



Proposta per la Bocca di Chioggia, sponda sud

05.06.2018 – Marco Zanetti

Si chiede una verifica approfondita dell'*input* costituito dalle funzionalità ed esigenze delle opere di ingegneria al fine di limitare allo stretto necessario le volumetrie e le altezze, tendenzialmente allo scopo di abbassare di un piano la "sala controllo" e di migliorare le visuali e limitare l'illuminazione artificiale anche tenendo conto delle esigenze prioritarie della navigazione.

Proposta per la Bocca di Chioggia, sponda nord

05.06.2018 – Marco Zanetti

La relazione tecnica illustrativa relativa al progetto per la Bocca di Porto di Chioggia (datata 30.09.2011) ricorda come la Soprintendenza avesse «*chiesto che comunque fosse sviluppata una progettazione di carattere minimalista e paesaggistico*». A ben vedere - malgrado l'inserimento, a mosaico, di conci di pietra d'Istria di recupero a rivestimento delle nuove opere sulla sponda sud - questa indicazione appare largamente disattesa, in quanto sulla sponda di Caroman si opta per un completo ridisegno, con nuove forti geometrie, del territorio. Si formulano dunque le seguenti richieste di revisione progettuale:

- a) L'eliminazione del percorso ciclabile lato Laguna, che omologa banalmente l'area alle altre del litorale sacrificandone il pregio caratteristico di costituire nel Litorale veneziano l'unico superstite *transetto* completo mare-laguna alla stato naturale, ricco delle varietà tipiche morfologiche, floristiche, faunistiche. Si tratta del resto di una viabilità che ancorché realizzata pensile e in legno contrasterebbe con le disposizioni del PALAV (art. 14 delle Norme Tecniche) che vietano l'apertura di nuove strade nell'Ambito di Caroman. Sarebbe inoltre una viabilità ciclabile non collegabile a quella di Pellestrina essendo il lungo tratto ai piedi del Murazzo inidoneo ad essere pista ciclabile a norma se non con pesante ed oneroso allargamento della sede. L'oasi di Caroman, come il complesso contermini (Forte Barbarigo, ecc.) va visitata e raggiunta con delicatezza, anche con po' di fatica, semplicemente a piedi lungo percorsi attrezzati e negli orari e nei modi definiti.
- b) Il percorso longitudinale mediano nord-sud va mantenuto alla stato attuale di sentiero. Esso consente di raggiungere comunque il porto-rifugio, anche per le necessità degli insediamenti esistenti, e sicuramente qualche attracco per piccole imbarcazioni per tali esigenze è facilmente qui ricavabile mentre

- è da eliminare qualsiasi ulteriore pontile (e comunque darsene ed attracchi) a lato Laguna, dove invece vanno tutelati e ricostituiti i bassi fondali e le praterie di fanerogame.
- c) La sacca ad est del porto-rifugio ("Area D"), non trova ragione di esistere di per sé, né sono condivisibili i ponti e le forme di copertura e di organizzazione artificiosa e geometrica del suolo. Si chiede quindi di ridurre l'isola fino alle esigenze minimali di delimitazione del porto-rifugio e considerare tutta la parte eccedente come cava di prestito per operazioni di ricomposizione naturalistica in laguna (utilizzando i sedimenti) e per opere di difesa marittima (utilizzando il pietrame della conterminazione). Con l'eliminazione della gran parte della sacca si potrà quindi procedere al ripristino del basso fondale a fanerogame, di particolare interesse essendo situato nella zona di transizione mare-laguna.
- d) Tutta l'estremità sud dell'Isola di Pellestrina potrà dunque essere oggetto di rinaturalizzazione, ricostruendo il bordo irregolare terra-acqua, con tratti di mediazione canneti-bassi fondali, in linea con obiettivi del Piano Europa delle misure di compensazione.
- e) Le economie di spesa ricavabili dall'attuazione delle suddette proposte potranno essere convenientemente utilizzate per il restauro del Forte Barbarigo e del suo contesto naturalistico (a partire dal ripristino dello scambio d'acqua tra laguna e fossato che darebbe una forte valenza al relativo habitat) nonché per l'attrezzamento di quanto necessario per la gestione dell'oasi naturalistica di Caroman.