



libertàgiustizia

Circolo Riviera del Brenta (Venezia)

**La RIVIERA DEL BRENTA
un patrimonio pubblico ed un bene comune
nell'Area Metropolitana di Venezia**

Salvaguardia e valorizzazione di un territorio di pregio ambientale ed artistico

Come circolo di Libertà e Giustizia della Riviera del Brenta vogliamo evidenziare alcuni processi che hanno trasformato il nostro territorio, compromettendo, anche in maniera irreversibile, il nostro patrimonio ambientale ed artistico. Intendiamo anche proporre alcuni rimedi per frenare la dissennata corsa alla distruzione di un bene immenso rappresentato dalle opere d'arte e dalla bellezza del paesaggio dove viviamo e dove si sono formate le nostre coscienze. Tra gli impegni che abbiamo assunto, vi è quello di occuparci in maniera approfondita delle cause e formulare delle proposte per salvaguardare e valorizzare quello che noi consideriamo "un bene comune". Lo faremo attraverso delle iniziative che abbiamo già in programma per l'anno in corso: lo consideriamo un impegno di cittadinanza attiva, secondo quanto richiamato all'art. 9 della nostra Costituzione. Lo faremo sollecitando gli organi politici e di governo, soprattutto quelli locali e regionali, evidenziando le responsabilità che hanno avuto (anche con la semplice inerzia) e che ancora hanno sulle scelte tutt'ora in corso.

La trasformazione della Laguna di Venezia e la necessità di un suo ripristino. Gli effetti e le ricadute nella gronda lagunare¹

Vastissime estensioni della Laguna di Venezia rientrano nei territori dei comuni della Riviera, in particolare Mira e Campagna Lupia. Nonostante ciò, la Laguna non è percepita dalla maggior parte degli abitanti di questi comuni, e complessivamente dai 10 comuni della Riviera del Brenta, ma è considerata una realtà estranea e lontana. Ad aggravare questo quadro vi è la segregazione fisica che vede la Laguna separata dalla terraferma, in lunghi tratti, dalla S.S. Romea e dal Taglio Novissimo, con accessi limitati e con frequentazione limitata ai pochi abitanti e visitatori della penisola delle Giare e dell'Oasi del WWF su Valle Averto. L'accesso alla Laguna avviene dai fruitori delle "cavane" lungo il Canale Bondante – Barbieri -Bondantino a Mira e della Canaletta e Cornio a Campagna Lupia, utilizzate in buona parte dai cacciatori e pescatori ai quali, al di là di ogni altra valutazione, va riconosciuto il merito di custodire una radicata cultura lagunare. A parte l'accesso attraverso questi "varchi" che portano direttamente negli specchi d'acqua della Laguna, il resto delle valli è caratterizzato da uso esclusivo, ed i cancelli chiusi e le recinzioni ne indicano (di fatto) le varie "proprietà". Eppure la Laguna è ovunque un bene demaniale di eccezionale pregio e di grandissime potenzialità, e potrebbe essere valorizzata programmando in modo compatibile una fruizione qualificata, integrata ai valori culturali e artistici della Riviera, nel rispetto dello spirito con cui l'UNESCO protegge la Laguna quale patrimonio dell'umanità.

Riappropriarsi della Laguna. Il primo obiettivo è quello di riappropriarci della Laguna colmando il vuoto di consapevolezza della comunità rivierasca e non solo, attraverso iniziative per le scuole, per il tempo libero e attraverso la promozione di un turismo naturalistico rispettoso, oggi più che mai richiesto. Ne deriva la necessità di favorire l'accesso alle aree lagunari demaniali, anche quelle date in concessione a privati e che attualmente sono precluse anche al solo ingresso, delineando e strutturando invece dei percorsi e una fruizione compatibili con la concessione demaniale.

Seimila anni di vita, un secolo di aggressioni. La Laguna di Venezia ha circa seimila anni e si è mantenuta grazie ai propri dinamismi funzionali e conservativi. Solo in epoca storica è stata gestita dall'attività umana,

¹ Questo paragrafo è stato redatto con la collaborazione tecnico-scientifica del Prof. Lorenzo Bonometto, esperto di Ecologia applicata (analisi naturalistiche, pianificazione naturalistica - territoriale, restauro naturalistico - ambientale), con particolare competenza per gli ambienti palustri, lagunari e litoranei.

che negli ultimi cinquecento anni ne ha orientato in modo rilevante l’evoluzione stabilizzandone i margini, deviando i fiumi, proteggendo i lidi. Questi obiettivi venivano perseguiti grazie all’impegno delle massime competenze tecniche e scientifiche, avendo sempre il fine di garantire qualità e funzionalità alla Laguna, dalla cui salute dipendeva la potenza e l’esistenza stessa di Venezia. È col Novecento che il sopravvento di altri interessi e di altre priorità ha imposto scenari nuovi, basati sull’aggressione del sistema anziché sulla sua gestione:

- Vaste estensioni nella gronda lagunare sono state sottratte con bonifiche agrarie e coltivate in maniera estensiva;
- sono state interrate le barene di Bottegno per realizzare Porto Marghera, i cui reflui tossici sono finiti per decenni in Laguna;
- è stato scavato un primo grande canale navigabile, il “*Vittorio Emanuele*”, tra la Marittima e la zona industriale;
- altre barene sono state sepolte più tardi per realizzare in Laguna, ritenuta “*terra di nessuno*”, l’aeroporto Marco Polo.
- Negli anni Sessanta infine è stato scavato “*Canale dei Petroli*”, un’opera devastante per il dissesto causato e che ha interessato in modo primario il comune di Mira. Tale canale ha sventrato il territorio lagunare e determinato la demolizione della morfologia sommersa e della funzionalità idraulica di una vastissima area, mentre con i materiali di scavo del canale, sversati seppellendo le barene di Volpego, sono state realizzate le “*Casse di Colmata*”.

