

## E adesso le grandi navi

di Paolo Lanapoppi – Italia Nostra Venezia



Pochi spettacoli rappresentano il paradosso in cui si trova imprigionata la città di Venezia come il passaggio di una grande nave da crociera per il bacino lagunare di San Marco, tra il palazzo Ducale, la chiesa della Salute e la palladiana chiesa di San Giorgio.

Il contrasto tra la grazia neogotica del palazzo e le stupefacenti dimensioni della nave riduce l'intera città alle dimensioni di un plastico in miniatura. La nuova realtà vive in un'altra scala di grandezze; anzi è, come si dice, del tutto fuori scala.

Due rimorchiatori accompagnano le navi, ma non per trainarle: solo per spostare le estremità negli angusti spazi lagunari in modo da far cambiare direzione quando necessario (le navi sono spinte dalle loro eliche, di otto metri di diametro, che muovono immense quantità d'acqua). Se un cavo dovesse spezzarsi, la nave continuerebbe la sua rotta, andando anche a sfondare la facciata del palazzo Ducale se se lo trovasse di fronte (non si può frenare un'inerzia di centoquindicimila tonnellate che procede a venti chilometri l'ora, velocità minima per poter manovrare).

Ognuno vede la sproporzione e ognuno vede il pericolo. Nel maggio 2004 l'allora sindaco Paolo Costa, dopo che la tedesca "Monna Lisa" (750 passeggeri, 29 mila tonnellate) si era incagliata di fronte a San Marco per un banco di nebbia, proclamò sui giornali: «È la goccia che fa traboccare il vaso. Va impedito il passaggio di queste gigantesche navi da crociera nel tratto d'acqua tra piazza San Marco e l'isola di San Giorgio Maggiore» (*Corriere della Sera*, 13 maggio 2004). Nel maggio 2010 lo stesso Paolo Costa, ora presidente dell'Autorità portuale, sembra aver cambiato opinione. Così ha risposto a un'intervistatrice sul New York Times: "Alle poche migliaia di contestatori io dico che le crociere portano milioni di visitatori e che molti altri milioni vorrebbero venire".

Il pericolo di collisione non è il solo. Un gruppo aperto su Facebook ha raccolto in pochi giorni ottocento adesioni e un'impressionante qualità di testimonianze: chi abita lungo il percorso delle navi denuncia il tremare delle finestre, chi ha il negozio lungo un canale descrive la risacca creata dall'acqua spostata al passaggio delle navi, chi abita vicino ai luoghi d'ormeggio denuncia il ronzio costante dei generatori e gli

odori dei fumi di scarico, che si teme siano portatori di polveri sottili e d'inquinanti causa di solfatazione per i marmi e le pietre.

Continua dunque il paradosso di Venezia: una città che gode di una inesauribile risorsa, il turismo, e che invece di farne un uso assennato finirà per farsene distruggere.

*Immagini disponibili in alta definizione:*



Trovate molte immagini spettacolari e tutta la storia dei movimenti di protesta sul nostro sito [italianostra-veneziana.org/](http://italianostra-veneziana.org/)

La nave Azura all'ormeggio vicino a San Marco, maggio 2011

## **Fra i danni principali causati dal passaggio e dalla sosta delle navi da crociera:**

**Gravissimi effetti subacquei** creati dal risucchio delle grosse navi al loro passaggio, risucchio testimoniato recentemente dalla rottura di quattro cavi d'ormeggio in acciaio di un ferry boat. Restano gravemente colpite le strutture architettoniche sommerse e naturalmente i bassi fondali lagunari adiacenti ai canali, le velme o terre semi-emerse e le barene o isole erbose lagunari. Sommato all'effetto dello scavo dei canali a profondità innaturali, ciò sta provocando la perdita di milioni di metri cubi di sedimenti ogni anno e la trasformazione della Laguna in braccio di mare aperto, con indescrivibili conseguenze sulla fauna e la flora oltre che sul paesaggio.

**Possibilità di gravi incidenti** per errata manovra o perdita di controllo. I monumenti storici della città si trovano a poche decine di metri dal percorso di passaggio delle super-navi.

**Inquinamento.** Aumento della quantità di zolfo nell'aria a causa degli scarichi dei motori delle navi in sosta; rilascio di particelle di prodotti antivegetative delle carene delle navi, ai quali vanno aggiunti i rischi di fuoruscite di combustibili e altri prodotti inquinanti.

**Impatto visivo negativo.** Il passaggio delle mastodontiche navi, sovradimensionate rispetto alla città, deprime e svilisce la percezione del patrimonio architettonico di Venezia.

**Aumento del numero di visitatori** del centro storico, già ora stretto d'assedio da 20 o 21 milioni di visitatori l'anno. Le navi da crociera possono contribuire, nella buona stagione, con 40.000 persone al giorno, che si sommerebbero alle altre presenze. L'emergenza oggi non è aumentare il numero di turisti, ma diminuirlo drasticamente e al più presto.

([http://www.italianostra-veneziana.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=338&Itemid=154&lang=it9](http://www.italianostra-veneziana.org/index.php?option=com_content&view=article&id=338&Itemid=154&lang=it9))

## Il Lido commissariato e stravolto

*di Lidia Fersouch, presidente Italia Nostra Venezia*

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 e costruita molta cubatura in più) per realizzare un complesso alberghiero, residenziale e commerciale, nonché progettare la costruzione in tutt'altra parte dell'isola - vale a dire 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, come si dovesse far fronte a un evento calamitoso - 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, spa, negozi, etc. La darsena, a dire dell'assessore dell'ambiente, sarebbe grande come l'isola della Giudecca.

Il rinvenimento, 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. A celebrazioni del centocinquantesimo avvenute, nel luogo del progettato palazzo del cinema, un paio d'anni fa ombreggiato da una splendida pineta, ora c'è solo un enorme cratere. Recentissimamente il ministro della cultura, on. Galan, ha dichiarato di ritenere ormai impossibile procedere con 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 sospesa, 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 vari 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.

## Il porto off-shore (o Piattaforma d'altura)



Ubicazione del porto e *rendering* della struttura da <http://www.port.venice.it/it/piattaforma-daltura.html>

La presenza del Mose (dighe affondabili di sbarramento contro le alte maree) e i bassi fondali dei canali lagunari congiurano per limitare il potenziale del porto di Venezia. Il Mose, in condizioni meteo avverse, potrebbe essere chiuso più di cento giorni l'anno, rendendo incerti i tempi d'arrivo e partenza delle navi. I canali sono ora scavati artificialmente (con pesanti effetti sull'ecologia lagunare) ma non si possono ragionevolmente scavare oltre i 12 metri, mentre le navi porta-container di nuova generazione richiedono fondali maggiori.

L'Autorità Portuale di Venezia, presieduta dall'ex sindaco prof. Paolo Costa, ritiene di aver trovato una risposta a tali problemi con la costruzione di un porto artificiale in alto mare, a circa dieci chilometri dall'entrata dei canali lagunari.

