

## LETTERA APERTA AL COMMISSARIO ZAPPALORTO

### VALLENARI BIS: UN TAGLIO DELLA SPESA UTILE AL CITTADINO E ALL'AMBIENTE UN CONTRIBUTO ALLA TRASPARENZA PER EVITARE UN APPALTO INUTILE E IL MALAFFARE IN AGGUATO.

La Vallenari-bis è un nuovo tratto di strada urbana per Mestre avviata alla fase esecutiva dalla passata Giunta. L'ultimo provvedimento relativo è di aprile, quando la tempesta Mo.SE sul Comune non era ancora scoppiata e soprattutto la gravità del dissesto finanziario comunale non era ancora di pubblico dominio.

Il costo di realizzazione di questo secondo tratto del progetto (il primo fra la Via Triestina e la SR 14 è già stato realizzato ed operativo) da **preventivo è 17,5 milioni di euro**, da finanziare con nuovo debito comunale. Un debito (che non è da escludere possa subire revisioni in crescita considerando la frequenza di tale eventualità nel corso della realizzazione dei lavori pubblici nel nostro Paese) che graverà quanti milioni all'anno e per quanti anni futuri? Un onere che ridurrà inevitabilmente in modo corrispondente le disponibilità future di spesa, aggravando la già compromessa possibilità di sostenere spese essenziali (dall'assistenza domiciliare, alle manutenzioni di scuole e strade, agli asili nido, ecc.).

E', infatti, evidente a tutti che la crisi finanziaria comunale e quella pubblica più in generale deriva anche dalla leggerezza e dall'irresponsabilità di una prassi amministrativa che ha caricato gli effetti del debito sulle disponibilità di spesa future, con l'effetto delle difficoltà se non dell'impossibilità di copertura delle spese essenziali da destinare alle persone più deboli e bisognose (bambini, mamme, anziani e poveri in genere), divenute evidenti in questi giorni di tagli al bilancio comunale.

Per tali ragioni la nuova strada, tanto più per il costo ingente, dovrebbe rispondere a motivazioni di urgenza e di primaria necessità per la città.

L'ex Assessore ai Lavori Pubblici (cfr. "*Il Gazzettino*" del 5-04-2014) promuoveva il progetto stradale come la soluzione alternativa alla congestione dell'asse Vespucci - Fradeletto e pure come elemento di riqualificazione di Mestre (cfr. "*La Nuova Venezia*" del 6-04-2014), forse dimenticando che per la medesima origine-destinazione degli spostamenti è già disponibile la strada regionale 14bis, recentemente potenziata con i nuovi sottopassi e rotatorie in via Orlanda e a Favaro e, a seguire, il tratto di Via Forte Marghera fino a Via Sansovino-Viale Ancona.

Il vantaggio derivante dall'impegno di spesa di 17,5 milioni di euro è misurabile in un paio di centinaia di metri in meno di tragitto automobilistico da pagare a caro prezzo e con un tracciato che fa impattare il transito veicolare nelle aree densamente abitate, imponendo un ulteriore ostacolo relazionale fra i poli scolastici di Via delle Messi e il resto della città.

Pertanto alla **carenza di ragioni di priorità economica, si aggiungono l'assenza di motivazioni della stessa utilità dell'opera**, che trovano conferma nella vetustà di tale previsione infrastrutturale. Infatti nel PRG, che data ormai di vent'anni, questa previsione era funzionale all'espansione residenziale del "PEEP Bissuola nord e sud" che la Giunta di allora promuoveva: circa 4.000 abitanti reali insediabili, pensata quando l'espansione urbana sembrava non trovasse limiti ma del tutto ingiustificata dalle dinamiche demografiche ed edilizie attuali.

E' noto a tutti infatti che c'è la regressione più che decennale dei residenti e il **mercato edilizio, anche a Mestre come altrove, è paralizzato** non solo dalla crisi finanziaria ma dallo stock abitativo invenduto abnorme, sia quello recente che quello più datato che necessita di ristrutturazione; se poi si aggiungono le autorizzazioni edilizie rilasciate e non realizzate e le lottizzazioni approvate che stentano a trasformarsi in opere, si capisce che la città rischia di espandersi in una ulteriore area e urbanizzare un territorio per una nuova parte di città destinata a restare sulla carta.

