

## TERMINAL 1 Vox clamans

BLOG CULTURA ORGANIZZAZIONE URBANA E TERRITORIO POLITICA VENEZIA 13 Settembre 2021 at 16:59 0 Comments



BY ROBERTO D'AGOSTINO



La questione Pili, che ogni tanto riemerge sulla stampa mentre procede senza intoppi all'interno degli uffici dell'Amministrazione Comunale, ha due aspetti che andrebbero tenuti distinti.

Il primo riguarda il conflitto di interessi che, si dice, coinvolgerebbe il sindaco della città; il secondo riguarda le scelte urbanistiche che possono incidere pesantemente sui i destini di Venezia.

Del primo qui non voglio parlare. Mi limito ad osservare che ogni proprietario di terreni sarebbe ben felice di avere un sindaco che fa delle scelte, magari in contrasto con i Piani vigenti, che valorizzano pesantemente quei terreni.

Del secondo si parla di meno e, purtroppo, con evidente incompetenza e certo con la quasi assoluta rimozione della storia urbanistica della città e delle decisioni che l'hanno caratterizzata.

Non posso qui farla troppo lunga ma ricordo in sintesi che il quadro urbanistico veneziano ha due riferimenti generali a cui richiamarsi: il PAT e la Variante generale del Piano Regolatore approvata definitivamente agli inizi del millennio.

Il PAT è uno strumento di strategie, la cui elaborazione/approvazione è durata circa otto anni, è praticamente illeggibile dai comuni cittadini tra i quali mi colloco e non è mai stato tradotto da un Piano degli Interventi come la legge richiederebbe. In ogni caso le strategie che pare il PAT contenga non differiscono sostanzialmente da quanto sancito dal precedente Piano Regolatore.

Il Piano Regolatore del 2001 contiene in un unico sistema di coerenze i Piani delle diverse parti della città: la Città Antica, la Terraferma, Portomarghera, le isole e così via. Esso ha percorso l'iter democratico che allora si richiedeva e che comportava vari passaggi tra adozione, intese istituzionali, osservazioni, adozione delle controdeduzioni, approvazione regionale, che implicavano decine di riunioni a tutti i livelli istituzionali e cittadini. Nessuno strumento urbanistico dopo di allora ha avuto un iter democratico neanche lontanamente paragonabile.

Per quanto riguarda le questioni che questo articolo affronta, vale a dire il sistema dell'accessibilità alla città e della sua mobilità interna, gli obiettivi di quegli strumenti consistevano: nella minimizzazione del traffico veicolare privato all'interno del sistema urbano, bloccando ai confini della città tutte le auto in entrata attraverso un sistema di parcheggi scambiatori (come i terminal di Tessera e di Fusina) e aumentando l'offerta di trasporto pubblico (il tram per esempio, come poi fu fatto); nell'integrazione delle diverse parti della città (la città bipolare) in un unico sistema urbano, rendendo il ponte translagunare una strada urbana priva del traffico turistico improprio; nella conseguente pedonalizzazione di vaste parti del territorio mestrino e nella profonda riqualificazione del terminal di piazzale Roma che avrebbe anch'esso dovuto essere scaricato dal traffico di origine esterna alla città (people moover per bloccare al Tronchetto parte di questo traffico, ponte della Costituzione per incentivare gli arrivi via ferro, sottopasso del garage comunale per scaricare i passaggi da piazzale Roma).

Queste in estrema sintesi erano le scelte ampiamente condivise, definitivamente approvate e mai modificate attraverso una discussione generale sugli assetti urbani, alcune realizzate.


Quanto si va facendo (o meglio tentando di fare) in questi ultimi anni è esattamente il contrario di quelle scelte: niente di male se questo ribaltamento fosse stato discusso nella sua interezza strategica dalla città e si basasse su analisi serie e condivise; invece si procede provvedimento per provvedimento al di fuori di un'ottica generale e anzi spesso nella disattenzione generale, che è il modo attraverso cui passano decisioni assurde e opache.

Cito per le loro clamorose ricadute negative sulla città tre dei provvedimenti che potrebbero vedere la luce nei prossimi mesi.

