

Ritengo opportuno, in questa fase di pubblica consultazione relativa alle opere di compensazione del Mose, riproporre il contributo – che reputo tuttora attuale – che ho personalmente elaborato ed è stato inviato, nel gennaio 2016, al Consorzio Venezia Nuova.

Il Comune di Chioggia, come noto, ricade interamente nell'ambito di applicazione della Legge 16 aprile 1973, n. 171, la cosiddetta "*Legge speciale per Venezia e Chioggia*", il cui art. 1 così recita: "*La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è dichiarata problema di preminente interesse nazionale. La Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socioeconomica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione*".

La *ratio* che ha ispirato la genesi della normativa predetta appare evidente: il territorio lagunare, poggiando sull'acqua, è stato riconosciuto, per la sua straordinaria fragilità ed il suo grande pregio, meritevole di attenzioni e di tutele "speciali", atte a preservarne le ricchezze paesistiche, storiche, archeologiche ed artistiche e ad assicurarne la vitalità socioeconomica.

Al fine di garantire effettività alle anzidette esigenze di tutela, si è dato corso, tra le altre opere, alla realizzazione del Mose, la cui straordinaria importanza va commisurata all'ambiziosissimo obiettivo che ne ha determinato la genesi: difendere in via definitiva la Laguna di Venezia da un mare sempre più aggressivo ed incombente, destinato, in assenza di concreti interventi di salvaguardia, a prendere il sopravvento su Venezia ed il territorio circostante.

Il Mose, come noto, ha incontrato notevoli resistenze da parte di Istituzioni e di Comunità lagunari, oltre che di molte associazioni ambientaliste, che hanno denunciato a più riprese le sostanziali ed irreversibili alterazioni morfologiche dell'ambiente lagunare quale diretta conseguenza dei lavori di realizzazione dell'opera.

Invero, pur non disconoscendosi la sicura valenza delle finalità che hanno condotto all'apertura dei cantieri del Mose, non può sottacersi, al contempo, l'indubbia incidenza dell'opera sull'ecosistema lagunare, con importanti conseguenze non solo dal punto di vista strettamente ambientale, ma anche in

relazione a tutte le attività produttive che vivono grazie al mare e alle risorse che genera.

A tale riguardo, si deve evidenziare come il complesso di interventi correlati alla realizzazione delle dighe mobili, abbia compromesso in misura significativa la vitalità di un comparto, quello della pesca, che ha visto radicalmente mutare lo scenario naturale di riferimento per la propria attività.

Così come non possono essere trascurate le significative limitazioni che i lavori del Mose hanno comportato per cittadini e turisti, che per lungo tempo non hanno potuto fruire nella sua interezza ed integrità di uno dei siti più pregiati ed apprezzati dell'intero territorio chioggiotto, quello della diga posta a sud della bocca di porto di Chioggia e delle aree ad essa limitrofe.

Vi sono quindi importanti ragioni ambientali, economiche e sociali che impongono l'adozione di misure intese a "compensare" i territori che sono stati costretti a "subire" - e certamente "subiranno" - gli effetti derivanti dalla realizzazione di un'opera che, pur se finalizzata a rendere definitivamente efficace la difesa della Laguna di Venezia e dei suoi territori dall'invasione delle acque, ha innegabilmente comportato una significativa ed irreversibile compromissione dell'ecosistema lagunare, con le negative conseguenze sui territori e le popolazioni delle quali, pur se sommariamente, si è fatto cenno.

Quanto alle sole ragioni di natura strettamente ambientale, la Commissione Europea ha dato avvio ad una procedura di infrazione a carico della Repubblica Italiana per violazione delle Direttive in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (Direttive 85/337/CEE e 97/11/CEE) e di Valutazione Ambientale Strategica (Direttiva 2001/42/CEE); la procedura anzidetta è stata archiviata in seguito all'elaborazione, da parte dell'Italia, di un *Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC IT3250003, IT3250023, IT3250030, IT3250031 e della ZPS IT3250046*.