Solo dopo l’alluvione del 1966, e il sussulto di civiltà che ne è seguito, la prima Legge Speciale per Venezia (del 1973) ha sancito che la salvaguardia di Venezia e il destino della Laguna sono inscindibili e impongono degli impegni chiarissimi, ma ignorati: “*(...) la tutela dell’ambiente naturale, la preservazione delle barene, l’esclusione di ulteriori imbonimenti*”; obiettivi rafforzati dalle due successive leggi speciali (del 1984 e del 1992), che richiedevano, tra l’altro: “*(...) l’arresto e inversione del processo di degrado*”, “*l’eliminazione delle cause*” e il “*ripristino della morfologia lagunare*”. Le cause di degrado sono state contrastate in misura del tutto insufficiente, e si sono aggiunti ulteriori dissesti perfino con azioni autorizzate in spregio alle leggi. Basti ricordare la pesca alle vongole filippine (specie alloctona sistematicamente seminata ignorando le norme di tutela) attuata “*arando e frullando*” i fondali e nonostante questo, tollerata e addirittura legittimata dagli enti preposti alla tutela della Laguna. Tutto ciò mentre gli sbandierati interventi di “*ripristino morfologico*”, attuati da un Magistrato alle Acque reso di fatto subalterno al Consorzio Venezia Nuova, hanno aggiunto ulteriori elementi di anomalia: emblematiche le “*barene artificiali*” (oltre un centinaio) realizzate per più di 10 kmq, in molti casi senza rispettare le localizzazioni naturali o quelle funzionali al riequilibrio, tendendo alla semplificazione esecutiva e quindi ai vantaggi per le imprese anziché per l’ambiente.

In una Laguna aggredita e demolita, diventa necessario e prioritario il ripristino di sistemi funzionali di barene, nei luoghi che realmente lo richiedono, rendendo gli interventi, anche se artificiali, compatibili alla morfologia ed alla funzionalità lagunare, come previsto dagli obiettivi delle leggi speciali. Numerosi bubboni in laguna, tra cui la “*barena dei Teneri*” nell’omonimo lago della laguna di Mira, sono stati realizzati volutamente a quote non soggette a sommersioni per potervi conferire sedimenti contaminati, e restano come “*terre di nessuno*” a documentazione di quegli scempi. Anziché fermarsi e riflettere, si continuano a proporre nuovi scandalosi interventi in fascia lagunare, come l’impianto di biomassa nella Laguna Sud, già approvato dalla Conferenza di Servizi e dalla Regione, proprio a ridosso delle valli. Le scelte sugli interventi da effettuare, e su come meglio perseguire gli obiettivi di civiltà sanciti dalle leggi speciali, sono state sistematicamente eluse - se non zittite, essendo state proposte da soggetti autonomi, e perciò “scomodi” per il potere egemone. Ma solo da quelle scelte si può ripartire, con proposte attive volte al riequilibrio ancora possibile, voltando pagina

rispetto a decenni dominati da un monopolio corruttivo e da interessi che hanno lucrato a scapito dell'ambiente.

La Laguna attuale, le sue diversità e le sue criticità. I collassi senza precedenti subiti dalla Laguna nell'ultimo secolo non si sono manifestati ovunque in modo omogeneo. Possiamo oggi delineare una suddivisione della Laguna in tre vaste estensioni, coincidenti approssimativamente con la Laguna nord, la Laguna centrale e la Laguna sud, nelle quali gli effetti combinati delle azioni intraprese hanno portato a scenari diversificati, che richiedono strategie gestionali altrettanto diversificate. La conoscenza di queste differenze è fondamentale per orientare le azioni volte al riequilibrio e al ripristino.

- **La Laguna nord:** da Campalto e Sant'Erasmo fino al Taglio del Sile, è la sola a conservare vaste aree con caratteri vicini a quelli originari, grazie al concorso dei flussi di marea e dei rami fluviali ancora presenti che disegnano nelle barene le morfologie più tipiche. Gli interventi devono qui limitarsi alla rimozione dei fattori di anomalia, al restauro ambientale e alla protezione o al ripristino del rapporto tra dolce e salato.
- **La Laguna centrale:** da Murano e Venezia fino al Canale dei Petroli e alle Casse di colmata, è dominata dai caratteri di artificialità storici e recenti, dalle *“bonifiche”* che hanno sepolto vaste superfici di barene e dai processi di degrado causati in primo luogo dal *“Canale dei Petroli”*. L'area, in gran parte compresa nel comune di Mira, richiede un riassetto generale, frutto di una progettualità sapiente e non piegata ad altre finalità, che recepisca l'insieme delle aspettative compatibili e restituiscia, cosa ancora possibile, identità e funzionalità lagunare.
- **La Laguna sud:** dall'area dissestata dal Canale dei Petroli fino a Chioggia, è caratterizzata dalle valli arginate e da sistemi di barene ancora molto importanti ma di carattere residuale, in superfici che hanno subìto una radicale trasformazione dal salmastro al salato a seguito delle deviazioni del Brenta, con conseguente avvio di processi demolitivi tuttora in atto. Richiede soluzioni gestionali orientate a contrastare e compensare il disfacimento, tra le quali la re-immissione controllata di acque dolci.

Ciò che caratterizza tutte queste aree è la criticità data dal deficit di sedimenti, il cui bilancio negativo porta all'affossamento progressivo dei fondali e alla demolizione della morfologia *“intertidale”* che corrisponde ai sistemi di barene e velme, nella fascia altimetrica soggetta a sommersione e emersione con la normale escursione di marea, con perdita di identità e di funzionalità del sistema. Ciò è dovuto anche alle diversioni dei fiumi alpini che apportavano sedimenti minerali, al mancato apporto di acque dolci che producevano canneto e con questo, ingenti volumi di suolo organico. L'asimmetria alle bocche, in seguito alla realizzazione delle dighe foranee, accentua l'espulsione in mare dei sedimenti in sospensione con le maree uscenti, impedendone il rientro con le maree entranti. Questo nuovo panorama impone delle strategie nuove, pena la trasformazione nel tempo della Laguna di Venezia verso assetti marini al posto dei caratteri lagunari della sua storia.

Il Canale dei Petroli. Il fatto che la Laguna Centrale sia irreversibilmente compromessa è diventato un luogo comune, da più parti sbandierato, per avere mani libere sugli interventi. Non è così: la funzionalità lagunare è ancora ripristinabile attraverso interventi mirati, e alcune linee progettuali al riguardo sono oggi note. Si tratta di decidere senza bugie se si vuole questo oppure no. La strada è quella di ridare differenziazione ai fondali attraverso dossi sommersi per riportare l'ordine delle acque su flussi canalizzati, e riportare il primo tratto del Canale dei Petroli nell'alveo naturale del canale Fisolo (alimentatore della rete dei canali di marea).