- L'ampliamento del garage (privato) S.Marco porterà ogni anno circa ottocentomila passaggi in più a piazzale Roma, scaricherà nell'atmosfera l'inquinamento prodotto da circa un milione di chilometri/auto aggiuntivi, ci farà ridere dietro da tutti coloro che hanno una visione consapevole di Venezia. Come corollario comporterà la distruzione del più importante esempio di archeologia industriale della città antica costituito dal sistema Torre piezometrica/cisternone ottocentesco.
- Il Terminal del Montiron, oltre a comportare l'apertura di un nuovo canale in un punto intatto e delicato della laguna e opere altrettanto impattanti sul bordo lagunare, realizza in aperta campagna e distante da qualsiasi collegamento pubblico un polo di attrazione di traffico (e di attività connesse) del tutto incongruo con qualsiasi disegno logico di mobilità urbana. Con una spesa e con impatti molto minori i tempi di percorrenza tra Burano e la terraferma potrebbero essere diminuiti attraverso percorsi alternativi a nord di Murano fino al terminal di Tessera dove esistono tutti i collegamenti necessari: con i soldi risparmiati si potrebbe realizzare un nuovo garage regalando un box auto ad ogni residente di Burano!
- Il massimo dell'improntitudine o dell'incompetenza si raggiunge con la previsione dei due terminal di S.Giuliano e dei Pili. Il ragionamento è semplice: i due nuovi terminal previsti non sono che i terminal di Tessera e Fusina portati all'interno della città e collocati dove i Piani vigenti prevedono parchi urbani. Insieme al nuovo garage di piazzale Roma aumenteranno di molte volte il traffico sul ponte translagunare affossando qualsiasi idea di renderlo collegamento urbano, separando ancora di più la città d'acqua da quella di terra e rendendo ancora più conflittuale la presenza dei turisti e la vita dei veneziani. Invece di intercettare tutto il traffico che viene da nord est a Tessera e tutto quello da sud ovest a Fusina, lo si convoglierà dentro alla città aumentando l'inquinamento prodotto da decine milioni di chilometri/auto, considerando i tratti aggiuntivi tra andata e ritorno che debbono essere percorsi qualora le auto non vengano intercettate fuori dalla città.

L'idea che sta sotto queste tre scelte (ma non sono le sole, vedi il compound per turisti pendolari low cost realizzato alla stazione di Mestre, o gli alberghi che si vogliono fare al Tronchetto e agli ex gasometri, e così via) è quella di attirare sempre più turisti, di incrementare sempre di più i profitti di pochi privati derivanti dallo sfruttamento/esaurimento del patrimonio ereditato dai secoli, di disinteressarsi in modo radicale della vita dei cittadini e dell'ambiente che li circonda.