Ritengo riduttivo, peraltro, che il Piano, per le ragioni che ho sommariamente evidenziato, si limiti ad attuare una "compensazione" riferita ai soli aspetti di natura ambientale, trascurando di considerare i negativi effetti di tipo socioeconomico che le popolazioni lagunari hanno subito quale diretta conseguenza degli interventi legati alla realizzazione del Mose.

Ciò, appare tanto più indispensabile quanto più si tenga conto che quelle conseguenze si sono pesantemente riversate su di un territorio che soffre, per la sua conclamata fragilità, di un **deficit strutturale di competitività**, la cui sussistenza ha

condotto ad una precisa assunzione di responsabilità da parte della Repubblica Italiana: invero, tra gli impegni che lo Stato ha fatto propri nei riguardi di Venezia e della sua laguna (art. 1 della Legge 16 aprile 1973, n. 171, la cd. “*Legge speciale per Venezia e Chioggia*”), vi è proprio quello di assicurarne “**la vitalità socioeconomica nel quadro dello sviluppo generale e dell’assetto territoriale della Regione**”.

Alla luce di quanto sopra, credo necessario riempire di nuovi e più precisi contenuti il concetto di “*opere di compensazione*”, che andrà inteso non solo in riferimento ad interventi di carattere strettamente ambientale ma anche quale momento “risarcitorio” e di “restituzione” nei riguardi della popolazione lagunare: ciò, attraverso azioni positive che siano capaci di garantire dinamismo e vitalità al tessuto economico e sociale della Laguna di Venezia, tali da comportare, altresì, il concreto adempimento degli impegni assunti dallo Stato Italiano nella legislazione speciale cui *supra* si è fatto testuale ed analitico riferimento.

Così ridefinito il concetto di “*opere di compensazione*”, indicherò per sommi capi, qui di seguito, le ragioni per le quali richiedere, a nome della Comunità e del Territorio che rappresento, la realizzazione di alcuni importanti interventi, ciascuno dei quali va nella direzione di coniugare le immancabili esigenze di ripristino ambientale con l’altrettanto necessaria attenzione e cura per l’Uomo che di quell’ambiente fa parte integrante.

1. Recupero del Forte di San Felice.

L’intervento in questione rientra tra quelli ricompresi nel *Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC IT3250003, IT3250023, IT3250030, IT3250031 e della ZPS IT3250046.*

Nella relazione di sintesi che accompagna il Piano, la misura viene così descritta: “*Il Forte San Felice occupa un’area di circa 33.000 metri quadrati posta all’estremità Nord del litorale di Sottomarina, tra il mare, la Laguna ed il centro storico di Chioggia (dal quale dista poche centinaia di metri) e costituisce un sito di inestimabile valore paesaggistico, storico, ambientale ed architettonico, nel quale sono andati stratificandosi nel tempo gli interventi difensivi e militari, e dove si conservano presenze di notevole pregio. L’intervento di riqualificazione dell’oasi prevede il diradamento della vegetazione infestante, soprattutto la robinia, a favore del pioppo bianco, ed il controllo dei rovi. Interventi similari, in accordo con i competenti Servizi Forestali, potranno essere eseguiti anche nell’area esterna. Qui sarà possibile ripristinare alcune pozze retrodunali e controllare la vegetazione infestante. I nuclei*

alberati ed arbustivi oggetto di intervento aumenteranno il proprio valore per quanto riguarda diverse specie di uccelli di interesse comunitario, prevalentemente passeriformi”.

Il Forte San Felice costituisce patrimonio identitario della Città di Chioggia e ne rappresenta uno dei maggiori siti storici, da conservare e tramandare alle generazioni future in un’ottica di fruizione pubblica: per garantire il raggiungimento di tale obiettivo, risulta necessario provvedere al restauro e alla manutenzione straordinaria dell’intero complesso, che vanta il primato di essere la prima fortezza della Serenissima Repubblica di Venezia in territorio lagunare, il cui Castello, denominato della “Lupa”, risale al 1385, con tracce di insediamenti precedenti.

