

Terminal 2 Un'altra "vox"

AREE TEMATICHE BLOG CITTÀ INCHIESTA ORGANIZZAZIONE URBANA E TERRITORIO POLITICA SCALA TERRITORIALE VENEZIA 19 Settembre 2021 at 18:08 0 Comments



BY LORENZO COLOVINI



Mi cimento in qualche commento amichevolmente problematico sull'articolo di Roberto D'Agostino (RDA nel seguito) "Terminal 1 – Vox clamans" <http://www.luminosigiorni.it/2021/09/vox-clamans/> che tanta attenzione si è meritato in questi giorni.

Vediamo subito l'argomento principale dell'intervento, ovvero il progettato terminal ai capi del Ponte, sui due lati S. Giuliano e Pili (per brevità nel seguito "soluzione Brugnaro"). Come scrive lo stesso RDA, essi sono i "pronipoti" dei Terminal a suo tempo pensati a Tessera e a Fusina e messi su carta (dove sono rimasti) dal Piano Regolatore, per brevità nel seguito "soluzione RDA". Cerchiamo di confrontare le due soluzioni.

ENTRAMBE fermano il traffico automobilistico prima del Ponte translagunare. Quindi hanno lo stesso impatto sulla diminuzione del traffico sullo stesso (al contrario di quanto invece sorprendentemente sostiene RDA). Semmai la soluzione Pili – S. Giuliano è più efficace perché l'automobilista ignaro "ci sbatte contro" mentre a Tessera o a Fusina ci deve andare scientemente. Intercetta quindi in più la quota di automobilisti non informati che vengono a Venezia senza una pianificazione del viaggio e arrivano a P.le Roma come pecoroni.

ENTRAMBE presentano l'oggettiva controindicazione che organizzando e agevolando la vita all'arrivo con l'automobile inevitabilmente favoriscono e incrementano il turismo più facilmente giornaliero (ovvero quello che tutti vorremmo evitare come la peste) rispetto a quello stanziale. Perché tanto più comodo diventa lasciare la macchina giù essendo "accompagnato" agevolmente a Venezia, più oggettivamente ti viene voglia di una "toccata e fuga".. Questa peraltro è una controindicazione insanabile di qualsiasi progettazione di terminal automobilistico.

ENTRAMBE concepiscono terminal appunto per venire a Venezia. Da Fusina tramite collegamento acqueo (già esistente), da Tessera RDA aveva pensato (e faceva benissimo) alla sublagunare, purtroppo affossata dal ben noto partito del NO. La soluzione Brugnaro ha il vantaggio di offrire più di una opzione trasportistica: il tram, forse il treno e il battello, previo scavo di un breve raccordo all'esistente Vittorio Emanuele (che sui giornali è stato presentato come se fosse lo scavo per le Grandi Navi). Molto più complicato è portare gente da Tessera, atteso che la sublagunare resta un sogno. Non si capisce quindi perché la soluzione di Brugnaro sarebbe colpevole di attrarre più turisti e l'altra no: hanno esattamente la stessa funzione.

Ma allora perché la soluzione Brugnaro per RDA è così scellerata? L'unica vera differenza tra le due alternative è che quella Brugnaro (secondo RDA) **porta i terminal all'interno della città**. In effetti vige il Piano Regolatore, vecchio di 20 anni e con alle spalle una lunghissima gestazione tale da fare pensare che il suo concepimento dati da almeno un quarto di secolo fa, che "pare" non in contrasto con un PAT di cui lo stesso RDA ammette che non ci si capisce una mazza (lui, insigne urbanista, non ci capisce nulla, figurarsi uno "normale"). Ebbene, quel Piano Regolatore prevede(va) che quella zona, **baricentro della città bipolare**, diventasse praticamente **centro città**. Come poi lo potesse diventare essendo **destinata a verde pubblico** resta per me un mistero ma non è questo il punto. Il fatto è che, dopo 20 anni dall'approvazione del Piano **non è successo assolutamente nulla**. Nonostante il meticoloso dibattito, l'audizione di tutte le parti interessate, il coinvolgimento democratico ecc. ecc. **Nulla**: quell'area è rimasta **una waste land informe e assolutamente sprecaata**. E il mitico Piano condiviso democraticamente è rimasto totalmente inapplicato. Perché l'ultima Amministrazione di centrosinistra che ha avuto una visione e una volontà di incidere è stata quella di Paolo Costa (non a caso con RDA Assessore). E non a caso ricordata dagli ultras del NO a tutto come una Amministrazione devastatrice. L'unico atto in merito delle Amministrazioni successive a Costa e prima dell'avvento di Brugnaro è stato, guarda un po', pregare Brugnaro di comprare l'area dei Pili. Ne consegue che se davvero si pensa che OGGI (non nel 2001) il tratto stradale che corre tra il Cavalcavia e i Pili abbia le potenzialità di diventare gli Champs Elysées della città bipolare e i Pili un nuovo Central Park.. allora ha assolutamente ragione RDA. Se invece, come il sottoscritto, pensate che sia una prospettiva neppure futuribile, allora la soluzione Brugnaro non è in nulla peggiore di quella RDA (anzi, per le piccole ragioni indicate sopra, è leggermente preferibile).