Roberto D'Agostino

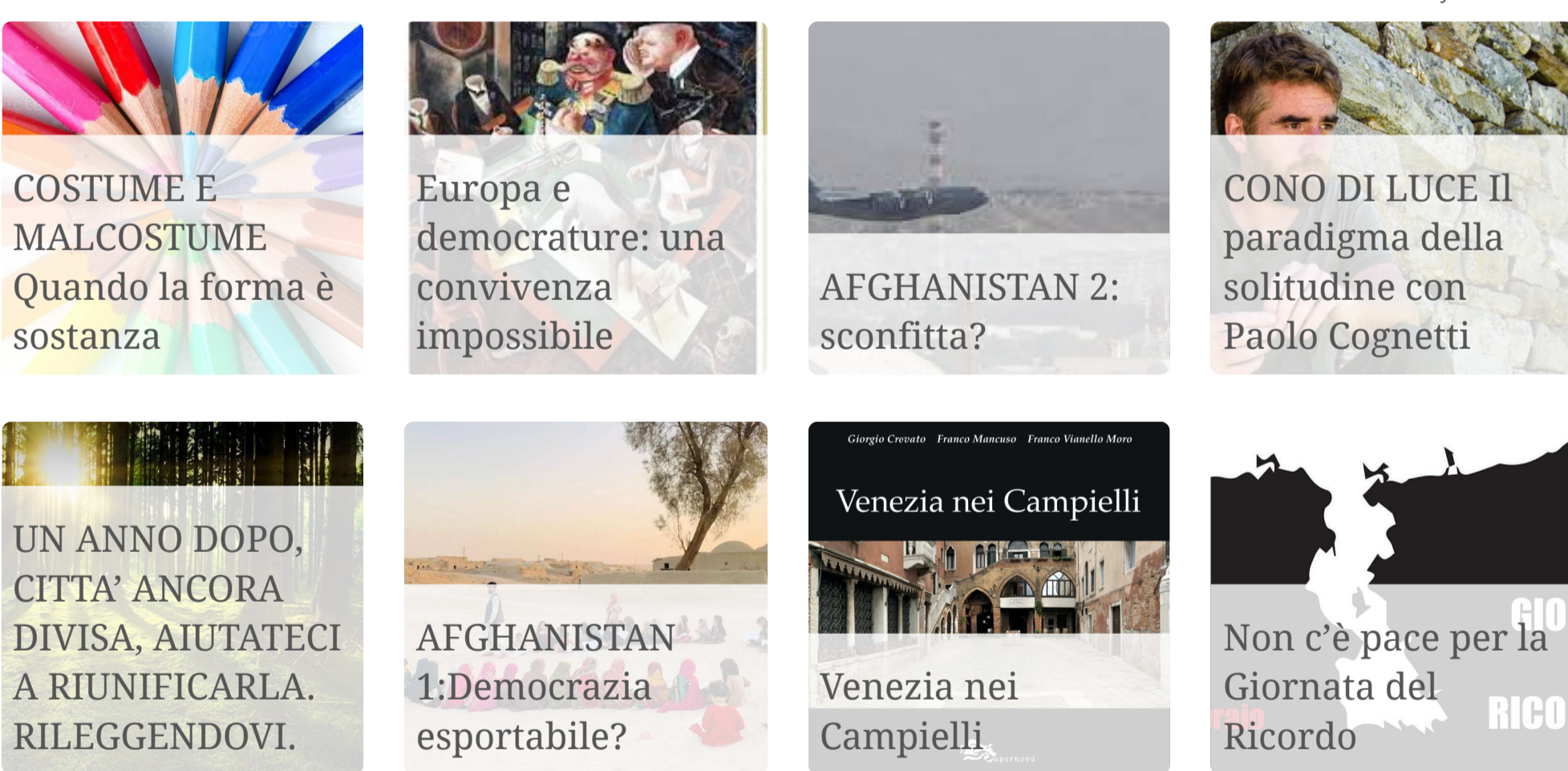


**Roberto D'Agostino**

*Ha svolto una importante attività di pianificazione territoriale e di progettazione urbanistica in Italia e in molti paesi di Europa, Asia, Africa e America Latina (Francia, Serbia, Bosnia, Uruguay, Paraguay, Tanzania, Mozambico, Cina, Cambogia, Vietnam, Trinidad & Tobago, Iraq). E' stato consulente per l'Unesco e per l'Unione Europea e ha svolto incarichi per la Banca Mondiale e per il BID (Banco Interamericano di Desarrollo). Accanto all'esperienza professionale, possiede una significativa esperienza amministrativa essendo stato undici anni assessore al Comune di Venezia nei settori dell'Urbanistica, della Pianificazione Strategica, della residenza, dell'Ambiente e delle Relazioni Internazionali: sotto la sua direzione sono stati redatti e approvati tutti i piani urbanistici di Venezia e il Piano Strategico Metropolitano. E' stato consulente per la preparazione di leggi urbanistiche nella Provincia Autonoma di Trento e nella Regione Emilia e Romagna. E' stato Presidente o Consigliere di amministrazione di Società Pubbliche: Arsenale di Venezia spa, COSES, IRSEV, Autostrada Serenissima, AUDIS (Associazione per le Aree Dismesse): come Presidente di AUDIS per oltre dieci anni ha seguito alcuni dei principali progetti di trasformazione urbana avvenuti in Italia. Attualmente è componente del team di progettazione del Masterplan della Penisola di Al Fius, comprendente il nuovo porto, la nuova zona industriale e una nuova città di trecentomila abitanti per conto del Governo dell'Iraq ed responsabile della progettazione del waterfront di Bassora (Iraq).*



Potresti anche leggere:



< OLDER  
Nostalgia canaglia

POTRESTI LEGGERE ANCHE :

Nostalgia canaglia DRAGHI: DEL REDDITO DI CITTADINANZA CONDIVID Lunga vita alla Mostra del Cinema!

PER UNA POLITICA DEI DIRITTI E DEI DOVERI  
BUONE IDEE E BUONE PRATICHE DI MODERNITA'  
dal locale al globale

**SoloRiformisti**  
Periodico di area riformista del Circolo SoloRiformisti

CERCA NEL SITO

CATEGORIE

Categorie  
Seleziona una categoria

ARTICOLI PIÙ RECENTI

- TERMINAL 1 Vox clamans  
Settembre 13, 2021
- Nostalgia canaglia  
Settembre 13, 2021
- DRAGHI: DEL REDDITO DI CITTADINANZA CONDIVID IL "CONCETTO"  
Settembre 12, 2021
- Lunga vita alla Mostra del Cinema!  
Settembre 12, 2021
- CONO DI LUCE Due libri in cui le case insegnano il tempo  
Settembre 12, 2021

ARCHIVIO ARTICOLI

Archivio articoli  
Seleziona mese

TAG CLOUD

Annalisa Martino	Brunaro	Carlo Rubini
Cina	Cittadini	Città Metropolitana
Comune Di Venezia	Coronavirus	
Democrazia	Democrazia Diretta	Diritti
Doveri	Europa	Fascismo
Federico Moro	Futuro	Futuro Di Venezia
Grandi Navi	Italia	Italia Nostra
Lega	Lorenzo Colovini	Luigi Brugnaro
Luminosi Giorni	Matteo Renzi	Mestre
Monique Pistolato	Mose	Partecipazione
Partiti	Partito Democratico	PD
Politica	Politici	Pregiudizi
Referendum	Renzi	Salvini
Serenissima	Turismo	UNESCO
Venezia	Venezia Visione Futura	Proposte Politica
Trusimo	Vie Della Seta	Zaia

BLOGGER

- Annalisa Martino
- Federico Moro
- Carlo Rubini
- Elisabetta Ticcò
- Pietro Rubini
- Lorenzo Colovini
- Bruno Gerolimetto
- Ivo Zunica
- Franco Vianello Moro

PARTNERSHIP: IL GIORNALE DEL VENETO