Gli interventi consistono nella messa in sicurezza, mediante consolidamento, degli edifici in pericolo di crollo e nel successivo loro integrale restauro, oltre che nel recupero delle strutture già in parte collassate.

La Regione Veneto, con Deliberazione giunta n.1823 del 19 giugno 2007, ha approvato un progetto preliminare per il recupero, con finalità turistiche, di tale complesso: ciò, quale efficace declinazione del dichiarato obiettivo di tutela del sistema delle fortificazioni veneziane e di restituzione di esse all’uso collettivo, da realizzarsi mediante un percorso di concreta sostenibilità economico-gestionale: quel progetto può essere un valido punto di partenza per consentire, in tempi rapidi, di definire gli obiettivi di sistema e la pianificazione di dettaglio correlati all’integrale recupero del Forte San Felice e dell’oasi verde che lo circonda.

Il Forte si trova a ridosso dei cantieri del Mose: viene subito da pensare come la prossimità dell’uno rispetto all’altro non sia casuale, essendo presenti sicure analogie funzionali tra le due opere: la prima ha svolto, lungo il corso di circa 600 anni, un fondamentale ruolo di difesa della laguna di Venezia dall’invasione del nemico; la seconda, dovrà difendere Chioggia da un mare sempre più aggressivo e violento e dagli “insulti” della natura; entrambe le realtà, quindi, destinate a proteggere il territorio chioggiotto e a garantire vita, sicurezza, prosperità e “pace” alla sua popolazione.

Si tratta di analogie di una suggestione tale da rendere impensabile che gli interventi di compensazione del Mose non ricomprendano la restituzione alla comunità clodiense di un’opera decisiva perché Chioggia potesse essere difesa, conservata e preservata nel corso di ben seicento anni di vita: non può, il Mose, nato per difendere Chioggia dalle acque, non omaggiare la storia difensiva della Città e le opere che ne hanno garantito, nel corso dei secoli, sicurezza e protezione; non può non assicurare fattiva e operosa memoria ad un sito che rischia fortemente

di perdere per sempre i suoi tratti identitari, che certo non potranno essere rinvenuti nel cumulo di macerie e di rovine che presto ne rappresenteranno, in mancanza di un concreto intervento di recupero, il sicuro e tragico destino.

Il Mose, se riuscirà a garantire la vita del Forte, potrà riceverne idealmente e a pieno titolo il testimone: sarà come realizzare una sorta di passaggio di consegne tra il Forte San Felice – che per seicento anni ha garantito la difesa di Chioggia e della Laguna di Venezia dagli attacchi del nemico – ed il Mose, che realizzerà, per il futuro, l’obiettivo di difendere il territorio clodiense dal mare e dai suoi eccessi, purtroppo sempre più frequenti.

Accanto al recupero del forte, andrà prevista la valorizzazione della vicina oasi verde attualmente non accessibile: ciò, mediante la realizzazione di un parco naturalistico, la salvaguardia della vegetazione autoctona dell’ambiente costiero e lagunare, la realizzazione di specifici percorsi ciclabili e pedonali di cui si prevede il collegamento e la connessione al sistema esistente.

2. Realizzazione di un percorso ciclabile che colleghi Cavallino Treporti a Chioggia sfruttando i cassoni del Mose posizionati alle bocche di porto di Cavallino, Lido e Chioggia.

Il Mose, come noto, ha incontrato importanti resistenze, con principale riferimento al mondo dell’ambientalismo locale e nazionale, che ne ha denunciato, a più riprese, il pesante impatto sull’ecosistema lagunare: è proprio in forza di quelle prese di posizione che si è giunti, in seguito all’apertura di una procedura di infrazione a carico dell’Italia da parte della Commissione Europea, all’elaborazione del *Piano delle opere di compensazione* cui si è fatto riferimento.