In tale modo intende aumentare la capacità di movimentazione del porto dagli attuali 300.000 container l'anno fino a dieci volte tanto: 3 milioni di container.

Italia Nostra si oppone a tale piano per le seguenti ragioni:

- Una larga parte della gronda lagunare sarebbe trasformata in zona portuale, destinata a parcheggio di container e alloggio di strutture del porto industriale (circa 100 ettari, ex Montefibre, sono già stati acquistati in vista di tale uso). Italia Nostra ritiene che il giusto utilizzo dell'area ex industriale di Marghera debba essere come sede di un ampio polo scientifico-tecnologico, capace di contribuire all'economia dell'intera nazione e di offrire lavoro a molti più dipendenti e più specializzati di quanto farebbe il porto.
- La laguna di Venezia rischierebbe comunque di venire vulnerata e devastata dal passaggio delle navi-zattera. La sua temuta trasformazione in braccio di mare, già in atto, ne sarebbe fortemente accelerata.
- L'inquinamento della laguna e delle zone abitate adiacenti aumenterebbe in modo vistoso a causa delle emissioni dei motori delle motozattere e delle vernici antivegetative.

- La laguna perderebbe del tutto le sue caratteristiche e il suo aspetto di zona umida naturale, sosta di uccelli migratori e per questo Sito di Interesse Comunitario (zona SIC).
- A partire dal febbraio di quest'anno l'Autorità Portuale risulta determinata a modificare il percorso delle navi lagunari, che non sarebbe più quello esposto nella figura qui sopra ma si trasferirebbe nella zona lagunare tra Venezia e Chioggia, utilizzando 460 ettari di gronda lagunare oggi quasi intatti. Si tratta della zona di Dogaletto-Giare, oggetto di un'altra scheda. Il presidente dell'Autorità ha già ottenuto il consenso del Comune di Mira, in cui rientra la zona ed ha avuto contatti con la presidente della Provincia Francesca Zaccariotto, che sembra disposta a portare a termine quello che sarebbe il sacrificio di una zona tra le più preziose del territorio nazionale. Un appello di Italia Nostra alla presidente Zaccariotto è rimasto finora senza risposta ([http://www.italianostra-veneziana.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=266%3Aappello-di-italia-nostra-per-la-laguna-sud&catid=48%3Ai-progetti-di-rivitalizzazione&Itemid=85&lang=it](http://www.italianostra-veneziana.org/index.php?option=com_content&view=article&id=266%3Aappello-di-italia-nostra-per-la-laguna-sud&catid=48%3Ai-progetti-di-rivitalizzazione&Itemid=85&lang=it)).
- Le probabilità di successo economico dell'iniziativa sono basse, essendo necessaria una rottura di carico (trasporto dei container su zattere per entrare nel porto lagunare) che aumenterebbe fortemente i costi. 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).
- La presenza di un'estesa attività portuale determinerebbe la fine del progetto più sano e più lungimirante consistente nel richiamo a Marghera di aziende nazionali e internazionali altamente specializzate nei rispettivi settori e capaci di tenere testa alla concorrenza dei paesi emergenti. L'Italia intera rischia altrimenti di trasformarsi, come è stato detto, in un paese di cuochi e di stilisti di moda.

## Progetto di Centro intermodale a Dogaletto – Giare



Immagini da <http://nuovavenezia.gelocal.it/cronaca/2011/02/15/news/sit-in-contro-il-polo-logistico-3455347>  
e da <http://www.rioba.it/laguna/laguna02.htm>

La zona di Dogaletto – Giare (circa 500 ettari a bordo laguna) è una delle pochissime rimaste quasi integre nella laguna veneta. Parte di essa è stata dichiarata Sito di Interesse Comunitario (zona SIC) e ospita fauna e flora comprendenti un buon numero di uccelli migratori e rare piante alofile.

Ora essa è minacciata dal piano di trasformarla in Polo Logistico Intermodale, minaccia alla quale si è aggiunta quella di riservarne almeno una parte come zona portuale al servizio del costruendo porto off-shore o Piattaforma d'altura (v. scheda relativa).

Italia Nostra è contraria al progetto (assieme a decine di associazioni nate nella zona) per le seguenti ragioni:

- Nella zona esistono già altri due centri intermodali (centri per il passaggio di merci da ferro a gomma ad acqua), entrambi sofferenti per scarsità di lavoro. Non esistono ragioni concrete per un altro centro, salvo interessi speculativi o di altra natura.
- Si prevede la costruzione di una "camionabile" (al posto dell'Idrovia Padova mare) e di una "Romea Commerciale", due autostrade che a detta delle associazioni locali "frantumeranno la Riviera del Brenta e i suoi paesi" (<http://www.infocat.it/?p=1378>).
- L'integrità della laguna veneta va preservata in ogni possibile modo. Non si vede assolutamente la necessità di cementificare 400-500 ettari di zona in gran parte protetta anche dal corrente PALAV nel nome di un malinteso concetto di sviluppo. La rivitalizzazione di Marghera e delle zone limitrofe deve partire da concezioni più moderne e coraggiose di che cosa sia e di come si promuova lo sviluppo anche economico.

## Il porto off-shore (o Piattaforma d'altura)



Ubicazione del porto e *rendering* della struttura da <http://www.port.venice.it/it/piattaforma-daltura.html>

La presenza del Mose (dighe affondabili di sbarramento contro le alte maree) e i bassi fondali dei canali lagunari congiurano per limitare il potenziale del porto di Venezia. Il Mose, in condizioni meteo avverse, potrebbe essere chiuso più di cento giorni l'anno, rendendo incerti i tempi d'arrivo e partenza delle navi. I canali sono ora scavati artificialmente (con pesanti effetti sull'ecologia lagunare) ma non si possono ragionevolmente scavare oltre i 12 metri, mentre le navi porta-container di nuova generazione richiedono fondali maggiori.

L'Autorità Portuale di Venezia, presieduta dall'ex sindaco prof. Paolo Costa, ritiene di aver trovato una risposta a tali problemi con la costruzione di un porto artificiale in alto mare, a circa dieci chilometri dall'entrata dei canali lagunari.

In tale modo intende aumentare la capacità di movimentazione del porto dagli attuali 300.000 container l'anno fino a dieci volte tanto: 3 milioni di container.

Italia Nostra si oppone a tale piano per le seguenti ragioni:

- Una larga parte della gronda lagunare sarebbe trasformata in zona portuale, destinata a parcheggio di container e alloggio di strutture del porto industriale (circa 100 ettari, ex Montefibre, sono già stati acquistati in vista di tale uso). Italia Nostra ritiene che il giusto utilizzo dell'area ex industriale di Marghera debba essere come sede di un ampio polo scientifico-tecnologico, capace di contribuire all'economia dell'intera nazione e di offrire lavoro a molti più dipendenti e più specializzati di quanto farebbe il porto.
- La laguna di Venezia rischierebbe comunque di venire vulnerata e devastata dal passaggio delle navi-zattera. La sua temuta trasformazione in braccio di mare, già in atto, ne sarebbe fortemente accelerata.
- L'inquinamento della laguna e delle zone abitate adiacenti aumenterebbe in modo vistoso a causa delle emissioni dei motori delle motozattere e delle vernici antivegetative.

