

VENETO CITY 1.800.000 mc di nuove costruzioni su un'area di 750.000 mq di terreno agricolo nei comuni di Dolo e Pianiga nella Riviera del Brenta a metà strada fra Padova e Venezia per un valore di circa 2 miliardi di euro.

I proponenti presentano il progetto come ***“Polo terziario di scala sovregionale per la localizzazione di centri direzionali e strutture centrali di grandi imprese venete , anche per lo sviluppo di sinergie a livello nazionale ed internazionale”***

In realtà si tratta banalmente della ennesima operazione speculativa con la quale grandi porzioni terreni agricoli vengono trasformati , con l'avvallo delle amministrazioni locali , in terreni edificati generando una enorme rendita fondiaria per gli imprenditori e gravi irreversibili danni al territorio ed alla sua popolazione .

Il territorio in cui si propone la realizzazione è caratterizzato dalla Riviera del Brenta con le sue ville , la “centuriazione Romana”, la presenza di borghi antichi con ancora un pregevole tessuto urbano, una buona qualità della vita ed una vivace attività commerciale.

Sono però presenti alcune criticità tipiche delle aree fortemente antropizzate : una mobilità difficile per l'elevato traffico su gomma ,sia di autovetture e di mezzi pesanti, con conseguente inquinamento atmosferico , una edificazione diffusa ,sia residenziale che produttiva, che ha consumato ampie porzioni di terreno agricolo aumentando fortemente il rischio idraulico.

Per meglio comprendere cosa è Veneto City e cosa comporterà per il territorio ed suoi abitanti è opportuno ripercorrerne la storia.

1997-1998 un gruppo di noti imprenditori veneti , guidati dall'ing. Endrizzi e di cui fanno parte Stefanell,Biasuzzi,Aldrighetti ed altri , inizia ad acquistare terreni agricoli in un'area del comune di Dolo che confina con i Comuni di Pianiga e di Mirano , posta fra l'autostrada A4 Milano –Venezia e la ferrovia Padova-Venezia e costituisce la società “Veneto City”.

L'area



1999 il comune di Dolo (14.000 abitanti) , nel piano regolatore ,destina l'area (534.00 mq) da agricola ad attività produttive . L'area si aggiunge a quelle contigue già destinate dai comuni di Mirano(26.000 abitanti) e Pianiga (9000 abitanti) ad attività artigianali, commerciali e produttive raggiungendo complessivamente una superficie di 2.128.000 mq.

2004/2007 la società Veneto City propone ai comuni di Dolo , Mirano e Pianiga , la realizzazione in quelle aree di una “ *super cittadella dell'innovazione , polo del terziario e della ricerca , vetrina del core business dell'imprenditoria veneta*”.

Vista la vastità dei settori e delle funzioni che la Supercittadella avrebbe dovuto comprendere (Centri direzionali e quartieri generali di grandi imprese internazionali; Centro servizi polifunzionale per le imprese; Polo di rappresentanza di enti amministrativi e associazioni di categoria ; Centro di attività formative per operatori e manager; Polo scientifico; Ampie strutture per attività espositive e promozionali; Auditorium per eventi di grande rilievo; Museo di arte contemporanea) i proponenti chiedevano di destinare a tale progetto anche ulteriori aree agricole del comune di Dolo per una superficie complessiva di 2.617.000 mq.

Le aree interessate sono così suddivise:

Comune	Aree già edificate da convertire(mq)	Aree da edificare (mq)	Aree agricole da trasformare In edificabili (mq)
Pianiga	861.000	315.000	54.000
Dolo	81.000	534.000	435.000
Mirano	264.000	91.000	
	1.188.000	940.00	489.000

Il progetto viene appoggiato e sostenuto trasversalmente dal mondo politico e dalle amministrazioni provinciale e regionale inserendolo nella pianificazione urbanistica (Piano territoriale di coordinamento Provinciale e Regionale).

I proponenti però non riescono con i normali strumenti urbanistici ad ottenere il via libera dalle Amministrazioni comunali interessate anche per la forte opposizione di vasti settori della società civile (associazioni ambientaliste , comitati di cittadini , associazioni di categoria come la confcommencio e la confesercenti, CIA- Confederazione italiana Agricoltori ...).

I soci di Italia Nostra di Mirano e della Riviera del Brenta organizzano una serie di affollati incontri pubblici per informare i cittadini delle pesanti conseguenze che la realizzazione di tale progetto avrebbero comportato per il territorio e la qualità della vita dei suoi abitanti.

2008-2011 Il progetto viene ripresentato con un nuovo nome , “Veneto Green City” , prevedendo la realizzazione in due fasi su una minore superficie e proponendo alle Amministrazioni Comunali di procedere alla sua autorizzazione con un “Accordo di Programma”.