Non è questa la sede per entrare nel merito delle polemiche che hanno accompagnato la genesi del Mose e le fasi di realizzazione dell’opera: ciò che preme evidenziare, nel presente contesto, è l’opportunità *latu sensu* “politica” di rendere il sistema di dighe mobili fruibile non solo per gli scopi per cui è stato pensato, ma anche per consentire la realizzazione di un percorso ciclopedonale all’interno dei cassoni che ne rappresentano la struttura portante, conferendo un senso “ambientale” e “sostenibile” ad un’opera considerata quale antitesi assoluta degli stessi concetti di “ambiente” e di “sostenibilità”.

Sarà così possibile collegare per “via sublagunare” Cavallino, Venezia e Chioggia, consentendosi, con ciò, che il Mose possa divenire uno straordinario motivo di richiamo internazionale per tutti coloro che praticano e vogliono vedere valorizzato il cosiddetto turismo “lento” e “sostenibile”, che, nello specifico, trova nelle tanto osteggiate dighe mobili l’elemento che, per paradosso, ne permette una concreta modalità di attuazione: il Mose, quindi, quale perfetto alleato di natura, ambiente e di turismo ecosostenibile, e non, come finora si è ritenuto, loro sicuro contraltare.

Un percorso ciclopedonale di tale importanza e significato deve trovare completamento a sud nel collegamento con il Delta del Po: sarà fondamentale, a tale riguardo, che si realizzi, grazie agli interventi di compensazione, il marginamento della riva del Lusenzo prospiciente l’Ospedale di Chioggia, di cui si tratterà nel dettaglio nel paragrafo successivo.

Ciò, consentirà di raggiungere in bicicletta, per il tramite del percorso ciclabile di Brondolo, il nuovo ponte sul fiume Brenta, già finanziato e di prossima realizzazione; potendosi così proseguire, mediante opere ancora da realizzarsi, fino al successivo ponte sull’Adige e di lì fino al Parco del Delta del Po.

Con ciò, sarà possibile l’unione di due realtà naturalisticamente impareggiabili, la Laguna di Venezia ed il Delta del Po, mediante un unico grandioso percorso ciclabile.

Appare opportuno, nel presente contesto, formulare qualche cenno nei riguardi del Delta del Po, il cui Parco è stato proclamato, al pari della Laguna di Venezia, Patrimonio dell’Umanità: il riconoscimento ufficiale è arrivato dal Comitato Internazionale del programma MAB (*Man and the biosphere*) dell’Unesco, che ha decretato il Sito in questione quale Riserva della Biosfera dell’importante Organismo internazionale.

Il Delta del Po ricomprende una vasta area geografica di circa 140.000 ettari che dal Veneto arriva fino a Ravenna, in un susseguirsi di ambienti caratterizzati dalla presenza di boschi, valli d’acqua dolce e salmastra, saline, dune e pinete di rara bellezza: un vero e proprio mosaico di ecosistemi, che con oltre 300 specie di uccelli segnalate negli ultimi decenni, di cui oltre 150 nidificanti e più di 180 svernanti, fa del Parco del Delta del Po una delle aree ornitologiche più rilevanti d’Europa.

Si notino le suggestive analogie che legano gli ambienti della Laguna di Venezia a quelli del Delta del Po, che rendono naturale pensare ad una infrastruttura leggera

che sancisca, mediante opere, l'alleanza tra i due territori: unire le due straordinarie realtà mediante un percorso ciclopedonale di così grande fascino e richiamo, non può non rappresentare preciso obiettivo di una dimensione pubblica che abbia a cuore lo sviluppo sostenibile di ambienti così preziosi e fragili e che si preoccupi di garantirne, nel contempo, sia la salvaguardia ambientale che la vitalità socioeconomica.