Vanno realizzati nel Canale, lungo le Casse di Colmata, dei sistemi di barene artificiali finalizzati a dissipare le energie causate dalle navi in transito, trasformandole da fattori aggressivi a fattori di vivificazione e nuova differenziazione funzionale. Tutto ciò riprendendo linee già indicate dal Magistrato alle Acque e dalla Commissione per la Salvaguardia, accantonate da molto tempo perché non rispondenti agli interessi successivamente impostisi. La gran parte di queste azioni rientrerebbe nel Comune di Mira, che attualmente riceve dal dissesto dell'area solo i danni, senza avere di fatto voce in capitolo.

Le Casse di Colmata. Sono l'altra faccia del problema. Ottenute accumulando i sedimenti di scavo del canale si sono rinaturalizzate fino a diventare siti pregiati oggi protetti quali aree SIC (Siti di Interesse Comunitario). In realtà presentano, data l'origine, delle anomalie che richiedono azioni di riqualificazione e valorizzazione. Le valenze per cui sono tutelate sono discontinue, e le quote sono in gran parte improppie rispetto a quelle lagunari dell'area. Riportare le superfici meno pregiate alle quote peculiari, sulla base di una progettazione raffinata che mantenga ed esalti tutte le valenze e potenzialità naturalistiche, rappresenterebbe un miglioramento ai sensi della Direttiva Habitat, e in più metterebbe a disposizione volumi di sedimenti da restituire alla morfologia sommersa, a parziale compensazione del danno causato oltre mezzo secolo fa. Queste azioni dovrebbero integrarsi con una diversa logica nella protezione dei margini oggi soggetti a continue erosioni, secondo criteri anche questi volti a recepire in un quadro di rinnovata funzionalità le energie scaricate dai transiti delle navi. Vanno previste azioni volte a coniugare la massima tutela con una fruizione turistico - naturalistica rispettosa di grandissima attrattività, facendo delle Casse un centro per studi e programmi lagunari, alimentando un indotto nel territorio. Ad oggi, solo il comune di Mira ha ipotizzato un rilancio di Porto San Leonardo. Appare chiaro che sarebbe del tutto obsoleto pensare ancora al suo sviluppo quale porto petrolifero e industriale; la sua vocazione naturale sarebbe quella di porta acquea per l'intero programma di fruizione turistico - naturalistica della Laguna Centrale, in connessione con analoghe funzioni, via terra, nella penisola di Giare, e con la possibile viabilità acquea di connessione con l'entroterra. In questo contesto potrebbe trovar posto anche uno studio progettuale per rimettere le mani sulla *"barena dei Teneri"* e recuperare così un sito negletto e abbandonato.

Le valli da pesca. Il problema delle *"valli da pesca"* è esorcizzato dalle amministrazioni locali perché scomodo, ma non può essere eluso. Le *"valli"*, porzioni lagunari segregate da arginature funzionali alla produttività ittica e ad un'attività venatoria elitaria, interferiscono in modo evidente con l'equilibrio lagunare: le arginature perimetrali hanno interrotto i rami periferici dei canali di marea bloccandone i flussi e l'officiosità; le acque libere prossime agli argini hanno perso la funzionalità assicurata in precedenza dai rapporti con le barene e velme; nel complesso è interrotto il rapporto tra le acque libere e le aree lagunari interne. In altre parole, le valli interferiscono pesantemente sulle possibilità di ripristinare ambienti di transizione tra il dolce e il salato. Va anche detto che, in una Laguna aggredita, molte valli conservano qualità ambientali rare. Si deve prendere atto che le concessioni demaniali delle valli si stanno trasformando in uso perenne ed esclusivo di queste, come fossero divenute di fatto delle proprietà in diritto acquisito. Senza entrare nei controversi aspetti giuridici derivanti dalle varie sentenze in merito, il problema va posto, ricercando quantomeno delle linee gestionali parte di una visione complessiva del territorio, della sua valorizzazione e della sua fruizione.

La re - immissione di acque dolci e l'idrovia. Una delle vie da perseguire per il riequilibrio lagunare, per il sostegno della biodiversità specifica e per il contrasto del deficit di sedimenti, consiste nella re-immissione controllata di acque dolci, su cui sono già in programma azioni sperimentali cofinanziate dall'Unione Europea. L'obiettivo chiama in causa l'opera incompiuta dell'Idrovia Venezia Padova. L'idrovia, di cui esiste solo un tratto di pochi chilometri dalla Laguna all'interno, per diventare idonea al traffico fluviale richiederebbe

opere importanti su un territorio fittamente infrastrutturato (incluso, per l'adeguamento alle norme europee, il rifacimento di elementi già esistenti), e trasformerebbe in un'area di transito, da assoggettare ad ulteriori scavi, una delle aree lagunari meno disturbate.

Tralasciando quindi questo progetto, l'Idrovia potrebbe tornare utile in funzione ambientale, nella duplice finalità di riportare acqua dolce e di compensare le piene che originano rischio idrogeologico nell'entroterra lagunare, risolvendo il problema degli allagamenti nelle varie aree a sud della Riviera, e facendovi confluire le acque piovane. In questa direzione, sicuramente più lungimirante, oggetto della progettazione dovrebbe essere non tanto l'Idrovia quanto tutto il territorio che la include e che convoglia le acque; si potrebbero prevedere cioè delle aree di espansione delle piene, fino a estesi bacini poco a monte dell'immissione in Laguna, finalizzati all'abbattimento dei nutrienti e contaminanti. Anche la penetrazione in Laguna andrebbe strutturata affiancandola con successioni di invasi confinati, destinati tanto a contenere le piene catturando i sedimenti, quanto a gestire i flussi di acqua dolce nei rapporti con quelli di provenienza marina. Tutto ciò senza bisogno di opere gravemente impattanti sull'entroterra e sulla Laguna, e senza i vincoli imposti dal traffico mercantile fluviale. In questo scenario la progettazione potrebbe esaltare la funzionalità fitodepurativa dei siti umidi, le valenze naturalistiche, le potenzialità di fruizione ricreativa e turistica attraverso la rete di vie d'acqua che collega l'area lagunare con l'interno.