**Un nuovo pezzo di Mestre per chi?** Non è solo la priorità dell'opera a non reggere, ma nemmeno la sua utilità di rilievo pubblico.

Ma ci sono altri aspetti che meritano attenzione sul percorso di questo progetto.

Il primo è rappresentato dall'**elettrodotta** che attraversa da nord a sud detta area di espansione urbana e ne rende incompatibile con l'uso abitativo una parte considerevole; un vincolo ben noto da tempo agli Uffici comunali dell'Urbanistica/Edilizia, anche per l'aspetto della rilevanza dei costi dell'intervento di spostamento/interramento della linea elettrica da parte di TERNA.

Poiché TERNA non si accolla questa spesa, derivata da decisione comunale, con la nuova strada si decide di risolvere l'impedimento degli elettrodotti spostando gli oneri dai costruttori e acquirenti ipotetici ai cittadini contribuenti; quindi per questi ultimi (noi tutti) una doppia beffa, oltre ai servizi che dovranno essere tagliati per sostenere le spese di realizzazione del nuovo asse stradale anche i costi di spostamento dell'elettrodotta!

Una delle conseguenze a medio termine della realizzazione del nuovo tracciato stradale sarà quella di mantenere viva la prospettiva di rendita dei terreni da parte chi li ha a suo tempo acquistati con aspettative di valorizzazione immobiliare: quindi una sponda benevola a sostegno di aspettative prettamente private.

Altra conseguenza dell'operazione urbanistico-edilizia connessa all'incongruo asse stradale urbano sarà una sequenza edilizia abominevole: è prevista infatti l'introduzione di tipologie abitative a torre di 30 piani, non funzionali ed estranee al margine periferico della città (a proposito della necessità tanto declamata di riqualificazione di Mestre!)

Questa scelta è pertanto la riprova di un modo di concepire la città - che risale addirittura alla Giunta Laroni/Bergamo (1985-1990) - in funzione degli spostamenti delle persone con l'automobile, dell'organizzazione urbana in funzione di quest'ultima, e la rinuncia a massimizzare le economie di scala del rilevante investimento comunale dedicato al tram, che transita altrove, rinunciando a perseguire scelte insediative funzionali all'economicità della gestione di tale investimento/servizio pubblico.

Ci rammarica il fatto che queste considerazioni generali non siano state prese in considerazione nella Giunta decaduta, la quale non ha provveduto al doveroso aggiornamento conoscitivo di una città che è profondamente cambiata nelle dinamiche e nelle necessità.

Infatti, e sempre in riferimento alla Vallenari bis, senza alcuna smentita o ripensamento successivo, l'ex Assessore Maggioni affermava: "E' un grande risultato di sostenibilità del traffico urbano" ("*Il Gazzettino*" del 5-04-2014).

Per i firmatari di questo documento risulta del tutto improprio e mistificatorio l'uso del termine "sostenibilità", sia in riferimento all'aspetto finanziario dell'opera (necessariamente da valutare a lungo termine e comprensivo di tutti i costi), sia relativamente all'aspetto ambientale.

Anche a riguardo della sostenibilità ambientale, infatti, è stata totalmente elusa la problematica della valutazione di compatibilità del nuovo insediamento residenziale; il PRG si limita a richiamare l'utilità pubblica della nuova infrastruttura stradale, in funzione dell'espansione residenziale ... che serve a chi?

Permane ad oggi la mancanza della valutazione ambientale per un'espansione insediativa di tali dimensioni, che interessa una superficie di circa 40 ettari (un territorio più esteso del parco della Bissuola); pur sapendo che dal 2006 è obbligatoria la **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** per gli strumenti di pianificazione urbanistica.

A tal proposito si segnala al Commissario, che dopo 8 anni dall'entrata in vigore, la procedura VAS resta ancora sostanzialmente **inapplicata** nel Comune di Venezia, forse anche per gli effetti della gestione della Regione Veneto, che ne ha limitato l'applicazione con provvedimenti legislativi annullati dalla Corte Costituzionale.

Non si segnala questo problema solo per una questione formale, ma perché nella zona interessata dal progetto sono coinvolti valori di rilievo naturalistico e storico-culturale, che a spese del Comune (dei cittadini) andranno distrutti.