Si aggiunga il fatto che un tale tratto di percorso si viene ad inserire nell'ambito del cosiddetto Progetto "Ven.To", elaborato dal Politecnico di Milano e fatto proprio dal Governo, che di recente, per il tramite del Ministro alle Infrastrutture On. Graziano Delrio, ha assicurato pieno e fattivo sostegno nei riguardi dell'iniziativa, convenendo circa le straordinarie opportunità di sviluppo e occupazione correlate ad opere di tale natura: si tratta, nello specifico, di un collegamento ciclopedonale che unisca, sfruttando gli argini del Po, Torino e Venezia; evidente, quindi, come il percorso che intende legare la laguna veneziana al Delta del Po, si venga ad inserire perfettamente, costituendone parte integrante, nel più ampio Progetto "Ven.To".

3. Completamento opere di vivificazione e riqualificazione ambientale e turistica del bacino del Lusenzo e realizzazione di percorsi ciclopedonali di collegamento al Centro Storico di Chioggia.

Nella relazione con la quale si dà notizia degli esiti del monitoraggio del *Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC IT3250003, IT3250023, IT3250030, IT3250031 e della ZPS IT3250046*, si legge, al punto 3.1, quanto segue: *"Nell'ambito del Piano 2007 è prevista la realizzazione di una serie di interventi finalizzati alla riqualificazione dell'area del Lusenzo. Lo scopo di tali interventi è di riqualificare una zona in vario modo degradata sotto il profilo ambientale al fine di migliorare la qualità del corpo dell'acqua, ridurre i fenomeni distrofici e di produzione di idrogeno solforato e di predisporre il miglioramento dei pattern di circolazione idrodinamici. In questo modo potrà essere dato, quindi, un fondamentale contributo alla conservazione della biodiversità della ZPS IT3250046 [...]"*.

Al successivo punto 3.1.1., rubricato *"Riqualificazione ambientale nel bacino del Lusenzo"*, si legge: *"L'intervento prevede il dragaggio di circa 170.000 metri cubi di sedimenti nel nuovo canale del Lusenzo esterno e la riqualificazione dell'area della Laguna del Lusenzo interno. Il progetto esecutivo della prima fase dell'intervento*

relativo al dragaggio di una prima parte, pari a circa 200.000 metri cubi di sedimenti nella Laguna del Lusenzo interno, è stato ultimato”.

La misura di compensazione appena descritta, rappresenta una concreta risposta agli eventi di eutrofizzazione e proliferazione algale presenti nel bacino, consentendo di dare seguito al processo di recupero ambientale e turistico dell'area del Lusenzo interno, già riqualificata grazie ad interventi di costruzione delle nuove rive realizzati dal Magistrato alle Acque negli anni '90: si prevede, nello specifico, il dragaggio dei fondali sino ad una profondità di 1,8 m rispetto al medio mare, con il recupero dei sedimenti conferiti a formare strutture morfologiche in altre aree esterne al bacino di scavo; verrà così aumentato il ricambio d'acqua e ridotta l'evaporazione, con creazione di vie d'acqua che consentano di limitare il proliferare delle biomasse algali, e permettano la pratica di attività sportive e ricreative per le quali il Comune di Chioggia ha in programma lo sviluppo di apposite strutture.

Sarà così possibile coniugare le esigenze di carattere strettamente ambientale con l'obiettivo di favorire lo sviluppo di attività sociali, ricreative e sportive nel Bacino del Lusenzo interno, che dovrà assumere il ruolo, già previsto nel Piano d'Area, di vera e propria **piazza d'acqua**, capace di collegare ed unire, in un abbraccio “liquido”, i centri urbani di Chioggia e Sottomarina.