Il MOSE e gli scenari futuri. Parlando della Laguna di Venezia non si può non considerare il MOSE, opera ciclopica quanto il potere corruttivo che l'ha imposta e che ha condizionato tutto ciò che è accaduto in Laguna negli ultimi lustri. I costi immensi del MOSE, ingigantiti dalle spartizioni di tangenti, hanno sottratto le risorse per le azioni che alla laguna sarebbero servite davvero, mentre gli obiettivi del riequilibrio sono stati sbandierati ma negati nei fatti, a vantaggio delle imprese afferenti al Consorzio Venezia Nuova. Al di là delle incertezze sulla fine di un'opera che già presenta cedimenti delle parti realizzate e dall'incerta funzionalità futura, una sola cosa è assodata: la sua gestione e manutenzione, i cui costi sono già stimati in 80 - 100 milioni di euro all'anno, continuerà a sottrarre i finanziamenti per le opere realmente necessarie. Con la beffa aggiuntiva che, secondo il massimo responsabile attuale (il Provveditore per le Opere Pubbliche del Triveneto, subentrato al Magistrato alle Acque), a farsene carico dovrebbero essere (sotto mutato nome) i soggetti di prima, cui verrebbe affidato il compito di gestire anche il complesso dei controlli e delle opere in Laguna. Di certo nella disputa attuale sulla gestione futura del MOSE e della Laguna, l'ipotesi che tutto passi alla Città Metropolitana o alla Regione è inquietante, e andrebbe invece ripristinato un Magistrato alle Acque con l'autorevolezza e l'autonomia di un tempo. Per di più, fondere i finanziamenti per la Laguna con la manutenzione e gestione del MOSE significherebbe dirottare le risorse ancora sul MOSE a scapito della Laguna. Le due partite vanno quindi tenute separate, anche se la responsabilità apicale potrà essere unitaria.

Il MOSE, ammesso che sia destinato a funzionare, chiama in causa un altro fattore decisivo, l'aumento dei livelli marini. L'attuale andamento dell'eustatismo fa prevedere nell'arco di pochi decenni un incremento tale da provocare le *"acque alte"* ad ogni normale alta marea, costringendo a separare di continuo la Laguna dal mare ed impedendo così alla marea di entrare portando ricambio e vivificazione. Al di là degli effetti sulla portualità, in questa prospettiva, solo una Laguna risanata e riequilibrata, non certo una Laguna ulteriormente aggredita, potrà mantenere la qualità ambientale. Ciò significa che le estensioni lagunari interne, ripristinate nelle funzioni auto conservative ed auto ossigenanti, avranno una funzione sempre più importante e determinante per il futuro stesso della Laguna.

Il consumo del suolo, l'urbanizzazione, le opere e le infrastrutture realizzate e quelle in programma. Gli effetti della legislazione regionale e nazionale

Dai dati recentemente pubblicati da ISPRA, la nostra regione è al terzo posto in Italia per il consumo del suolo con il 12,93% rispetto alla media nazionale del 7,64%, con un incremento tra novembre 2015 e maggio 2016 di 5.000 ettari di suolo consumato (3 metri al secondo), che si aggiungono a quanto già occupato precedentemente da fabbricati, capannoni, centri commerciali, opere pubbliche inutili ed ancora inutilizzate oppure rimaste incompiute. Tutto questo è avvenuto negli ultimi 30 anni e con una velocità inaudita. Sono state urbanizzate campagne, coste, aree verdi e di pregio ambientali, sono stati demoliti fabbricati di pregio ambientale tipici di una civiltà contadina, sostituiti da fabbricati orrendi, in sfregio al paesaggio rurale che caratterizza i nostri territori.

Urbanistica contrattata. Si è avviato un mercato tra privati e comuni, dove viene contrattata volumetria da concedere in cambio di opere da fare o oneri da pagare. Si tratta praticamente di varianti ai PRGC fatte su proposte dei privati o di società immobiliari; in cambio, i privati realizzano opere pubbliche, anche lontano dal posto dove viene edificata l'area, sia essa agricola, vincolata a verde pubblico oppure a standard per servizi. Molte volte sono gli stessi Comuni a cercare tali accordi, al punto di bandire avvisi pubblici. La monetizzazione del verde a standard, lo scomputo degli oneri relativi al costo di costruzione e la contrattazione di volumetria aggiuntiva in cambio di opere, è diventata la nuova regola per i Comuni. Possiamo quasi dire che oggi la pianificazione comunale è la sommatoria delle richieste dei privati, più che la programmazione dell'ente, ed il risultato è evidente.

Consumo del suolo. L'aumento progressivo ha avuto inizio con la legge finanziaria di alcuni anni fa, dove il Governo ha dimezzato i trasferimenti ai Comuni, consentendo che le mancate risorse fossero recuperate con l'utilizzo degli oneri di urbanizzazione nella *"spesa corrente"*, quota di bilancio comunale necessaria per il mantenimento dei servizi e per far fronte ai compiti di istituto che lo Stato delega ai Comuni. Prima questo limite era al 15%, utilizzabile solamente per le opere di manutenzione al patrimonio, ma successivamente la mancanza di risorse ha aperto una corsa al rilascio di concessioni edilizie, occupando suolo in maniera sconsiderata e senza una pianificazione preventiva. Solo la flessione del mercato edilizio ed immobiliare sta frenando questo fenomeno. Se consideriamo inoltre quello che hanno prodotto la Legge regionale sull'edificazione nelle aree agricole, dei piani casa con il raddoppio dei volumi, le leggi regionali sui piani commerciali e sugli insediamenti produttivi, e infine i tre condoni edilizi avvenuti nel 1985, 1995 e 2003, si può capire perché il Veneto occupa il primato per il consumo del suolo. È drammatico che tutto questo sia avvenuto anche con incentivazioni finanziarie e fiscali, favorendo quindi il fenomeno espansivo.