- La laguna perderebbe del tutto le sue caratteristiche e il suo aspetto di zona umida naturale, sosta di uccelli migratori e per questo Sito di Interesse Comunitario (zona SIC).
- A partire dal febbraio di quest'anno l'Autorità Portuale risulta determinata a modificare il percorso delle navi lagunari, che non sarebbe più quello esposto nella figura qui sopra ma si trasferirebbe nella zona lagunare tra Venezia e Chioggia, utilizzando 460 ettari di gronda lagunare oggi quasi intatti. Si tratta della zona di Dogaletto-Giare, oggetto di un'altra scheda. Il presidente dell'Autorità ha già ottenuto il consenso del Comune di Mira, in cui rientra la zona ed ha avuto contatti con la presidente della Provincia Francesca Zaccariotto, che sembra disposta a portare a termine quello che sarebbe il sacrificio di una zona tra le più preziose del territorio nazionale. Un appello di Italia Nostra alla presidente Zaccariotto è rimasto finora senza risposta ([http://www.italianostra-veneziana.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=266%3Aappello-di-italia-nostra-per-la-laguna-sud&catid=48%3Ai-progetti-di-rivitalizzazione&Itemid=85&lang=it](http://www.italianostra-veneziana.org/index.php?option=com_content&view=article&id=266%3Aappello-di-italia-nostra-per-la-laguna-sud&catid=48%3Ai-progetti-di-rivitalizzazione&Itemid=85&lang=it)).
- Le probabilità di successo economico dell'iniziativa sono basse, essendo necessaria una rottura di carico (trasporto dei container su zattere per entrare nel porto lagunare) che aumenterebbe fortemente i costi. 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).
- La presenza di un'estesa attività portuale determinerebbe la fine del progetto più sano e più lungimirante consistente nel richiamo a Marghera di aziende nazionali e internazionali altamente specializzate nei rispettivi settori e capaci di tenere testa alla concorrenza dei paesi emergenti. L'Italia intera rischia altrimenti di trasformarsi, come è stato detto, in un paese di cuochi e di stilisti di moda.



## Progetto di Centro intermodale a Dogaletto – Giare



Immagini da <http://nuovavenezia.gelocal.it/cronaca/2011/02/15/news/sit-in-contro-il-polo-logistico-3455347>  
e da <http://www.rioba.it/laguna/laguna02.htm>

La zona di Dogaletto – Giare (circa 500 ettari a bordo laguna) è una delle pochissime rimaste quasi integre nella laguna veneta. Parte di essa è stata dichiarata Sito di Interesse Comunitario (zona SIC) e ospita fauna e flora comprendenti un buon numero di uccelli migratori e rare piante alofile.

Ora essa è minacciata dal piano di trasformarla in Polo Logistico Intermodale, minaccia alla quale si è aggiunta quella di riservarne almeno una parte come zona portuale al servizio del costruendo porto off-shore o Piattaforma d'altura (v. scheda relativa).

Italia Nostra è contraria al progetto (assieme a decine di associazioni nate nella zona) per le seguenti ragioni:

- Nella zona esistono già altri due centri intermodali (centri per il passaggio di merci da ferro a gomma ad acqua), entrambi sofferenti per scarsità di lavoro. Non esistono ragioni concrete per un altro centro, salvo interessi speculativi o di altra natura.
- Si prevede la costruzione di una "camionabile" (al posto dell'Idrovia Padova mare) e di una "Romea Commerciale", due autostrade che a detta delle associazioni locali "frantumeranno la Riviera del Brenta e i suoi paesi" (<http://www.infocat.it/?p=1378>).
- L'integrità della laguna veneta va preservata in ogni possibile modo. Non si vede assolutamente la necessità di cementificare 400-500 ettari di zona in gran parte protetta anche dal corrente PALAV nel nome di un malinteso concetto di sviluppo. La rivitalizzazione di Marghera e delle zone limitrofe deve partire da concezioni più moderne e coraggiose di che cosa sia e di come si promuova lo sviluppo anche economico.

## Laguna 'sotto attacco' a Venezia

L'idronimo *Laguna di Venezia* ai non veneziani evoca immagini d'acqua: un bacino salmastro che abbraccia e circonda completamente Venezia. Venendo in treno o in automobile dal ponte translagunare questo in effetti si vede. Ma chi giunge in aereo e ha occasione di sorvolare alcune aree intatte, vede una distesa, mobile alla luce, di terre non terre e acque non acque; terre poco elevate sul mare e canali poco profondi che le innervano, creando un arabesco di luci e di ombre. Questa è la Laguna e la sua particolarissima morfologia di terre, le *barene*. Costruite e modellate nei secoli dall'azione concomitante di fiumi e maree, hanno una forma particolare, non ricreabile artificialmente: poste tra i 30 e i 50 cm dal livello medio mare, presentano naturalmente bordi più elevati e depressioni interne, ove spesso si trovano piccoli specchi d'acqua, chiamati *chiari*. Le barene - la Laguna tutta - sono incise da una fitta rete di canali che dalle tre bocche di porto (di Lido, Malamocco e Chioggia) convogliano la marea, consentendo il ricambio idrico: i canali maggiori e più importanti alle bocche di porto, mano a mano che si penetra in Laguna, si diramano in canali di sempre minor sezione, fino ai *ghebbi*, canaletti ove solo barchette piatte e leggerissime, progettate da un sapere antico di secoli, possono transitare.

Questa è la Laguna, o, meglio, *era* la Laguna di Venezia: le barene stanno infatti scomparendo e la Laguna, l'ambiente umido più esteso del Mediterraneo, protetto da normative comunitarie e dichiarato dall'UNESCO, assieme a Venezia, sito culturale di importanza mondiale meritevole di essere protetto e conservato come patrimonio dell'umanità, sta perdendo le sue preziose caratteristiche morfologiche, per diventare una parte del mare.

Recenti studi, fra cui quelli del professor Luigi D'Alpaos (Idrodinamica, Università di Padova), D'Alpaos, hanno messo in luce che la superficie occupata dalle barene, nel Seicento stimabile in circa 255 km<sup>2</sup>, si è ridotta nel 1970 a soli a 64 km<sup>2</sup>; se non si interverrà, a metà secolo XXI il tessuto morfologico originario della Laguna sarà irrimediabilmente perduto.