L'intervento sullo spazio acqueo della laguna del Lusenzo dovrà spingersi a sud fino all'imbocco del canale Fossetta: qui, oltre alla riprofilatura dei fondali per favorire il ricambio d'acqua, si prevede il recupero morfologico delle rive collegandole al percorso ciclopedonale che unisce Chioggia, Sottomarina e Borgo San Giovanni.

Si prevede di rialzare e ristrutturare le rive, con fondazioni in calcestruzzo e rivestimento di mattoni, su entrambe le sponde sul Canale Fossetta fra il ponte ciclopedonale in legno realizzato al limite sud del bacino del Lusenzo interno ed il ponte stradale di Viale Mediterraneo, con marciapiede e pista ciclabile.

I lavori consentiranno di proteggere l'area dalle acque medio alte e migliorare la funzionalità delle aree di sponda, dotandole di infrastrutture, arredo urbano e servizi essenziali, e predisponendo inoltre il passaggio di diversi sottoservizi.

Il recupero della funzionalità delle sponde, in parte attualmente inutilizzate, permetterà di arrestare il dissesto delle rive e di ridefinire il limite dei territori con opere di sponda attrezzate. Per il completamento del percorso ciclopedonale della laguna del Lusenzo si prevede infine il collegamento con l'area del centro storico intervenendo sui ponti che collegano Chioggia all'isola dell'Unione e a Sottomarina.

Le strutture attuali dei ponti, oltre a versare in condizioni di sicurezza alquanto precarie, non sono più adeguate alla frequenza del passaggio dei natanti e alle loro dimensioni.

Il dragaggio dei fondali del Lusenzo, renderà necessario l'escavo di circa 200.000 metri cubi di sedimenti, per i quali si pone il problema della loro collocazione o del loro smaltimento: ritengo utile, valorizzando la specifica vicenda del Lusenzo in un'ottica di sistema e di ottimizzazione delle risorse, che i fanghi vengano destinati alla vicina Isola di Aleghero, ove l'Amministrazione che rappresento intende collocare il nuovo Mercato Ittico.

Il Mercato Ittico all'ingrosso, ubicato nel cuore del centro storico di Chioggia, impedisce, per la rilevanza e la consistenza delle attività che vi si svolgono e di quelle ad esse correlate, la piena attuazione delle finalità di tutela consacrate nella legislazione speciale sopra richiamata: ciò, con particolare riferimento all'imponente mole di traffico di automezzi, anche di grandi dimensioni, che "insulta" quotidianamente le vie più prestigiose e caratteristiche del centro storico cittadino, del tutto incompatibili, per la loro fragilità strutturale, con il transito di mezzi pesanti.

Chioggia, invero, è definita la "*piccola Venezia*", essendovi perfetta analogia tra i temi architettonici tipici della capitale della Laguna e quelli presenti nel tessuto urbanistico del centro storico clodiense: in ciò, risiede la ragione di una legislazione speciale comune, che dal 1973 prevede particolari tutele per i territori veneziano e chioggiotto, la cui salvaguardia, come detto, è stata considerata "*problema di preminente interesse nazionale*".

Si aggiunga che la struttura mercatale attuale, realizzata nel lontano 1960, non appare più coerente, per la sua collocazione e per le limitate dimensioni, con lo sviluppo delle attività di commercializzazione del pescato, determinando, quale conseguenza diretta, una forte incidenza negativa sull'intero comparto della pesca chioggiotta, di dimensioni quanto meno nazionali.

Va sottolineato, a tale proposito, come il Mercato Ittico di Chioggia serva una delle flotte pescherecce più importanti d'Italia, prima per numero di imbarcazioni e seconda, per tonnellaggio, alla sola Mazara del Vallo.