La proposta di legge nazionale sul consumo di suolo, predisposta dopo la Direttiva europea che metteva in mora il nostro Paese prevedendo delle sanzioni, comprendeva finalmente la soppressione della norma sull'utilizzo degli oneri di urbanizzazione nella spesa corrente dei comuni, ma è stata pressoché stravolta dai 3.000 subemendamenti presentati in commissione. Dopo l'approvazione alla Camera a febbraio 2014, è andata al Senato dove ha iniziato l'iter per l'approvazione definitiva ad ottobre 2017. Troppo tardi però, la legislatura stava finendo. Nel frattempo, alcune regioni hanno approvato la loro legge, tra cui il Veneto, sconvolgendo quello che il Parlamento avrebbe dovuto approvare, ma non ha voluto fare. Purtroppo hanno vinto ancora una volta le lobby. Queste ormai stazionano fuori dalla porta delle commissioni dove si discutono le leggi esercitando pressioni e formulando proposte di modifica. E' già pronta una legge che favorisce la loro presenza in Parlamento, legittimandole.

Opere strategiche e legge obiettivo. Si può dire che la Legge n. 443/2001 (c.d. Legge obiettivo) di fatto ha raggiunto il seguente obiettivo: la realizzazione di opere senza la loro pianificazione, scavalcandogli enti locali e gli organismi di controllo previsti, che in alcuni casi hanno anche approvato sia i progetti che le procedure. Le indagini hanno accertato sia i conflitti di interesse, che i numerosi fenomeni corruttivi da parte di componenti degli organi di controllo. L'esperienza nel Veneto dell'utilizzo di *project financing* è stata disastrosa, gli effetti si stanno verificando ora, sia nei costi che nelle irregolarità procedurali. A questo sistema perverso va aggiunta la concessione diretta di altre opere per svariati miliardi di euro senza gara d'appalto. Tutto questo ha prodotto dei guasti ambientali enormi nel nostro territorio, con costi economici altissimi sia per gli ospedali costruiti e gestiti con questa normativa (si veda Mestre), che per le opere date in concessione senza gara (ad esempio il MOSE). I progetti in *project financing*, i lavori in concessione diretta, ed opere ritenute strategiche nel nostro territorio, sono:

- *la Romea Commerciale*
- *la camionabile sull'Idrovia tra PD e VE*
- *la terza corsia dell'A4 e il Passante autostradale*
- *il raddoppio della ferrovia tra PD e VE per il tratto di TAV.*
- *elettrodotto aereo da Malcontenta a Camin*

Contro molti di questi progetti il territorio ha risposto mobilitandosi. Grazie alle associazioni e ai movimenti scesi in campo è stato possibile fermare alcune proposte che, se realizzate, avrebbero trasformato in maniera irreversibile l'ambiente in cui vivono i 500.000 abitanti dell'area metropolitana di Venezia, nella quale si trova la Riviera del Brenta. Tutte le infrastrutture non sono state immaginate a servizio della Riviera del Brenta e dei suoi cittadini, ma piuttosto considerando questa un corridoio di transito in congiungimento tra Padova e Venezia.

Nel nostro territorio inoltre, esistono discariche di rifiuti speciali e tossico - nocivi (depositati anche nelle massicciate delle infrastrutture sopra citate) ed elettrodotti aerei per il trasporto di energia elettrica a cui si aggiunge quello progettato da TERNA in offesa al paesaggio e con effetti devastanti all'ambiente di pregio che la Riviera del Brenta rappresenta assieme alle Ville Venete. Tutto ciò, nonostante il parere negativo già pronunciato dal Consiglio Regionale del Veneto e da tutti i Comuni della Riviera del Brenta interessati dal percorso della linea, mentre l'interramento di tale infrastruttura viene previsto inspiegabilmente solo nel primo tratto, quello ricadente nel comune di Venezia. A tutto questo si aggiunge la già citata Idrovia tra PD e VE, che rappresenta da 50 anni una ferita aperta nel territorio e nell'ambiente, ed ancora oggi rimane incompiuta e priva di progetti di utilizzo o recupero ambientale.

Piste ad uso ciclabile potrebbero essere ricavate proprio sugli argini dell'Idrovia, collegando le Casse di Colmata e la Laguna Sud, a Padova. Aggiungendo brevi tratti sarebbe possibile raggiungere i vari Comuni della Riviera del Brenta ed inoltre, costeggiando il Naviglio sul lato sud, sull'attuale "strada bassa", avere un tracciato particolarmente spettacolare da Stra a Fusina. Un altro tracciato facile da realizzare sarebbe quello sugli argini del fiume Brenta, collegando anche il percorso proveniente dalla Brenta di Bassano.

È possibile collegare anche il tratto che da Mirano giunge a Mira Taglio e raggiungere in questo modo, lungo il Novissimo, le valli della Laguna Sud. Sono tutti progetti finanziabili da fondi europei che in altri territori del nord ed in altri Paesi d'Europa sono già stati utilizzati. Avremmo così nel nostro territorio una rete di ciclovie unica per la sua bellezza e funzionalità.

Viabilità. Finora sono stati pensati e realizzati interventi dedicati unicamente allo scorrimento veloce est - ovest; la Riviera del Brenta invece necessita anche un ripensamento della viabilità sull'asse sud - nord. Attualmente non esiste un collegamento tra la Saccisica ed il Miranese che tolga il traffico pesante dai centri urbani. Le autostrade esistenti RO – PD e PD – VE con il passante, potrebbero invece servire per il traffico pesante, se liberalizzate nel tratto tra Padova Sud e Venezia. È necessario decongestionare la Statale 11 (Riviera del Brenta) per un doveroso rispetto e conoscenza delle Ville Venete esistenti lungo il tracciato, va pensata quindi una strada aperta sull'argine dell'Idrovia, a servizio del bacino sud in collegamento tra Venezia e Padova, che oltre all'alternativa alla statale 11, possa diventare anche all'attuale provinciale 17 (Vigonovese).

Dopo anni di impegno intenso da parte di associazioni e movimenti, sembra che il progetto della *“Romea Commerciale”* sia stato accantonato definitivamente a favore della scelta della messa in sicurezza della strada oggi esistente, anche se spuntano spesso nuove proposte che, anche di recente ed in altre forme, ripropongono ancora una autostrada a pedaggio, anziché deviare il traffico pesante nell'autostrada esistente PD - BO. Parallelamente, è indispensabile sistematizzare ed incentivare anche il trasporto pubblico locale tra VE e PD e tra VE e Chioggia, anche con mezzi alternativi ai bus, come tram e metropolitana di superficie, prevedendo anche collegamenti TPL tra Piove di Sacco e Noale e lungo la ferrovia VE - Piove di Sacco - Adria. Attualmente, tra Nord e Sud del nostro territorio è praticamente inesistente un servizio di trasporto pubblico.