Il comune di Mirano si dichiara non interessato alla proposta e quindi non partecipa al confronto con i proponenti mentre i comuni di Dolo e di Pianiga , affascinati dal progetto e dalle ricadute economiche loro prospettate , accettano la proposta.

Senza informare i cittadini della proposta, dei suoi contenuti e dell'impatto che avrebbe avuto sul territorio comunale, evitando qualsiasi confronto nel giugno 2011 i consigli Comunali di Pianiga e Dolo hanno approvato l'accordo di programma proposto e lo hanno sottoscritto.

COSA PREVEDE.

Di " *sostituire alla informe distesa di capannoni produttivi (esistenti e previsti) un intervento qualificato sotto i profili ambientale, architettonico e, soprattutto, funzionale, con l'inserimento di destinazioni del terziario avanzato e la eliminazione della produzione (sic)*"

La proposta, come riportato nell'accordo di programma:

- *Realizza il potenziale delle infrastrutture e dei nodi quali fattori di organizzazione spaziale del territorio;*
- *Favorisce la razionalizzazione e la concentrazione territoriale degli insediamenti;*
- *Contribuisce al rafforzamento dell'area metropolitana veneta centrale;*
- *E' funzionale alla riduzione del rischio idraulico presente nell'area;*
- *è coerente con la trama della Centuriazione Romana;*
- *è suscettibile di apportare importanti e qualificate ricadute occupazionali nel territorio in cui si inserisce;*
- *immette qualità architettonica ed urbanistica nel paesaggio;*
- *È attenta e contribuisce alla risoluzione delle più generali problematiche ambientali ed energetiche.*

DATI DEL PROGETTO	FASE 1 mq	FASE 2 mq	TOTALE SUPERFICIE mq
Aree Commerciali	56.000	44.000	100.000
Tempo libero (palestre, luoghi di divertimento. Cinema, etc.)	56.000	44.000	100.000
Attività Ricettiva	41.000	31.500	72.500
Polo Scientifico (università, scuole di formazione, laboratori, sanità, etc.)	66.000	51.500	117.500
Polo Fieristico	-----	120.000	120.000
Attività Direzionali (banche, uffici, etc.)	126.000	99.000	225.000
Servizi alle Imprese (show-room, centri congressi, etc.)	155.000	133.000	288.000
Totale Superficie Netta	505.000	403.000	1.023.000
Parcheggi interrati	600.000	-----	600.000
Parcheggio nuova Stazione Ferroviaria	20.000	-----	20.000
Aree Verdi	225.000	-----	225.000

I proponenti verseranno:

- 1.500.000 euro

alla Regione Veneto

- 1.800.000 euro al Comune di Dolo
- 1.200.000 euro al Comune di Pianiga
- ICI (circa 3.000.000euro anno) 80% a Dolo, 20% a Pianiga
- destineranno circa il 60% del plusvalore delle aree , valutato in 50.000.000 di euro alla realizzazione di opere che, **a loro avviso** , sono pubbliche/di pubblico interesse.

Se si osserva il territorio nel quale verrebbe realizzata Veneto City e le sue caratteristiche , appaiono evidenti le contraddizioni fra questo progetto e l'interesse degli abitanti.

L'area di dove dovrebbe sorgere Veneto City è adiacente , verso Sud , alla "Riviera del fiume Brenta" , territorio ben noto, anche fuori dell'Italia , per l'alta concentrazione lungo le sue rive di pregevoli ville edificate dalla nobiltà Veneziana per la cura delle proprietà agricole ed per il diletto. I migliori architetti dell'epoca , fra cui il Palladio, furono chiamati a realizzare ville e parchi immortalati ,assieme al fiume ed ai suoi borghi , in quadri ed incisioni di pittori come il Canaletto ed il Bellotto.

I centri abitati conservano ancora un pregevole tessuto urbano coevo alle ville. Anche quest'area ha risentito però dal punto di vista ambientale e paesaggistico di una forte urbanizzazione e dello sviluppo di attività industriali di piccole e medie dimensioni, come il famoso distretto calzaturiero. Se da un lato questi insediamenti residenziali e produttivi hanno favorito l'economia e l'occupazione , dall'altro, per la loro dispersione, hanno scaricato sul territorio forti criticità ambientali, specie per quanto riguarda la viabilità , i trasporti, e la sicurezza idraulica come hanno anche evidenziato recentemente disastrose alluvioni.

