

Grandi interventi in Laguna

di Lidia Fersouch, Presidente Italia Nostra Venezia

É in progetto un nuovo **polo logistico intermodale a Giare-Dogaletto**, presso Mira, di fronte a Venezia, in una zona agricola di 4,6 ettari; si tratta di un 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, che sparirebbero: per collegare la nuova piattaforma per container al porto sarebbe necessario escavare ex novo profondi canali artificiali. La realizzazione della zona logistica da un punto di vista economico non è sostenibile: in un'area di circa 120 chilometri insistono già altri tre interporti - di Padova, di Rovigo e di Verona -, sotto utilizzati e finanziati con fondi pubblici. L'intera operazione è progettata da proponenti privati fra i quali alcuni proprietari delle aree agricole.

Si prevede la realizzazione di un nuovo **terminal crocieristico a Fusina**, accanto all'area di pregio di Giare-Dogaletto, per navi di nuova generazione, lunghe 360 metri e capaci di trasportare 5.000 turisti ciascuna. In progetto la costruzione di una stazione marittima, di banchine dimensionate alle navi e mastodontici escavi per il bacino di manovra delle gigantesche navi. Si potranno accogliere ulteriori 400.000 passeggeri l'anno; nel 2009 tuttavia il porto ha 'movimentato', nei giorni di picco, 33.000 persone al giorno, sufficienti da sole a saturare la capacità di accoglienza della città.

Nelle intenzioni dell'Autorità portuale proponente la costruzione di una **piattaforma d'altura (o porto offshore)** dovrebbe trasformare il porto di Venezia in uno dei più importanti del pianeta. Quasi tutta l'area ex industriale di Marghera - assieme a quella di pregio di Dogaletto - diventerebbe zona di parcheggio di container (il cui numero passerebbe dai 300.000 attuali a tre milioni annui). Verrebbe così cancellato per sempre l'auspicato progetto di riqualificazione di Marghera, da area industriale dismessa a polo scientifico-tecnologico di prim'ordine, capace di strappare Venezia alla tirannia della monocultura turistica e di contribuire all'economia dell'intera nazione.

Per la necessità di queste grandi infrastrutture sarà necessario l'**escavo dei grandi canali di navigazione**. Il canale dei Petroli (responsabile dell'erosione della Laguna) sarà portato a -12 metri. Si prevede l'**imbonimento di vaste aree lagunari**: i fanghi provenienti da tali escavi verranno stoccati all'interno della Laguna, operazione vietata per legge. Come si è ormai abituati a Venezia, si è riusciti a superare i vincoli previsti dalla legge istituendo un commissario all'escavo dei fanghi. I fanghi - alcuni dei quali altamente tossici - verranno portati in un'isola detta delle Tresse (isola artificiale, costruita negli anni '90 sempre in spregio alla legge) che diverrà un immenso terrapieno. Altri fanghi tossici (circa 4.800.000 metri cubi) saranno portati a Moranzani, area limitrofa alla zona di Giare-Dogaletto. L'operazione, spacciata come riqualificazione ambientale - decisa per risparmiare la spesa di riporto dei fanghi in una discarica specializzata, come obbligherebbe la legge, trasformerà anche visivamente l'ambiente: nel paesaggio

dolcemente piatto della Laguna e della gronda lagunare spunteranno colline-ziggurat (di rifiuti tossici) alte 14 metri.

Dinnanzi alle storiche mura dell'**Arsenale**, in Laguna, è sorta una banchina portuale in cemento larga tre metri: servirà da attracco alle navi che trasporteranno le 79 paratie del MOSE (alte come la basilica di S. Marco) per l'ordinaria manutenzione all'interno dell'Arsenale stesso, le cui mura, vincolate, sono state in più punti manomesse per adeguare l'impianto storico a cantiere del MOSE. Sempre per la manutenzione del MOSE si realizzerà un'enorme struttura in cemento armato (maxipiastra), emergente dall'acqua 2/2,50 metri. Si prevede che il MOSE resti operativo per un secolo: una delle aree più antiche della città è dunque pesantemente modificata per 100 anni almeno.

La fine di Porto Marghera

di Alvisè Benedetti – Consigliere nazionale di Italia Nostra

Ormai siamo all'epilogo di una delle vicende più tristi della storia di Venezia che oltre ad essere drammatica, è anche molto curiosa e ricca di equivoci tra i vari attori protagonisti: un'azienda (ENI) che pur essendo in parte di proprietà dello stato pare disinteressarsi della questione; alcune società private che, volendo intervenire su temi molto complessi e delicati quali le filiere produttive chimiche, vengono saltuariamente acclamate come salvatrici della patria, ma poi si rivelano "ladri di polli" che vogliono sfruttare fino in fondo il poco che c'è ancora da spremere; politici che, dopo due fantomatici accordi sulla chimica, pare abbiano dato fondo alla loro cultura tecnologica per sfornare nuove soluzioni; sindacalisti che rincorrono, ormai da troppo tempo, problematiche occupazionali sempre più critiche mentre intere famiglie stanno perdendo l'unica fonte di reddito. Se questo non bastasse il tutto è condito da piani industriali evanescenti se non del tutto assenti. Marghera con il relativo polo industriale dà forse la misura più chiara del fallimento della politica industriale di questi ultimi decenni. E' ormai diventata una palla al piede per la regione, con terreni inquinati, produzioni in via di estinzione, maestranze private che devono essere assistite dallo stato. Nata da un'idea ottocentesca, la politica non è mai stata in grado di rivalutarne il ruolo e considerandola un'importante risorsa di sviluppo. Ovviamente, parlando di risorsa non ci si riferisce ai singoli impianti o al modello industriale che ormai da circa 40 anni è obsoleto, ma alla cultura industriale diffusa nei vari strati sociali. Vi sono centinaia di addetti specializzati a tutti i livelli, una cultura tecnologica che non trova riscontro nel territorio veneto, una vasta area dove si possono impiantare attività di diverso tipo. La professionalità, sempre in un'ottica di globalizzazione, può risultare una grande forza per la sopravvivenza, l'innovazione e la crescita economica. Invece di proseguire con soluzioni velleitarie e imbarazzanti di cui sono ricche le pagine dei giornali locali, è tempo di pensare ad un piano pluriennale in cui, a fronte di un progetto per la costruzione di un polo tecnologico a tema in grado di creare un coerente filo conduttore tra produzione industriale moderna e Venezia (che per esempio, potrebbe riguardare le energie rinnovabili, la bioarchitettura, la rigenerazione di terreni esausti), le produzioni esistenti andranno ad esaurirsi. In questo senso esistono già nel territorio piccole realtà, imprese e centri di ricerca, che potrebbero essere fruttuosamente utilizzate come nuclei per sviluppare in modo coerente una rete di competenze finalizzato al piano di rivalorizzazione e riutilizzo delle risorse umane. Riguardo agli investimenti, viene ancora una volta spontaneo il confronto con il progetto relativo alla salvaguardia delle difese a mare e all'urbanizzazione di Tessera. Visto che si sono trovati denari: sia per un progetto ingegneristico che, al di là delle varie perplessità tecniche, porterà vantaggio minimi alla città in termini di occupazione e di cultura industriale, sia (con un approccio da antichi cacciatori-raccoglitori del neolitico in cui si decide di abbandonare a se stesso un territorio sfruttato quale Porto Marghera) per "colonizzare" un nuovo territorio "vergine" quale quello di Tessera, forse anche per la vecchia Marghera qualcosa di interessante, se le idee sono buone, si può trovare.