Piano d'area. E' necessario bloccare il consumo del suolo, soprattutto se finalizzato ad aree commerciali e viabilità a loro servizio (si pensi ad esempio a *“Veneto City”*, *“Città della Moda”* ed ai vari centri commerciali previsti da varianti ai PRGC, oltre alle strutture alberghiere e residenziali finalizzate anche ad utilizzo socio assistenziale). E' singolare che siano i privati, proprietari delle aree, a presentare queste varianti urbanistiche con le quali viene consentito di costruire nuove strutture, anziché utilizzare l'enorme patrimonio pubblico esistente o completare quello incompiuto lasciato in completo abbandono. Il rilancio e la valorizzazione della Riviera del Brenta può avvenire solo attraverso una pianificazione complessiva anche settoriale ed ancora mancante, nonostante la previsione di questi strumenti sin dal 2007 grazie al *“Codice del paesaggio”*.

La nostra Regione ha approvato il PTRC solo da poco, e la Provincia invece (ora soppressa) ne faceva cenno con il PTP. Tutti i Comuni a fine anni '90 hanno inoltre sottoscritto un Piano d'area che coinvolgeva anche le parti sociali e la Regione. Il piano prevedeva una pianificazione omogenea non solo per l'urbanistica ma anche per lo sviluppo economico, ma ora purtroppo è finito nel dimenticatoio. Successivamente ci sono stati vari tentativi settoriali e di singoli comuni, ma mai richiamandosi a quel progetto d'area complessivo. Una programmazione di questo tipo invece consentirebbe alla Riviera del Brenta di sviluppare la propria identità urbanistica, ambientale, culturale, artistica ed architettonica, anche rispetto alla considerazione che storicamente la *“Serenissima”* dedicava a questo territorio.

La valorizzazione dei beni culturali, artistici e del patrimonio architettonico esistente nella Riviera del Brenta

Il 28 settembre 1786 a bordo di un'imbarcazione del servizio pubblico, Johann Wolfgang Goethe scende la Brenta che da Padova porta a Venezia, nella zona ora conosciuta come “*Riviera del Brenta*”. L'illustre turista annota sul suo taccuino: “*le rive sono ornate di giardini e di ville; si vedono piccoli villaggi quasi sul fiume, rasentano talvolta dalla strada che è molto animata. Siccome il fiume scende a cateratte (si riferisce alle chiuse di Stra e di Dolo n, n.d.r.) vi è spesso una piccola sosta di cui si può profittare per scendere a terra e godere delle frutta abbondanti che vi offrono. Poi si risale sulla nave e, là, ci si muove attraverso un mondo variabile di fertilità e di vita*” . Sarebbe interessante conoscere cosa scriverebbe oggi il celebre drammaturgo tedesco se potesse rifare lo stesso tragitto. Di certo, quei “*piccoli villaggi quasi sul fiume*” hanno subito molte trasformazioni e non sempre migliorative e la strada che definì “*molto animata*” sarebbe irriconoscibile. Certo rivedrebbe “*le rive ornate di giardini e di ville*”, salvo che una parte, purtroppo non irrilevante, è ora abbandonata all'incuria e al degrado. Tuttavia, la Riviera del Brenta (intesa nella sua eccezione più ampia) è, e resta, quel patrimonio composto di bellezza, di arte e di storia soto fra il Cinquecento e il Settecento per volontà dei patrizi veneziani che qui individuarono i luoghi ideali per i loro investimenti economici e per insediare le loro residenze per la villeggiatura.

Il paradosso del turismo. Venezia è uno dei luoghi al mondo a maggior attrazione turistica. A fronte di ciò, la situazione appare paradossale, a causa di un turismo non qualificato che sta soffocando la città ed espellendo ciò che resta della cultura lagunare. Le enormi ricchezze prodotte finiscono ovunque fuorché nella conservazione della città e della Laguna, senza nemmeno alimentare un'occupazione che avvantaggi i residenti e mantenga un tessuto umano vitale. A questo scenario si aggiungono l'arroganza delle compagnie crocieristiche e la sudditanza a queste della politica locale e nazionale, che permette l'entrata di navi di qualsiasi dimensione, incrementando ulteriormente la pressione turistica “*mordi e fuggi*”, sacrificando la laguna anziché tutela, incrementando disastri ambientali fin troppo noti a vantaggio di pochissimi. È evidente la necessità di un ripensamento complessivo dello sviluppo turistico, che si qualifichi offrendo agli ospiti la possibilità di capire Venezia nel suo ambiente e nella sua cultura, che attivi in modo sostenibile le immense potenzialità date dalla Laguna, e che si decentri cogliendo le altre opportunità offerte dal territorio. In questa diversa visione, la Riviera del Brenta, dall'entroterra al territorio lagunare, può offrire e ricevere molto, creando occupazione e ottenendo anche risorse da investire oculatamente nella gestione corretta dei valori naturali ed artistici.

Il turismo nella Riviera del Brenta. È indispensabile ripensare completamente alla programmazione dell'offerta della Riviera come destinazione turistica. Anche se la Riviera del Brenta è visitata da centinaia di migliaia di turisti ed esistono già una serie di servizi forniti dagli enti preposti, è evidente che, senza fare un'analisi di tutto il comparto, possiamo sinteticamente riportare una serie di criticità. Prima di visitare la Riviera e le sue bellezze, il turista si imbatterà nelle prime difficoltà nel consultare i siti, pieni di informazioni pressappochiste, storie inverosimili, percorsi per niente chiari, piste ciclabili che non portano in alcun posto, e una segnaletica della toponomastica buona solo per sapere che non ti sei perso completamente per la campagna. Ecco allora che, tanto per cominciare, bisognerebbe intervenire ad uniformare i siti comunali, in modo che parlino un unico linguaggio e diano delle informazioni storiche che non siano frutto di improvvisazioni fantasiose o estrapolazioni di notizie pescate a caso, non sufficientemente documentate e verificate.