Il fenomeno si chiama erosione, ed è dovuto in gran parte all'aumentata officiosità idrodinamica della Laguna conseguente ai molti interventi realizzati negli ultimi due secoli; in particolare la costruzione dei moli foranei sui varchi portuali (dighe che dall'arenile del Lido si proiettano verso il mare) e l'escavo dei grandi canali industriali, specialmente il Canale Malamocco - Marghera o dei Petroli (che collega il porto di Malamocco con l'area produttiva di Marghera) hanno aumentato enormemente lo scambio tra mare e Laguna. Basti pensare che, in particolari condizioni astronomiche, in Laguna si riscontra un livello marino più alto del 3 - 4 % rispetto al mare. L'onda di marea s'inoltra per i canali portuali e per il Canale dei Petroli con una forza e una velocità sconosciute alla Laguna antica, innescando processi erosivi che distruggono le barene superstiti e approfondiscono in modo drammatico i fondali lagunari: in Laguna centrale la profondità media dei fondali è aumentata di 1 m rispetto all'epoca precedente la realizzazione di tali opere. Si calcola che per i varchi portuali ogni anno escono in mare circa 60.000 tonnellate di materiale solido, cioè di limi e sabbie che provengono dalla demolizione delle barene e dall'erosione dei fondali lagunari.

Un'altra grave concausa dei processi erosivi è il moto ondoso, provocato dalle imbarcazioni da diporto, aumentate enormemente in questi ultimi anni e non sottoposte ad alcun controllo di velocità, ma anche e soprattutto dalle navi di sempre maggior tonnellaggio: transitando per i due grandi canali industriali e per il

bacino di S. Marco, dislocano imponenti masse d'acqua che si frangono violentemente sui delicati margini degli apparati barensi (e che in città hanno gravissimi effetti subacquei sulle strutture e i monumenti, per lo spostamento e il risucchio di ingenti masse d'acqua). Il degrado morfologico della Laguna è amplificato dal mancato apporto solido dei fiumi, durante la Repubblica Veneta estromessi dalla Laguna per evitarne l'interrimento, nonché dall'innalzamento del livello marino relativo, dovuto al riscaldamento globale e alla subsidenza (cioè al costipamento degli strati argillosi e limosi originato da fattori naturali o indotto dall'uomo).

Stiamo dunque perdendo, e per sempre, le straordinarie forme originarie della Laguna, che sta diventando una piatta, indifferenziata distesa di acque sempre più profonde, una baia marina.

Per scongiurare tale 'destino' (in realtà provocato dall'uomo), per tutelare le caratteristiche di questo straordinario e preziosissimo ecosistema è necessario contrastare i fenomeni erosivi. Bisogna diminuire l'officiosità della Laguna, riducendo le profondità dei canali industriali e delle bocche di porto (provvedimenti che avrebbero anche l'effetto di contenere le acque alte), ridurre e controllare il moto ondoso, reintrodurre sedimenti del Brenta. Tutto ciò è possibile se c'è la volontà politica di operare in tal senso.

I nuovi interventi che si profilano all'orizzonte, e che di seguito elenchiamo, vanno esattamente nel senso opposto:

- realizzazione di un nuovo Polo logistico intermodale, a Giare-Dogaletto, nel comune di Mira, di fronte a Venezia. Esso sarebbe reso necessario dalla costruzione, progettata dall'Autorità portuale di Venezia, di un grande porto off-shore o piattaforma d'altura per l'attracco delle navi porta-container di nuova generazione, dal pescaggio troppo profondo per entrare in Laguna e dalle dimensioni troppo ingombranti per le conche di navigazione, necessarie per la presenza del MOSE (dighe mobili contro le alte maree). L'area interessata, 4,6 milioni di terreno agricolo, si affaccia su uno dei pochi luoghi lagunari dove sopravvivono le barene. È sito di interesse comunitario (sic) sottoposto a vincoli paesaggistici dell'ex legge 1497 e tutelato da leggi regionali (PALAV, Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana). L'opera prevista, inoltre, accelererebbe in modo irreparabile l'erosione e il degrado morfologico dell'intero bacino sud: per collegare la nuova zona logistica al porto d'altura sarebbe necessario escavare ex novo profondi canali artificiali. La realizzazione della piattaforma per container a Giare-Dogaletto non è sostenibile neppure da un punto di vista economico (se si potesse considerare un'operazione redditizia distruggere zone naturali protette): in un'area di circa 120 chilometri insistono già altri tre interporti, sotto utilizzati e finanziati con fondi pubblici, di Padova, di Rovigo e di Verona, che infatti si sono opposti con fermezza all'interporto di Giare-Dogaletto (5 volte più grande di quello padovano). L'intera operazione, progettata da proponenti privati fra i quali alcuni proprietari delle aree agricole, costerebbe la cifra esorbitante di 2 miliardi di euro. Le probabilità di successo economico dell'iniziativa sono basse, essendo necessaria una rottura di carico (trasferimento dei container su zattere per entrare in Laguna) che aumenterebbe fortemente i costi. 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). A tutto ciò si aggiungerebbe la necessità di provvedere l'entroterra di nuove infrastrutture di collegamento: una 'camionabile' (al posto dell'Idrovia Padova-mare, non completata) e di una 'Romea Commerciale', due autostrade che a detta delle associazioni locali «frantumeranno la Riviera del Brenta e i suoi paesi»;

