavoro, non può che essere un'operazione magistrale studiata a tavolino.

Per Italia Nostra non si tratta di un'operazione di sviluppo, ma di un progetto retrogrado che fa leva solo sulla speculazione edilizia, la cementificazione del paesaggio e sfrutta ancora una volta la bellezza di Venezia secondo una visione miope che, puntando ad incrementare la pressione turistica, porta al degrado

della città. La torre, oggetto di élite ma allo stesso tempo di massa, costituirà, nell'immaginario di chi l'ha ideata, un'altra attrazione turistica. Italia Nostra, al contrario, è convinta che a Venezia si debba creare un'economia alternativa a quella turistica, un piano di rivitalizzazione in grado di creare un polo di sviluppo in tutta l'area, Marghera compresa, attraverso imprese che investano in progetti strategici.

Questo colosso fuorimisura è stato proposto a Marghera perché lì «si può costruire praticamente di tutto senza vincoli e senza vergogna». Cardin lo paragona addirittura al campanile di S. Marco. «È un regalo che faccio a me stesso, a Venezia e al mondo. I soldi non mi serviranno quando sarò morto», afferma. Se non si correrà tutti ad approvarla se la porterà in Cina (una costruzione nata a Parigi può dunque essere posata indifferentemente qui o altrove? È architettura questa?). Così Cardin sollecita Monti, scrive a Napolitano (che a sua volta ha scritto a Passera!).

Per Italia Nostra siamo davanti a 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 del profitto. L'edificio rientra nella logica delle varie mega-navi che attraversano Venezia e delle ruote panoramiche disneyane 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.

10 PUNTI CHIAVE DELLA LETTERA INVIATA DA ITALIA NOSTRA ALL'UNESCO 10 BUONI MOTIVI PER DIRE DI NO A PIERRE CARDIN

AREA SOTTOPOSTA A VINCOLO PAESAGGISTICO

I terreni dove dovrebbe sorgere il grattacielo sono a ridosso della conterminazione lagunare, e cioè della delimitazione del territorio lagunare, fissata alla fine del XVIII secolo e aggiornata nel 1990, entro cui valgono le disposizioni e i regolamenti per la salvaguardia ambientale della Laguna. L'area è perciò sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali) - Parte III, Art. 142 lett. a - Aree tutelate per legge (recepite da L. 431/1985 cd. "Legge Galasso"): «I territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m. dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, sono sottoposti a vincolo paesaggistico» (fascia di rispetto alla linea di costa).

PORTANZA DEI TERRENI – SOTTOSUOLO CEDEVOLE E ALLUVIONALE

Il colosso necessita di fondazioni ciclopiche, a -55m, con perforazione di tre livelli di falde freatiche. Escavi anche con profondità decisamente minori in area perilagunare (ma anche a Mestre e Marghera) non sono possibili, in quanto il sottosuolo molto cedevole, alluvionale e di riporto, non li sopporta. Si contano precedenti anche recenti: nella stessa Marghera l'escavo per realizzare una vasca sotterranea a piazzale Giovannacci provocò cedimenti nei palazzi circostanti. Potrebbe essere in gioco la stabilità della stessa Venezia anche per l'interruzione degli acquiferi che tengono 'in pressione' i terreni sui quali tutta la città è stata edificata. Mancano le analisi geotecniche dettagliate dell'area e gli studi idrogeologici.

BINARI DEL PORTO

Nel sedime previsto per la realizzazione della torre ci sono ora i binari ferroviari necessari per il funzionamento del porto, che dovranno essere spostati con una spesa, quantificata dal presidente dell'autorità portuale, in 350 milioni di euro (non si sa a carico di chi). La torre bloccherebbe dunque il porto di Venezia.

VIABILITÀ DA RIFARE

Per reggere un tale impatto urbanistico è necessario il rifacimento completo della viabilità: è previsto un enorme «svincolo ad anello sospeso in quota», a 20 metri di altezza; da rifare i cavalcavia che vanno a Mestre, Marghera, Milano, Venezia e al porto e la rete tramviaria. Si paralizzerebbe dunque la terraferma per anni, mentre l'impegno di spesa, di 180 milioni di euro, risulta insufficiente;

ENAC – RICHIESTE DI DEROGA ALLA NORMATIVA INTERNAZIONALE

Recentemente l'ENAC (Ente nazionale aviazione civile) dopo un anno di attesa ha concesso una deroga di soli 10 m per la Torre Todini (h. 154 m.) in via Ulloa a Marghera, vicino al sito della torre. L'Ente risulta ora sottoposto a forti pressioni affinché conceda una pericolosissima deroga poiché il grattacielo proposto da Cardin eccede di 110 metri in altezza i limiti previsti dai vincoli di sicurezza per la vicinanza all'aeroporto: nell'area gli aerei in fase di atterraggio volano anche a 300 metri da terra.

CONTRASTO CON PRG E PALAV

L'operazione è da un milione di metri cubi in un unico intervento, in contrasto con le norme dei piani e gli strumenti urbanistici vigenti. Il PALAV (Piano di area della Laguna e dell'area veneziana) non consente la costruzione nella torre di ulteriori 1500 appartamenti da adibire a residenza in una città che ha circa 4 mila appartamenti invenduti.

OPERA DI PURA SPECULAZIONE

Non rappresenta un modello di crescita del territorio, ma fa leva sempre sullo sfruttamento turistico di Venezia. Non si tratta di un volano per la rinascita: basti pensare che l'edificio ex Agrimont a Marghera comprato dallo stilista per allestire la mostra per seguire "in progress" il suo progetto era destinato a una costruenda "Città della musica"!

Pierre Cardin ha detto di voler vendere i suoi appartamenti a un prezzo altissimo, due milioni, ai super ricchi della terra: non è questo di cui ha bisogno Venezia ma di abitanti e di normalità.

È poi previsto un mega albergo e un mega ristorante: crescerà ancora la pressione turistica sulla città: ricordiamo che ci sono 30 milioni di visitatori annui e che per ogni abitante si contano 513 turisti.

SPOSTAMENTO DEL BARICENTRO DI VENEZIA

La torre così come è concepita deve fare da polo di attrazione: sposta il baricentro di Venezia e dell'immediata terraferma.

PRECEDENTE DA EVITARE

L'autorizzazione alla costruzione di un grattacielo di tali dimensioni creerebbe un pericoloso precedente che spianerebbe la strada ad altre costruzioni simili alterando per sempre l'armonia di un paesaggio unico al mondo.

RAGIONI DI CIVILTÀ E DI CULTURA

Come ha scritto recentemente Salvatore Settis "C'è una nuova moda fra i potenti della terra: profanare Venezia". Anche nel progetto di Cardin, come per il passaggio delle grandi navi e per il restauro del Fondaco dei Tedeschi, "oltraggiare Venezia non è una conseguenza prevista, ma il cuore del progetto".

Italia Nostra invita il ministro per i Beni e le Attività Culturali, le soprintendenze veneziane e l'Unesco a pronunciarsi.

Ufficio stampa ITALIA NOSTRA:

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