Analogamente, per quanto riguarda i dépliant turistici e il materiale promozionale, molto spesso questi sono stampati e distribuiti autonomamente da albergatori, solamente per avere qualcosa da consegnare ai loro ospiti. Lo stesso per quanto riguarda le cartine: strumenti che dovrebbero assistere il turista/ciclista in una piacevole pedalata intrapresa per potersi godere delle bellezze rivierasche e che invece si rivelano inefficaci. In altre parole, è del tutto assente una gestione integrata della destinazione turistica. Nel quadro della Legge regionale sul turismo, nel 2017 si è costituita l'Organizzazione di Gestione della Destinazione (OGD) "Riviera del Brenta e Terra del Tiepolo".

Attendiamo di capire se questa nuova entità saprà intercettare le potenzialità (e le opportunità economiche) per una valorizzazione sostenibile del nostro territorio in chiave turistica. Infine, per migliorare la fruizione del territorio, la toponomastica andrebbe meglio organizzata, razionalizzandola e rendendola maggiormente omogenea tra i vari Comuni della Riviera. A beneficio dei turisti (ma anche della cittadinanza), la segnaletica, oltre che segnalare con più chiarezza l'ubicazione dei siti d'interesse, dovrebbe dare maggiori informazioni in merito al luogo, alle sue valenze storiche, nonché in merito alle personalità a cui sono dedicate vie, strade e piazze. Inoltre, basterebbe attuare alcune piccole azioni come lo sfalcio delle rive del naviglio e la predisposizione di piazzole o spazi attrezzati lungo il canale per favorire chi volesse fermarsi ad ammirare il luogo senza intralciare il traffico.

La Riviera delle ville. Principale attrazione turistica della Riviera del Brenta. L'interesse di Venezia per la zona ebbe un'accelerazione prima con la pace tra Venezia e Padova del 1405, poi, soprattutto con la vendita dei terreni del monastero di Sant'Ilario alla nobile famiglia Valier nel 1517 dando il via alla bonifica dei territori e del naviglio. Da quel momento in poi inizia la costruzione delle ville, tra le prime Villa Foscari Malcontenta del Palladio e Villa Contarini dei Leoni, per tre secoli si costruì a ritmo intensivo palazzi, ville, ed altri edifici. Sono ancora presenti circa 130 ville, che costituiscono con i loro parchi e giardini un patrimonio ineguagliabile, con opere di artisti come Veronese, Tiepolo, ecc., e i molti pittori che fino all'Ottocento venivano a riposarsi e trovare ispirazione lungo le rive del naviglio, come ad esempio la famiglia dei Tito, Milesi, Prosdocimi, Tessari, e il noto contemporaneo prematuramente scomparso Olivotto.

Uno dei punti dolenti è l'utilizzo di queste ville e la loro gestione economica. La Riviera ad oggi è sfruttata come semplice vetrina da chi organizza i percorsi in battello: il percorso turistico con le sue poche fermate, tra la prima Villa Foscari Malcontenta (privata) e l'ultima Villa Pisani a Stra (Museo Nazionale), c'è solo Villa Widman della Città Metropolitana (ex Provincia), non solo non ha rilevanti ricadute sul territorio, ma provoca usura delle rive e dei ponti con spese che devono essere sostenute da enti pubblici. Vi sono invece molte altre ville e siti di interesse che dovrebbero essere valorizzati. Un caso esemplare è Villa Contarini dei Leoni a Mira, luogo aperto a tutti finché è stato utilizzato con finalità sociali, poi, dopo il restauro, giustamente regolamentato con concessioni anche a pagamento. Ma l'esperienza della concessione in gestione ad una cooperativa ha irrigidito le autorizzazioni per usufruirne, aumentando le quote senza fare distinzione tra tipologie di utenti, col risultato di tenere praticamente chiusa la villa per qualche anno. Ora con la nuova amministrazione la situazione si è un po' aperta ma attende un piano di utilizzo. A titolo di esempio, citiamo altri luoghi il cui utilizzo potrebbe essere meglio organizzato sono: Villa Mocenigo ad Oriago (di proprietà del Comune ma con la presenza di corsi universitari); Villa Levi Morenos a Mira (ad oggi chiusa a causa dei restauri e dell'inagibilità), Forte Poerio (per il quale si auspica una soluzione attiva come quella di Forte Mezzacapo a Zelarino fatto rivivere con mostre, concerti, conferenze).

Le esistenti esperienze di apertura delle ville, sia pubbliche che private, andrebbero ampliate con progetti che stimolino percorsi virtuosi di conoscenza del luogo. Alcuni esempi: stimolare l'utilizzo di convenzioni di Alternanza Scuola – Lavoro con le scuole superiori per esperienze professionali nelle ville; promuovere

attività di tipo informativo come conferenze, incontri di studio, mostre, laboratori, incontri con la scuola; organizzare eventi culturali continuativi, nonché di eventi finalizzati alla socializzazione, all'integrazione sociale; creare progetti per mettere in relazione sinergica gruppi di persone di diversa età, dagli anziani ai bambini; promuovere interventi di arte pubblica coordinati da professionisti ma coinvolgendo gli studenti delle scuole artistiche. Esperienze simili però possono nascere solo se le amministrazioni locali riescono a collaborare coi soggetti e con gli esperti operanti sul territorio, intercettandone le idee e le proposte, ad esempio anche attraverso la creazione di una *“consulta”* di cittadini ed esperti che si affianchi ai dirigenti e agli assessori per aiutarli nelle scelte di carattere culturale.

Un museo del paesaggio in Riviera del Brenta

L'identità del patrimonio culturale italiano è intimamente connessa alla speciale natura del paesaggio, un patrimonio esteso, diffuso, denso e stratificato come pochi altri al mondo, se non unico. Questo contribuisce e ha contribuito a fare grande l'Italia. Un museo diffuso per vincolo di legge e del comune sentire, che costituisce il paesaggio e il patrimonio storico artistico della Nazione, di cui l'art. 9 della Costituzione ne prescrive la tutela. Questo compito non riguarda solo lo Stato, ma anche gli enti territoriali, i soggetti pubblici e privati che a diverso titolo sono incaricati della sua protezione, conservazione, gestione e che hanno obbiettivo quello di preservare per le nuove generazioni la bellezza e la cultura ereditate. Un compito morale, che la grandezza quantitativa e qualitativa ha reso particolarmente arduo da assolvere: la sua innegabile tutela non è mai riuscita ad imporsi con il dovuto dovere. Ad impedirlo è stato un insufficiente investimento di risorse economiche ed una cronica carenza di normative.