- realizzazione di nuovo terminal crocieristico - per navi di nuova generazione, lunghe 360 metri e capaci di trasportare 5.000 turisti ciascuna - a Fusina, in Cassa di colmata A (una grande estensione di ex-barena, imbonita a metà secolo passato per estendere la zona industriale, progetto per fortuna fallito), limitrofa a Giare-Dogaletto e quindi accanto all'area di pregio che si vorrebbe destinare alla sparizione. 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. L'investimento è stimato in circa 100 milioni d'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" 33.000 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;
- costruzione di una Piattaforma d'altura (o porto offshore), cui si è accennato sopra: nelle intenzioni della Autorità portuale proponente 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 300.000 a tre milioni di container per anno. Ciò richiederà 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, sottraendo Marghera all'uso che invece se ne può e deve fare come sede di un polo scientifico-tecnologico capace di contribuire all'economia dell'intera nazione e di offrire lavoro a molti più dipendenti e più specializzati di quanto farebbe il porto e in grado di strappare la città alla tirannia della monocultura turistica, che non è necessariamente l'unico destino ipotizzabile per la città;
- escavo, per la necessità di queste grandi infrastrutture, dei grandi canali di navigazione, portuali e dei Petroli, che sarà portato (ben sapendo che costituisce la causa prima della distruzione della Laguna) a -12 m, 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;
- imbonimento di vaste aree lagunari per stoccare le quantità gigantesche di fanghi escavati. Si noti che 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 Tresse (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 2.500.000 mc di fanghi inquinati (classificati "oltre colonna C") su una superficie di oltre 60 ha, per una lunghezza di 2 km, distribuiti lungo un muraglione-terrapieno dell'altezza massima di 14,5 m e media di 8 m, per un totale volumetrico di circa 4.800.000 mc. L'enorme discarica, in procinto di essere realizzata, verrà poi ricoperta e trasformata in 'parco lineare'. L'operazione, spacciata come riqualificazione ambientale (in realtà 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-ziggurat (di rifiuti tossici) alte 14 m;
- realizzazione di progetti immobiliari che 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 - il cordone litoraneo che divide la Laguna di Venezia dal mare - è sottoposta ai poteri straordinari di un ennesimo commissario, istituito nel 2009 per la realizzazione del nuovo palazzo del cinema 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'Ospedale al mare, venduto per reperire i fondi necessari alla costruzione del palazzo del cinema - può dunque progettare una pesante ristrutturazione dell'ospedale medesimo e la costruzione nel perimetro del forte ottocentesco di Malamocco, sottoposto a più vincoli, di 35 villette, di un albergo e di una spa. Sempre in regime commissariale è stata approvata la costruzione da parte di EstCapital del porto turistico più grande di Europa alla base della diga di S. Nicolò, con una darsena di 1.000 posti barca e 500 parcheggi auto, edifici, ristoranti, spa, negozi, etc., su un'area di 200 mila metri in spiaggia e 480 mila in mare. A celebrazioni del centocinquantenario avvenute, nel sedime del progettato palazzo del cinema, ridimensionato ora a una sola sala cinematografica delle 10 previste, ove una volta c'era una splendida pineta non c'è che un enorme cratere;
  - devastazione della Laguna per la costruzione del MOSE: l'area prescelta per realizzare i 79 cassoni di fondazione del MOSE (ciascuno alto come la basilica di S. Marco) è area SIC (Sito di Interesse Comunitario). Il ricorso alla UE presentato per questi e altri danni ambientali si è risolto nel 2009 con un'archiviazione: lo stato italiano si impegna finiti i lavori, a ripristinare lo stato dei luoghi (come fosse possibile!) e a realizzare alcune opere di mitigazione e riqualificazione ambientale per compensare i danni ambientali provocati dal MOSE. Tali opere, imposte dalla Comunità Europea (su suggerimento del Consorzio Venezia Nuova) avrebbero dovuto consistere in due enormi isole artificiali di 20 ettari l'una; progettate per mitigare la marea entrante, in realtà avrebbero dovuto alloggiare parte dei sedimenti lagunari in procinto di essere scavati per costruire le fondazioni del MOSE (5.000.000 di metri cubi, pari a 320 campanili di S. Marco). Il progetto è stato bocciato in Salvaguardia perché la normativa vigente vieta imbonimenti in Laguna. Non si dubita però che al fine di risolvere l'enorme problema dei fanghi da escavare per costruire il MOSE si istituisca un ennesimo commissario. Tali escavi inoltre vanno esattamente nella direzione opposta a quella auspicabile: per arginare il fenomeno dell'erosione e del contenimento dei picchi di marea (acque alte) è necessario rialzare e non approfondire i canali portuali e industriali e aumentarne la scabrosità;
  - devastazione della Laguna antistante l'Arsenale di Venezia per la manutenzione del MOSE: accanto ai canteri realizzati in aree SIC, ve ne sono altri impiantati a Venezia. Dinnanzi alle storiche mura dell'Arsenale è sorta una banchina portuale in cemento larga tre metri: servirà da attracco alle navi, lunghe 60 metri e larghe 30, che trasporteranno le 79 paratie del MOSE (alte anch'esse - al pari dei cassoni di fondazione - come la basilica di S. Marco) per l'ordinaria manutenzione all'interno dell'Arsenale stesso, le cui mura, vincolate, sono state in più punti forate, tagliate e manomesse per adeguare l'impianto storico a cantiere del MOSE (nel 2005 l'Arsenale Novissimo è stato affidato in concessione al Consorzio Venezia Nuova per trent'anni). Inoltre è notizia recente di stampa l'approvazione, da parte della Commissione di Salvaguardia, della realizzazione sempre nel bacino

acquedotto antistante l'Arsenale nord di un'enorme struttura in cemento armato (maxipiastra), emergente 2 -2,50 m dal livello dell'acqua, per alloggiare, reclinata, la paratoia del MOSE di volta in volta rimossa per la necessaria manutenzione. Il MOSE è previsto restare operativo per un secolo: una delle aree più antiche della città è dunque pesantemente modificata per 100 anni almeno;

- costruzione di un grattacielo, poco lontano da Tessera, a S. Giuliano, pressoché in gronda lagunare, alto 65 metri e visibile da ogni dove; 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;
- costruzione di Tessera City: è opportuno ricordare che Venezia oggi è ridotta a 59.000 abitanti (alla fine della guerra erano 170.000) e ogni anno arrivano 21 milioni e mezzo di turisti. Il turismo sta scacciando i residenti e i servizi, di fatto trasformando la città in una Disneyland artificiale. 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* (oneri di urbanizzazione) e inventa, in un territorio fino a oggi agricolo, una nuova città in gronda lagunare, accanto all'aeroporto di Tessera, ubicato in Laguna: 1.800.000 nuovi mc di cemento, città per lo sport (stadio etc.), divertimento (Casinò) e terziario (alberghi, centri direzionali e commerciali, parcheggio per 27.000 automobili. Tutto ciò su una delle poche aree ancora a destinazione agricola e di elevato rischio idraulico: con le grandi piogge la zona va sotto di m 1,76 (dati del Commissario agli allagamenti). Quest'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 una inutile seconda pista per aerei, altamente inquinante. 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 disinquinata. Una fermata dell'alta velocità ferroviaria (TAV) all'aeroporto e una metropolitana subacquea di collegamento a Venezia rafforzano l'intera operazione immobiliare;
- realizzazione della TAV e della metropolitana sublagunare: le due opere, citate sopra, sono entrambe 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 nove 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 Tessera, penalizzerà gravemente l'accesso ferroviario alle due città. La metropolitana subacquea, che dovrebbe collegare l'aeroporto di Tessera 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 m 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 Tessera con luoghi decentrati della città, per non affollare e saturare il centro marciando e Rialto.

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 ca. 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.

## Le emergenze di Venezia

di Cristiano Gasparetto – Italia Nostra Venezia

Oggi, 2011, la laguna di Venezia, e con questa la stessa città, sono *sotto attacco*. Un sapiente governo delle trasformazioni ambientali, cominciato già dai primi abitanti del settimo secolo, ha fatto sopravvivere fino ai giorni nostri, sia pur profondamente mutato, un ecosistema lagunare, per propria costituzione fragile quant'altri mai. Un dato per tutti: nel 1600 c'erano 255 kmq. di barene (terre basse ciclicamente coperte dalle maree) che nel 1970 si erano ridotti a soli 64; ma il problema non è solo quantitativo; cercheremo di illustrare, connettere e motivare diversi fronti di un attacco che può essere mortale per questo *bene dell'umanità*.