Il conflitto di interessi: RDA giustamente osserva che è tema diverso dalle scelte urbanistiche e fa molto bene perché troppo spesso i due aspetti vengono confusi certo non facendo un buon servizio alla città. Perché uno è un tema di principio e uno di merito. Detto sopra del merito, sul principio c'è poco da dire: il potenziale conflitto di interessi è lì, grosso come un macigno (e certo il blind trust non sposta di una virgola la sostanza del problema). Qui si possono avere due approcci: si può sostenere che finché Brugnaro è Sindaco non si fa nulla ai Pili, a prescindere dall'utilità pubblica o meno, perché il potenziale conflitto di interessi costituisce comunque in linea di principio un ostacolo insormontabile. Legittimo. Purché siano tenuti distinti i due aspetti. Non è logico dire per esempio *il palasport ai Pili è una scelta urbanisticamente sbagliata perché c'è il conflitto di interessi*. No, ripeto, sono due categorie di giudizio non collegabili. Il Palasport potrebbe essere una pessima soluzione urbanistica anche se non fosse sui terreni di Brugnaro così come se è buona, resta buona anche se sorge su questi.

Oppure è possibile un approccio "pragmatico": si valuta sulla base dell'interesse pubblico e sulla validità della scelta senza il retropensiero "se conviene a Brugnaro". Io confesso che sono di questa seconda corrente di pensiero anche per una constatazione banale: che succede quando tra 3 anni Brugnaro non sarà più Sindaco? Immaginiamo che l'Amministrazione torni ad essere in mano a quella che oggi è l'opposizione. Continuerà a escludere qualunque utilizzo dell'area per fare un dispetto al patròn della Reyer? Oppure negozierà l'utilizzo dell'area, quale che sia, facendogli comunque guadagnare molti denari? Domanda da tenere presente in occasione delle prossime Amministrative.

Due parole sul Montiron. Sono assolutamente d'accordo con RDA sulla larga preferibilità del collegamento che punta su Tessera tramite un percorso a nord di Murano. Ma diciamola bene. Ci sono due possibili ipotesi, entrambe prevedono lo scavo di un canale di collegamento che unisca le dorsali di navigazione esistenti che da Murano portano a Tessera e a Burano (formando per capirsi una specie di V con il vertice a Murano). La soluzione con il taglio più a sud, dove la V è più stretta, comporta uno scavo inferiore però allunga significativamente il percorso (in pratica si arriva quasi a Murano per poi tornare su verso Tessera). La seconda, più interessante in termini di tempi di percorrenza, taglia molto sopra. Comporta però uno scavo non indifferente (molto più lungo per esempio del raccordo che sarebbe necessario ai Pili che tanto scandalo ha fatto) e peraltro interessa zone oggi dedite alla itticoltura anche se non così pregiate e intonse come quelle che sarebbero interessate dal Montiron. Ripeto: meglio questa del Montiron senza dubbio ma, si sappia, anche questa non è "gratis". Aggiungo: se anziché il Montiron Brugnaro avesse proposto questa soluzione, scommettiamo che sarebbe comunque stata sommersa di critiche e di accuse di scavare altri canali in Laguna, di minacciare il *delicato equilibrio idrogeologico*.. insomma tutto il consueto repertorio delle vestali del NO? E infine: l'idea di collegare velocemente Burano alla terraferma a nord, ADESSO da tutti riconosciuta come buona e giusta, e pure asseritamente facile facile.. perché non era venuta in mente ai critici di oggi prima che ci pensasse (ancorché con una soluzione discutibile) Brugnaro?

Lorenzo Colovini

Nato a Venezia, vi ha sempre risieduto. Sposato con una veneziana, ha due figli gemelli. Ingegnere elettrotecnico, all'Enel dal 1987, è stato Responsabile della Zona di Venezia. Attualmente lavora come International Business Development Manager, sempre per l'Enel, lavoro che lo porta a passare molto tempo all'estero. È stato presidente del Comitato Venezia Città Metropolitana.



Potresti anche leggere:

Caserma Pepe: la precisazione di FISPMED

Tutela, conservazione e buon senso

Beni Pubblici. Attenzione e buon senso

Ricette anti overtourism

Brugnaro bis

SHAUL BASSI. La mia città dei prossimi 5 anni

Firenze e Venezia: il "Decalogo"

GIANFRANCO GRAMOLA: la mia città dei prossimi 5 anni

TAGS: AREA PILI · LUGI BRUGNARO · PAOLO COSTA · PILI · ROBERTO D'AGOSTINO

< OLDER

Prove tecniche di regime

POTRESTI LEGGERE ANCHE :

Prove tecniche di regime **TERMINAL 1 Vox clamans** **Nostalgia canaglia**

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

ARTICOLI PIÙ RECENTI

Terminal 2 Un'altra "vox"
Settembre 19, 2021

Prove tecniche di regime
Settembre 16, 2021

TERMINAL 1 Vox clamans
Settembre 13, 2021

Nostalgia canaglia
Settembre 13, 2021

DRAGHI: DEL REDDITO DI CITTADINANZA CONDIVISO IL "CONCETTO"
Settembre 12, 2021

ARCHIVIO ARTICOLI

Archivio articoli

TAG CLOUD

Annalisa Martino	Brugnaro	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