Con l'operazione infrastrutturale e urbanistica, in particolare nel settore sud del PEEP e della strada, infatti, sono coinvolte presenze di valore storico e archeologico oltre che ambiti di valore naturalistico, ormai prossimi alla scomparsa nel panorama del territorio comunale: da distruggere quindi non banali campi di granturco, ormai privi di biodiversità, ma il **paleoalveo del fiume Marzenego con zona umida funzionale ed essenziale, quale invaso naturale, in un ambito con note criticità idrauliche**, oltre alla prateria dove ancora si trovano le orchidee (quante altre a Mestre?), una viabilità storica che molto probabilmente recava all'**antico porto fluviale di Cavergnago**, bordata da fossi con intorno tracce del bosco planiziale, qui presente fino a circa 200 anni fa, oltre a resti di rilievo archeologico, come attestato dalla competente Soprintendenza.

Restano infine da ricordare le circostanze sconvenienti che un buon Amministratore non dovrebbe trascurare, riportate nelle notizie di stampa ("*Il Gazzettino*" e "*La Nuova Venezia*" del 5 Aprile scorso-cfr. allegati.) sull'**appalto Vallenari bis** e sulla sua avvenuta assegnazione a **Carron S.p.A. e COVECO coop S.p.A.**, sulla presenza di un ricorso avverso all'assegnazione presentato al Consiglio di Stato da una terza ditta, la **SACAIM**, e pure quanto altro riferito a tali tre ditte (su "*Il Corriere del Veneto*" dell'8 e del 5 Agosto scorsi, oltre che del 15 e 5 giugno scorsi) nel contesto della vicenda giudiziaria riguardante la realizzazione del progetto Mo.SE, in relazione al sistema deviato di gestione amministrativa della realizzazione di infrastrutture e opere pubbliche nell'ambito regionale che viene descritto come corollario. Notizie che prospettano retroscena di irregolarità amministrative come

prassi diffusamente praticata per l'assegnazione di appalti in modo precostituito, che dovrebbero richiamare l'opportunità della trasparenza estrema per il caso in questione.

Nella medesima prospettiva di valutazione di opportunità, si vuole richiamare l'attenzione sull'utile di tipo prettamente aziendale per la società **partecipata comunale AVM** che deriverà dalla realizzazione del progetto in parola (pari al 12 o 14 per cento sull'importo dei lavori). A quest'ultima è stata rinviata la progettazione e gestione realizzativa della Vallenari bis dalla passata Giunta comunale.

L'espedito di imputare i costi di realizzazione dell'opera nei conti di bilancio di AVM, conseguirà che per qualche anno non appariranno direttamente a carico del bilancio comunale e dei cittadini, ma questo non può essere motivo per l'ulteriore e reale indebitamento comunale.

Numerose pertanto le ragioni di rilievo pubblico che giustificano un'attenta verifica della regolarità della procedura amministrativa che conduce alla realizzazione della nuova infrastruttura, oltre all'inesistenza di ragioni prioritarie, sempre di rilievo pubblico, che ne giustificano la realizzazione a breve termine.

Confidando di avere dato elementi di opportunità e di merito - per altro già comunicati agli uffici preposti quando il progetto era in fase preliminare - si spera pertanto in un serio controllo sull'iter dello stesso, adesso che un soggetto esterno ha avviato una attenta verifica dei criteri e delle modalità di destinazione delle spese di bilancio.

Si rimane disponibili per un confronto proficuo.

Mestre 25.08.2014

Franca Spolaor - **Associazione culturale Terra Antica Favaro Veneto**

Claudio Piovesan - **Gruppo per la salvaguardia dell'ambiente "La Salsola" Campalto**

Michele Zanetti **Associazione Naturalistica Sandonatese**

Mara Concetta Franco - **Comitato Borgata Porto di Cavergnago**

Fabrizio Zabeo - **Comitato allagati Favaro Veneto**

Stefano Zabeo - **Gruppo di ricerca storica Valdemare**

Giampaolo Pamio - **LIPU Venezia**

Gianandrea Mencini - **Verdi Ambiente Società**

Luca Mamprin - **Amico Albero**

Michele Boato - **Ecoistituto del Veneto Alex Langer**

Giulio Labbro Francia - **Movimento dei Consumatori**

Paolo Stevanato **VeneziAmbiente**

Carlo Miclet Associazione **StoriAmestre**

Stefano Borella **WWF Venezia miranese**

Vera Piovesan **Legambiente Venezia**