Quanto alla città in sé, il rischio non è tanto la distruzione fisica di case e palazzi (“conservati” ma comunque strutturalmente e morfologicamente modificati,) ma della perdita di una comunità vivente che li usi nella vita quotidiana perché violentemente espulsa da un turismo pervasivo e distruttivo. Per la laguna, il rischio è la sua trasformazione in un braccio di mare di omogenea profondità i cui rapporti col mare aperto si sono totalmente artificializzati. Artificiali sono divenute molte delle barene. Artificiali le loro sponde sommerse che, una volta costituite da fanghi organici, limi, sedimenti e vegetazione alofila, sono state trasformate, per proteggerle dall'erosione, in rive di sassi sommersi contenuti in sacchi di plastica quando non da palificate continue rinforzate con materiali sintetici. L'erosione delle sponde e la perdita dei sedimenti costituenti i fondali sono divenute potenti per le trasformazioni fisiche che laguna ha subito in questi ultimi 150 anni ma anche per le nuove micidiali correnti provocate dalle sole opere complementari già realizzate per il MoSE., che promettono male per quando l'intera opera fosse mai realizzata. Di fatto è la fine di una vita biologica lagunare, capace anche di propria autodepurazione organica, una fine che costringerebbe anche alla formazione di un nuovo sistema artificiale, munito di grandi tubazioni e depuratori, per lo smaltimento dei reflui organici.

In questa precarietà per la conservazione di una civiltà e storia cittadina e di un ecosistema lagunare sapientemente antropizzato da secoli, si collocano e vanno valutate alcune attualissime proposte di modificazione del territorio:

- *Tessera City*, come impropriamente viene chiamata la mega lottizzazione di 1.800.000 metri cubi con i suoi “incentivi” edificatori: Tram, Metropolitana Sublagunare, fermata dell'Alta Velocità (**box 1**);
- la *Linea ad Alta Velocità (TAV)*, con fermata a Tessera (**box 2**);
- la *Metropolitana Sublagunare* da Tessera alle Fondamenta Nuove e Arsenale di Venezia e poi...(**box 3**).

I *box* che seguono ne illustrano sinteticamente la storia ed i poteri che l'anno costruita. Valutiamone ora le conseguenze che potranno derivarne in relazione alla salvaguardia sia della città di Venezia che della laguna ed il comportamento dell'Amministrazione Comunale nell'esercizio di governo di queste trasformazioni.

Per quanto detto su *Tessera City*, appare con evidenza che il comune di Venezia, probabilmente con l'intento di potenziare i propri introiti tramite la controllata società del Casinò, ha innescato una procedura



che lo ha condotto, per fare cassa, ad accettare il ricatto della società aeroportuale SAVE, e a consentire tutte le trasformazioni d'uso speculativo di territori di proprietà e acquisiti attorno all'aeroporto. Col cambio recente del Sindaco, che pur precedentemente si era espresso problematicamente sull'intera operazione, è stato deciso di approntare uno strumento pianificatorio (PAT) totalmente nuovo nel quale, riconosciuta l'illegittimità della precedente procedura, viene inserita a pieno titolo la trasformazione del *quadrante Tessera* per farne -come si dice- la *città del divertimento e dello sport*, con tutti gli annessi speculativi commerciali ed alberghieri. Tessera offrirà opzioni d'investimento speculativo assai competitive rispetto ad investimenti di bonifica e recupero dell'area ex industriale di Marghera, rendendo ancor più complesso il rilancio di una politica produttiva "vera" ed ecocompatibile da contrapporre a quella ormai distruttiva del turismo predatorio di Venezia. Un micidiale consumo di suolo ora agricolo ed un mancato recupero di aree già profondamente infrastrutturate che sono già costate enormi investimenti alla collettività.

Riguardo all'*Alta Velocità* (TAV), il Comune, non approvando né bocciando il tracciato in galleria sotto il bordo della laguna, ne ha chiesto una comparazione con tracciati alternativi ma ha comunque inserito nel Piano Urbanistico (PAT) l'ipotesi di attraversamento con una linea ad Alta Velocità per sole persone senza valutare le procedure approssimative che hanno portato al progetto preliminare voluto dalla Regione, senza esprimersi sull'esclusione di una Alta Capacità che tolga traffico merci dalle strade e sull'assurdità di lasciare senza collegamento passeggeri la stazione di Mestre-Venezia per costituire una fermata all'aeroporto pur con un traffico passeggeri bassissimo e quando era già previsto un collegamento a Venezia e a tutta la regione ogni 10 minuti con la metropolitana di superficie. Ma quel che più ambientalmente preoccupa è che se la TAV dovesse arrivare a Tessera, non potrebbe farlo che in una profonda galleria di 8-9 km. a 30 metri di profondità, tagliando trasversalmente tutte le falde d'acqua sotterranee che tengono in pressioni i terreni su cui posa Venezia. Ci sarà la ripresa di una subsidenza che già, per prelievi d'acqua per usi industriali degli anni '60, aveva sprofondato la città per più 10 cm.

Riguardo alla *metropolitana sublagunare*, il PAT traccia un ambiguo collegamento -che definisce primario- tra il lato nord di Venezia e Tessera, battezzando, per l'occasione, quest'ultima "Porta Est". La nuova linea di collegamento, quasi esclusivamente per turisti, viene così riconosciuta come strategica. Ne deriverà un potenziamento senza controllo di questa attività ma soprattutto del turismo peggiore, quello definito "mordi e fuggi", che potrà con questo mezzo arrivare in città il mattino ed uscirne la sera con un aggravio antropico insostenibile a discapito della mobilità e fruizione della città da parte dei residenti, dei pendolari per lavoro e degli studenti. Materialmente le carrozze, che sono quelle del tram, correranno, in una o due gallerie, sotto gli strati di argille fossili costipate (caranto) che reggono i fondali della laguna, le isole ed i suoi centri abitati, compromettendo definitivamente l'intera laguna. Basti ricordare che nell'unico punto dove il caranto è stato manomesso, il porto di Malamocco, si è creata una voragine di più di 40 metri di profondità. Ma altrettanto devastanti saranno gli sbarchi in città, le vie di fuga in centro alla laguna con manufatti innalzati molti metri sopra il livello dell'acqua per evitarne allagamenti. L'arrivo di milioni di turisti aggiuntivi, sbarcati di fronte a strade e calli larghe spesso meno di due metri, produrranno abbattimenti di porzioni intere di città. Quando nell'ottocento arrivò a Venezia il treno fu necessaria la costruzione della Strada Nova che, larga decine di metri, attraversa tutta la città fino a Rialto; quando ai primi del '900 si costruì il ponte automobilistico e Piazzale Roma, un pezzo intero di città fu abbattuto e fu aperto il Rio Novo.

Il territorio e la città costituiscono l'ambiente reale nel quale i cittadini vivono. Salvaguardia e sviluppo sono in sé parole vuote se non vengono calate all'interno di una strategia di governo delle trasformazioni. Il

nuovo Piano Urbanistico (PAT) non si interroga sufficientemente sulle questioni dirimenti delle emergenze della laguna e della città di Venezia per le quali *turismo, quadrante di Tessera, TAV e sublagunare* sono tra le più rilevanti. Se non governate saggiamente, contribuiranno ad un'ulteriore trasformazione della laguna in un vero e proprio braccio di mare con la definitiva perdita anche della sua natura biologica.