La qualità dei paesaggi , delle ville e dei borghi è stata e rimane comunque ancora un forte attrattore turistico che ha favorito la crescita di una qualificata ricettività alberghiera , prevalentemente basata sulla trasformazione e recupero di ville storiche e di una famosa offerta gastronomica a base di pesce dell'Adriatico.

Verso Nord invece l'area confina con un vasto territorio agricolo , sottoposto a vincolo archeologico ,che conserva il miglior esempio di "Centuriazione Romana " ancora esistente.

Le strade si intersecano a distanze regolari ad angolo retto e la campagna è ancora gestita con colture tradizionali caratterizzata da campi di dimensioni contenute contornati da siepi e fossi.

La modesta dimensione dei sedimi stradali e sottoposta però ad un elevato carico automobilistico sia locale ma anche di attraversamento specie per quanto riguarda il traffico pesante. È questa una criticità che già oggi condiziona la vita di quanti risiedono in questa area.

Anche i progettisti hanno rilevato questi aspetti del territorio e nell'accordo di programma affermano:

" la proposta di Veneto City si fonda sulla analisi dello stato di fatto del territorio interessato , dalla quale è emersa l'esistenza di numerose criticità(viabilità , trasporti, mobilità, regimazione idraulica, ecc.), che sono destinate ad acuirsi in assenza di un intervento sovra comunale coordinato."

Sarà quindi proprio Veneto City a risolverle. Vediamo come.

VIABILITA'

Il progetto prevede che Veneto City attragga 70.000 transiti giornalieri con punte di 7000 all'ora . Sono previsti parcheggi per 30.000 autovetture.

E' chiaro che questo fiume addizionale di automezzi si disperderebbe su tutta la rete stradale circostante portando al tracollo la viabilità della Riviera del Brenta e gravando pesantemente sulla rete viaria della Centuriazione Romana. La qualità della vita e dell'aria verrebbero pesantemente degradate.

La soluzione proposta nell'accordo di programma è molto semplice : nuove strade a carico della pubblica amministrazione che , come verificato in più occasioni, oltre a distruggere ulteriori porzioni di questo prezioso territorio raramente risolvono il problema per il quale vengono realizzate.

Bisogna inoltre ricordare che l'area sarà interessata da nuove arterie stradali : la "Romea Commerciale " una autostrada sul tracciato della Orte-Ravenna che dovrebbe innestarsi sulla A4 in prossimità di Veneto City , la "Camionabile " sull'argine della mai completata idrovia Padova-Venezia per il trasporto merci dal Porto di Venezia all'Interporto di Padova , le tangenziali Bs-PD.

Questi assi viari , contro i quali si è sviluppata una forte opposizione da parte dei cittadini e di alcune amministrazioni Comunali , con la miriade di opere connesse (innesti , svincoli , nuovi caselli ,ecc.) continueranno il consumo di suolo contribuendo a peggiorare l'inquinamento atmosferico , la salvaguardia idraulica , il paesaggio.

Trasporto pubblico.

L'accordo di programma *" privilegia il potenziamento del trasporto pubblico , in particolare (ma non solo) di quello ferroviario, che comporta un minore impatto nel territorio"*.

Siamo anche in questo caso di fronte ad un paradosso. Il potenziamento del trasporto pubblico consisterebbe nell'avvicinamento della fermata ferroviaria per il servizio SFMR lungo la linea Venezia –Dolo (metropolitana di superficie in corso di realizzazione) dalla attuale posizione di Ballò nel comune di Mirano ,. Il costo della nuova stazione e del relativo parcheggio (€ 23.000.000) sarebbe compreso nei 50 milioni di euro che i proponenti devono utilizzare per opere di pubblico interesse.

Le stazioni attualmente esistenti sulla linea Padova –Venezia ,e quindi anche quella di Ballò che si intende sopprimere , sono state realizzate a distanze fra loro tali da meglio soddisfare l'accessibilità al trasporto ferroviario degli abitanti del territorio. Nessun vantaggio per loro deriverebbe da tale spostamento e appare chiaro che la nuova stazione è funzionale solo a Veneto City : viene penalizzata l'utenza territoriale e i soldi che dovrebbero essere destinati ad opere di interesse pubblico sono in realtà utilizzati esclusivamente per il progetto.

Il potenziamento del trasporto pubblico del territorio verrebbe poi completato tramite un servizio di trasporto su gomma dalla nuova stazione a Veneto City. Quale sia il beneficio per il territorio è difficile da comprendere mentre è chiaro quello per il progetto.

Salvaguardia idraulica

Anche la salvaguardia idraulica dovrebbe trarre dei benefici da questo progetto. Per cui , se come osservano i proponenti nell'accordo di programma *" una delle principali criticità evidenziate dalla*

analisi dello stato di fatto è costituita dalla situazione di sofferenza idraulica del bacino interessato da Veneto City , le cui cause sono state individuate principalmente , nei più o meno recenti interventi di urbanizzazione delle aree circostanti” , sarà la realizzazione del nuovo insediamento edilizio a risolverle.