È necessario un nuovo assetto istituzionale che favorisca il convergere delle politiche pubbliche verso i comuni obiettivi (lavoro ai giovani laureati nelle facoltà d'arte). Un nuovo indirizzo nella gestione del patrimonio culturale, tenendo conto che la cultura in Italia sarebbe a ragione di logica il primo polo industriale del mondo. L'Italia ha bisogno di un nuovo modello di tutela, una vera riforma che superi l'attuale partizione di gruppi privati, ricomponendo la tutela del patrimonio culturale e prevedendo maggiori risorse pubbliche, e non solo private, in direzione di comuni finalità territoriali. È necessario assegnare formalmente ai musei il ruolo di *“presidi territoriali”* con distaccamenti a tutela del patrimonio culturale del posto, nel quadro di accordi e intese su scala territoriale: l'esatto contrario del centralismo voluto ed applicato anche nella gestione dell'attuale modello organizzativo, con compiti addirittura in capo alle Prefetture.

La Riviera del Brenta è una città diffusa di 130.000 abitanti che si snoda tra Venezia e Padova e che, per la sua realtà unica ed indivisibile, identificata in un territorio omogeneo, fatto di opere d'arte e realtà architettoniche e storiche che formano la bellezza da conservare e valorizzare, potrebbe ben prestarsi al modello del *“museo diffuso”*. Il Museo diffuso è un soggetto nel quale accorpate le biblioteche comunali, gli archivi, i vari istituti, i reperti archeologici già rinvenuti da ricerche e scavi effettuati, nel quadro di sistemi integrati che vedano la partecipazione attiva di cittadini ed associazioni culturali nella gestione di questo patrimonio. Sarebbe interessantissimo anche creare un luogo espositivo unico e capiente, dove poter ospitare mostre di livello culturale e storico, oggi possibili solo a Padova e Venezia. Esempi virtuosi già esistenti nella Città metropolitana di Venezia sono:

- l'Isola di S. Servolo con il museo della pazzia
- il museo di Altino e il museo nell'isola di Torcello
- la Villa Widmann in Riviera del Brenta.

Il riferimento per la gestione di questo museo diffuso può essere proprio la Città Metropolitana di Venezia, che ha sostituito la provincia anche nelle competenze e funzioni istituzionali; diverrebbe quindi l'organismo di gestione sovra comunale come già oggi sta avvenendo con l'isola di S. Servolo, unica isola della Laguna di Venezia rimasta interamente pubblica. È un esempio di come sia possibile recuperare e gestire il patrimonio demaniale in un momento in cui vengono svenduti veri gioielli storici, ambientali ed architettonici come le isole, palazzi storici a Venezia e ville venete per trasformare il tutto in alberghi di lusso e residenze esclusive. Altre ville di proprietà della Città Metropolitana, presenti nella Riviera del Brenta, possono essere utilizzate in questo modo, anziché pensare alla loro vendita come sta avvenendo. Anche ville venete di prestigio di proprietà privata potrebbero rientrare in un circuito interessante di visite e convenzioni per la loro fruizione, come prevede la stessa Legge regionale, destinando dei finanziamenti per il loro recupero e restauro. Ad esempio, un Centro di documentazione artistico – storico - culturale del territorio, avviato e gestito da una o più associazioni, dove avere raccolta ed esposizione di materiali e attività di fruizione e partecipazione, potrebbe essere collocato proprio in una parte di Villa dei Leoni a Mira, o altro spazio adeguato.

Paesaggio e comunità per lo sviluppo sostenibile. Il Museo del Paesaggio e del patrimonio culturale deve favorire la creazione di una *“comunità del paesaggio”* e deve partecipare allo sviluppo sostenibile, attraverso attività ordinaria di ricerca, attraverso il rapporto con i visitatori e gli utenti, attraverso azioni educative, di informazione e promozione, e infine attraverso la stessa cura della gestione del patrimonio culturale. La Convenzione Europea del paesaggio ha proposto una definizione comune e condivisa di paesaggio; è altresì vero che i paesaggi culturali si differenziano e mutano da paese a paese, e questo è anche il caso della Riviera del Brenta con le sue specificità. È pertanto necessario essere sempre più consapevoli della concezione di paesaggio e identità culturale di cui siamo portatori, e riteniamo che la proposta del *“Museo”* possa creare le condizioni per dialogare, confrontarsi e comprendersi.

*Ciò che abbiamo cercato di presentare in un'analisi sommaria, può essere approfondito con specifiche iniziative tematiche. Alcune proposte integrate tra loro, potrebbero costituire la base di un progetto di largo respiro e di notevole impegno sociale ed istituzionale, al fine di superare i campanilismi oggi evidenti e costruire proprio quella *“città metropolitana”* attualmente esistente solo sulla carta. Libertà e Giustizia si rende disponibile in questo percorso, a collaborare con le istituzioni e con il mondo associativo del nostro territorio. Non è necessaria l'unione o la fusione dei comuni, in quanto siamo già un'unica entità istituzionale, la Città metropolitana. Basterebbe crederci, e farla funzionare senza che gli enormi problemi di Venezia assorbano l'intera agenda politica. Si potrebbe provare a risolverli assieme nell'ambito territoriale chiamato oggi *“area metropolitana”*, per il bene sia di Venezia che della Riviera del Brenta. Affinché questa nuova entità istituzionale però sia riconosciuta e diventi autorevole, deve superare (a nostro avviso) il limite dell'elezione indiretta, e da ente di secondo livello, diventare un ente eletto direttamente dai cittadini, garantendo rappresentatività e partecipazione nei principi costituzionali.*



Dolo, Febbraio 2018

Libertà e Giustizia – Circolo Riviera del Brenta
Via Ettore Tito, 90 – 30031 Dolo
rivieradelbrenta@libertaegiustizia.it