## 1. Tessera City: la storia

Per *Tessera City* si intende una vasta area agricola da urbanizzare a lato dell'attuale aeroporto Marco Polo situato sulla gronda lagunare veneziana. Dovrebbe comprendere una seconda pista aeroportuale, uno stadio con tutti gli annessi per sport e fitness, un nuovo casinò con annesso albergo e attività ludiche: 1.800.000 metri cubi di cosiddette Attività Varie con alberghi, uffici, supermercati e quant'altro di commerciale e effimero.

Nel 1995 il Piano Regolatore di Venezia prevede a lato dell'aeroporto Marco Polo un'area per un nuovo stadio che avrebbe potuto essere costruito col credito sportivo. Nel 1999 una variante al Piano aumenta le funzioni insediabili nell'area e prevede una linea di *metropolitana subacquea* dall'aeroporto a Venezia, Fondamente Nuove e Arsenale. Nel 2004 una nuova variante al Piano Regolatore, prevede la costruzione comunale diretta dello stadio e per finanziarlo ne raddoppia l'area prevedendovi le cosiddette *attività varie* cioè tutte destinazioni speculative per innalzare il valore dei terreni e *fare cassa* e costruire, con la propria società partecipata, anche un nuovo Casinò con annesso grande albergo. Nel 2005 la SAVE, società proprietaria dell'aeroporto compra a prezzo agricolo le aree a lato del previsto Stadio per una possibile nuova pista aerea e attività speculative annesse. Nel contempo la Regione Veneto tiene bloccata la variante al PRG del 2004 del Comune. Nel 2007 le società SAVE e del Casino presentano direttamente in Regione una loro Variante al PRG che, spostando la collocazione dello Stadio, quadruplica ancora le aree edificabili in una zona che dovrebbe essere dichiarata inedificabile perché, con piogge abbondanti, vi si accumulano anche 172 cm. d'acqua. Si pensa di porvi "riparo" spostando un pezzo rilevante del costruendo bosco di Mestre che dovrebbe così sgrondare in area pubblica l'acqua della mega-lottizzazione privata. Questa procedura è assolutamente illegittima perché tale proposta sarebbe dovuta eventualmente arrivare al Comune che, se accettata, doveva inoltrarla alla Regione. Nel 2008 viene stipulato un accordo tra il sindaco Massimo Cacciari e il Governatore regionale Galan accettando di fatto le proposte SAVE-Casinò con lo spostamento dello Stadio. Si consente con ciò la quadruplicazione della cubatura speculativa edificabile (1.800.000 mc su 500.000 mq) e il possibile raddoppio della pista aeroportuale. Vengono sconvolti tutti i trasporti con l'arrivo di un tram cittadino che, dopo un percorso di 4 km. in piena campagna, entra nel mega tubo della sublagunare per Venezia a partire da una stazione interna all'aeroporto dove confluiscono l'Alta Velocità e la Metropolitana Regionale di superficie. Questo servizio da solo può connettere funzionalmente Venezia con l'intera regione rendendo così inutili tutte le altre modalità. L'insediamento, per la sua dimensione e caratteristiche d'uso, indurrà un pesante traffico automobilistico e, per la sua collocazione sulla bretella stradale che lo collega alla tangenziale di Mestre, lo riverserà inevitabilmente su questa strada appena decongestionata con la costruzione del passante autostradale. Italia Nostra nell'ultima seduta della Commissione Urbanistica Consiliare, dichiarò direttamente a Cacciari, la non liceità della procedura ma il Sindaco, incurante, la fece approvare dal Consiglio e la invia in Regione. Ora è tutto

bloccato perché la Commissione di Salvaguardia di Venezia non ha approvato la Variante al Piano in assenza dell'istruttoria comunale, che i tecnici si sono rifiutati di fare, e di quella regionale con annessa dichiarazione ufficiale sulla legittimità delle procedure. Sulla stampa è apparsa una dichiarazione del nuovo Governatore Zaia alla SAVE che conferma l'impossibilità procedurale d'approvazione.

## 2. La TAV, treno ad Alta Velocità nell'attraversamento dell'area veneziana: la storia

In Veneto nel 2004 riprende un dibattito sull'Alta Velocità che fa seguito all'intenso confronto degli anni '97-2000. La Regione, in vista della sua scadenza elettorale del 2005 produce una *Bozza di Piano Regionale dei Trasporti*, adottato in Giunta, mai portato in Consiglio e mai sottoposto a valutazione specialistica. Pur vigendo ancora il vecchio Piano, è a questa *Bozza* che tutti si riferiscono come facciamo anche noi. Per il superamento del nodo ferroviario assai complesso di Mestre con un tracciato per l'Alta Velocità (TAV) da Milano a Trieste, vengono fatte tre ipotesi:

- una, a Nord di Mestre, lungo una ferrovia dismessa, vecchio tronco militare solo in parte in uso, che raccoglie le radiali ferroviarie da Padova, Castelfranco, Treviso e San Donà;
- una sotterranea, diretta che collega Padova e Trieste;
- una che, superata la stazione di Mestre verso Venezia, punta a est entrando in galleria, sotto il bordo della laguna, per congiungersi alla Metropolitana Regionale di Superficie (SFMR) in una stazione dentro l'aeroporto e poi prosegue, a ridosso della città romana di Altino, per superare il Sile ed andare oltre.

Non fu operata alcuna comparazione e la Regione effettuò una scelta a favore della stazione all'aeroporto di Tessera finanziando un progetto preliminare alla società di progettazione Italferr. Si è configurata così una linea proveniente da Milano, per soli passeggeri e senza possibilità per le merci, fino alla fermata all'aeroporto. Tracciato che salta, secondo la società aeroportuale SAVE, la stazione Meste-Venezia. Successivamente prosegue nella bassa pianura quasi fino a Portogruaro; in Friuli si affianca all'autostrada e successivamente alla linea esistente fino a Monfalcone. Da qui, in due gallerie sotto il Carso, sconfinava per la Slovenia a Divacia dove dovrebbe avvenire l'intersezione tra la linea Lubiana-Capo d'Istria e il così detto *progetto ferroviario 6 Lione-Budapest*, uno dei 30 progetti prioritari europei. Il progetto complessivo è assai composito (linee nuove ed affiancamenti all'esistente) ma non manifesta alcuna *strategia* per il futuro. Assai indicativa è una dichiarazione di Moretti, amministratore di FS, in risposta alla Regione, che così sintetizziamo: *i treni TAV non sono un servizio pubblico ma treni per il business, collocati ove è possibile fare utili, che seguono il libro bianco dei trasporti della Comunità Europea nel privilegiare, per ottenere alta velocità, solo le grandi città. Chi vuole fermate ravvicinate - rivolto alla Regione Veneto-, se le faccia assieme ai treni! E poi: noi guardiamo a nord più che verso la Slovenia perché, con Belgrado, sarà importante forse per una integrazione della Turchia non prima degli anni 2050.* Possiamo con serenità concludere che il grande progetto TAV, quando esce a est da Venezia, è ancora tutto da decidere.