Se venissero applicate le normative previste per la prevenzione dei rischi idraulici e quindi redatti i Piani di Assetto Idrogeologico, nell’area interessata , considerata ad alto rischio idraulico, dovrebbe essere interdetto ogni nuovo insediamento prima di aver sicuramente risolto le note carenze del “sistema idraulico” e non il contrario.

Riteniamo che questo progetto presenti anche altre forti criticità.

L’incoerenza con il territorio.

Veneto City contrasta fortemente con il territorio che la circonda sia dal punto di vista urbanistico sia da quello sociale.

In un’area caratterizzata da ampie porzioni di terreno agricolo , da centri storici sviluppati intorno alla Piazza , da costruzioni di altezza limitata ,ricca di ville e parchi storici si prevede di realizzare 1.000.000mq di edifici di altezza di 4-5 piani con una o due torri tra i 60 ed i 90 metri.

Si progetta di realizzare una città artificiale , senza anima, viva solo di giorno di una vita basata solo sul consumo e sugli affari . L’ennesimo Centro Commerciale ma questa volta surdimensionato. Un “non luogo” che sovrasterà e condizionerà un territorio e dei paesi questi sì ricchi di socialità ,storia ,ambiente.

Né ci si può aspettare , come ci spiegano i progettisti , che Veneto City avrà la magica funzione di mettere ordine ad aspetti negativi del territorio come la dispersione degli insediamenti . A quelli già esistenti se ne aggiungeranno degli altri solo più grandi e concentrati.

L’influenza sull’economia locale

Veneto city nasce come polo dedicato al commercio e ai servizi. Ha quindi come obiettivo attrarre forti flussi economici necessari per coprire sia i costi dell’investimento che quelli di esercizio.

Anche nella ipotesi che abbia una capacità attrattiva su tutta la Regione ed oltre , è comunque evidente che si porrà innanzi tutto in competizione con il territorio circostante .

Gli alberghi, i centri commerciali, le palestre ,le piscine e le saune i ristoranti ed i bar , i locali notturni , i parrucchieri ed i centri di estetica saranno in competizione con le equivalenti strutture ed attività distribuite nei paesi attorno in un mercato ormai maturo dove l’offerta è superiore alla domanda e che risente in maniera marcata della generalizzata crisi economica.

Da questa competizione appare chiaro che si avrà una naturale selezione .Se le attività di Veneto City saranno vincenti l’economia del territorio circostante subirà forti perdite con pesanti ricadute sulla qualità della vita e sulla occupazione. A fronte dei previsti 7000 nuovi posti di lavoro creati da Veneto City le associazioni di categoria (Confesercenti , Confcommercio) prevedono perdite di occupazione nel circondario tre volte superiori come verificato in situazioni simili.

Oltre che per gli aspetti sopra visti Veneto City ci preoccupa anche per il metodo seguito dai soggetti pubblici e privati uniti nella iniziativa.

Per poter percorrere la strada dell'accordo di programma devono sussistere tre presupposti: la pubblica utilità , l'urgenza e la indifferibilità dell'intervento .

Appare a noi evidente che per questo progetto non esista nessuna di queste condizioni.

Esistono invece numerose ragioni per pensare che la realizzazione di Veneto City abbia un forte impatto con ricadute negative sull'ambiente . Dubbi ed opinioni in questo senso sono stati espressi anche da più soggetti pubblici ma non dalla Commissione Regionale Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che ha condiviso l'opinione espressa dai proponenti secondo i quali : *“Veneto city non ha ricadute negative sull'ambiente”* ma anzi effetti positivi.

Per tali ragioni l'analisi VAS è stata ritenuta non necessaria.

Conclusioni

Veneto City **non deve essere realizzato** .

Ci opponiamo non perché siamo fautori del “non fare” come sbrigativamente e denigratoriamente i politici e le lobby economiche a loro collegate etichettano chi si oppone ad interventi sul territorio come quello di Veneto City.

Noi pensiamo che debba essere rivisto il concetto di “Sviluppo” e di “Progresso” e che il governo del territorio debba articolarsi con obiettivi che siano realmente nell'interesse della collettività secondo percorsi che privilegino il confronto con la gente.

Viviamo in un mondo che ci è stato consegnato dalla storia .

Non appartiene solo a noi ma anche alle future generazioni e anche per loro non possiamo permettere che venga degradato ed impoverito.

Gruppo Soci di Italia Nostra di Mirano