Appaiono comunque opportune alcune considerazioni sull'Alta Capacità (trasporto di merci da dirottare dalle strade alla ferrovia) e Alta Velocità (trasporto veloce di passeggeri). L'intero progetto preliminare, non

solo per quanto attiene al nodo di Venezia-Mestre ma per l'intera tratta, riguarda esclusivamente i passeggeri. L'offerta che viene fatta è infatti per un totale di 24 treni/giorno, ossia un treno ogni 2 ore per senso di marcia (sic!); di fatto una linea molto poco utilizzata quando per le merci si prevede un servizio ben più sostanzioso di 116-138 treni/giorno. Si configura così un servizio di linea, in nuova sede, con impatti e costi conseguentemente alti ma debole per i pochissimi passeggeri trasportati. L'unica giustificazione tecnica potrebbe venire dall'utilizzo della linea anche per il traffico merci che invece viene assolutamente precluso dalla scelta dell'alta velocità a 240 km./ora. Al proposito appare viziosa ogni ambiguità: a oggi, in Italia, non è stato possibile utilizzare per il trasporto di merci nessuna linea realizzata per la TAV, specializzata a 240 km./ora! È bene comunque ricordare che queste sono solo *offerte di traffico* del progetto preliminare ma che non esistono in assoluto *previsioni del traffico* in numero di passeggeri o tonnellate di merci trasportate, carenza assai grave per una scelta ponderata. Appare comunque evidente come l'unica possibilità per le merci sia far passare i treni a nord di Mestre lungo la linea dismessa e parzialmente interrotta detta "dei Bivi". Ma di questa possibilità, che dovrebbe prevedere modi e percorsi ristrutturativi, non c'è traccia alcuna nel progetto. Come non appare neppure l'ipotesi progettuale di utilizzare un'unica linea (di giorno per i passeggeri e di notte per le merci, con treni che viaggino alla *media velocità* di 130/140 km./ora) che potrebbe essere ricavata con opportune ristrutturazioni dai percorsi esistenti, con rilevanti risparmi e riduzione d'impatti. Per quanto riguarda le velocità infine, ecco un dato, che ci sembra eclatante, per tutti: i tempi di percorrenza per la tratta da Mestre-Venezia a Trieste, con velocità diversificate in ragione dei tracciati, per la TAV sono di 52 minuti contro i 58 utilizzando la vecchia linea rammodernata ! Sei soli minuti in più ma quale il risparmio economico e di suolo e quanto minori gli impatti sull'ambiente?

### 3. La metropolitana sublagunare: la storia

L'idea di collegare in profondità la Venezia insulare con la terraferma ha una lunga storia che comincia con un comitato di studi che, all'inizio del secolo scorso, proponeva una galleria di 3.600 metri ad una profondità di 9-10 metri. Successivamente, dagli anni '60, si proposero altri diversi progetti prima di arrivare a quello odierno. Diversi, ma tutti accomunati dal non aver saputo cogliere, di Venezia, le *diversità* che ne configurano la cifra identificativa anche rispetto ad altre città pur belle. Una di queste diversità è il rapporto che essa intrattiene col tempo: un rapporto tutto speciale, che rifiuta ogni omologazione soprattutto basata sulla velocità.

Ma è proprio per proporre una *mobilità rapida*, che alla fine del 1999 il Comune di Venezia e la Camera di Commercio, con un *protocollo d'intesa*, promuovono uno studio di fattibilità per una *metropolitana subacquea* da realizzare in *project financing*. Nel 2002 si costituisce un'Associazione di Imprese dietro all'ACTV, società per i trasporti locali partecipata dal Comune, che presenta un progetto di collegamento sublagunare Mestre-Venezia. Nel 2003, per cercare un finanziamento pubblico, la Giunta veneziana dichiara il progetto "di pubblico interesse" e nel 2004 viene considerato "infrastruttura strategica" e inserito nell'elenco CIPE come opera che si può realizzare direttamente in variante ad ogni diversa previsione urbanistica. Comincia da allora un percorso, contraddittorio e ondivago da parte del Comune che "convenziona" con i promotori, nel 2004, un progetto da 270 milioni, assumendosi fino al 90% del rischio

per eventuali mancati introiti. Ma nel 2009 firma una nuova convenzione, su una previsione di spesa aumentato a 420 milioni, (+40%), affermando di essersi liberato così dall'obbligo del ripiano finanziario per possibili perdite d'esercizio. Nella verità il promotore è l'ACTV, sua partecipata al 36% e ogni sua perdita sarà, proporzionalmente, perdita dell'Amministrazione. L'autosufficienza gestionale è una controversia perenne dell'intera operazione, perché da tutte le analisi appare evidente come non sia economicamente sostenibile. Ma, per poter sottoscrivere una nuova convenzione che ne diminuisce il coinvolgimento economico, il Comune accetta tre pesantissime condizioni. I promotori, presentando un nuovo piano economico, potranno insindacabilmente aumentare il costo dei biglietti per i non residenti, potranno ottenere il prolungamento della Convenzione quarantennale e "modificare, migliorare, potenziare ed estendere" il piano dell'opera (di fatto farla come e dove vorranno). Il Comune inoltre si impegna a sostenere la macro speculazione immobiliare di Tessera con annessa fermata del treno ad alta velocità (TAV), per potenziare il bacino d'utenza del trasporto subacqueo. L'opera è di fatto economicamente insostenibile, a servizio quasi esclusivo dei turisti come rilevato anche dal Piano del Traffico del Comune e costringe il Comune a cedere la sua sovranità sul governo delle trasformazioni dell'intera area.

Costruttivamente la sublaguna si sviluppa su un percorso di 8 km., con 7 fermate: Favaro (est di Mestre), Aeroporto e Tessera (Tessera City), Murano, Fondamente Nuove e Ospedale, Arsenale (Venezia), prevedendo la possibilità di proseguire fino al Lido ed oltre. Tre sono i vettori che la percorrono, con frequenza di 7-8 minuti e capaci di 200-300 persone. Oltre alle stazioni di fermata, si prevedono 2 *vie di fuga* emergenti in piena laguna, molto elevate sul pelo dell'acqua, come anche le fermate veneziane, per evitare allagamenti. I mezzi corrono in una sola galleria a notevole profondità con possibilità di un punto di interscambio.

I Vigili del Fuoco si sono già espressi sulla sicurezza, bocciando l'unicità del tubo e geologi della Regione e della Provincia, in uno studio recente, hanno confermato il grave rischio di intaccare, con lo scavo in profondità, l'integrità della piattaforma di argille fossili (caranto) che, pur in maniera disomogenea, sostengono fondo lagunare, isole e costruzioni dei centri abitati.