Appare evidente, quindi, come sia indifferibile la realizzazione di una nuova struttura per la commercializzazione del pesce, da collocarsi in una zona che sia capace di coniugare l'esigenza, per i pescherecci, di una facile accessibilità, con la

garanzia di agevoli e rapidi collegamenti con la Strada Statale Romea: con ciò, si restituirebbe, da un lato, piena effettività alla Legge Speciale per Venezia e per Chioggia e alle tutele ivi disposte; dall'altro, si garantirebbe futuro e prospettiva al comparto della pesca chioggiotta, la cui rilevanza nazionale impone l'adozione di scelte logistiche che ne assicurino la piena vitalità ed evitino che i limiti strutturali sopra evidenziati ne determinino una lenta ed inesorabile agonia.

Per garantire gli obiettivi sopra descritti, la Giunta del Comune di Chioggia, con delibera n. 136 del 19 giugno 2013, ha individuato nell'area definita "*Isola di Aleghero*" la zona nella quale collocare in via definitiva il nuovo Mercato Ittico all'ingrosso; si precisa che nel corpo di quel provvedimento veniva indicata anche una soluzione provvisoria, che prevedeva, per ragioni legate ad una ipotizzata maggiore rapidità di realizzazione, che il nuovo Mercato Ittico venisse temporaneamente collocato – mediante manufatti "leggeri" - nella zona di Val da Rio, in un'area, cioè, già strutturata in quanto adibita ad operazioni di natura strettamente portuale.

Peraltro, l'ipotesi di collocazione provvisoria del nuovo Mercato Ittico in una zona tipicamente funzionale alle attività del Porto, soffre di insuperabili criticità ed andrà abbandonata, comportando la sottrazione di spazi importanti alla portualità locale ed inibendone le prospettive di sviluppo: in tal senso, depongono la rinnovata centralità del nostro scalo legata alle dinamiche metropolitane di prossima attuazione; le imminenti alleanze con il Porto di Venezia, che vede nella vocazione fluviomarittima dello scalo di Chioggia un'importante prospettiva di crescita dell'intera portualità lagunare; la futura realizzazione della piattaforma d'altura al largo della bocca di Malamocco, che renderà necessario il coinvolgimento del Porto di Chioggia quale terminal *onshore*, con l'indispensabile correlata individuazione di spazi dedicati allo scopo; le sinergie già in atto con Venezia per garantire allo scalo clodiense un ruolo non marginale in ambito crocieristico, rendendo concreto quanto disposto dal Comitato dell'8 agosto 2014, che ha avallato e politicamente sdoganato il concetto di "*sistema crocieristico della laguna di Venezia*".

L'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia (ASPO), in pieno accordo con il Comune che rappresento, ha commissionato all'Università La Sapienza di Roma l'elaborazione e la redazione delle linee generali del nuovo Piano Regolatore del Porto: lo studio, coordinato dal Prof. Orazio Carpenzano, ha individuato nell'Isola di *Aleghero* l'area più indicata per realizzarvi il nuovo Mercato Ittico all'ingrosso. In tale progetto vengono evidenziate le motivazioni cogenti che rendono irrinunciabile, in una prospettiva di concreto sviluppo del territorio chioggiotto, che le scelte

dell'Amministrazione che rappresento vengano orientate decisamente e senza indugi nella direzione anzidetta.

Risulta indispensabile, quindi, mettere rapidamente in atto tutte le azioni che garantiscano la realizzazione dell'opera in questione in tempi ragionevoli: ne va, come detto, del necessario rispetto della legislazione speciale che tutela il centro storico di Chioggia, che non può più tollerare il quotidiano "insulto" legato al transito di mezzi pesanti diretti all'attuale sede del Mercato; ne va, altresì, della garanzia di sopravvivenza di un comparto, quello della pesca chioggiotta, la cui rilevanza nazionale impone l'adozione di soluzioni che lo liberino dal contesto asfittico nel quale è chiamato oggi ad operare: è urgente, invero, che le attività di commercializzazione del pescato vengano collocate quanto prima in un ambiente strategicamente favorevole e logisticamente prossimo alle principali arterie di traffico, obiettivo che viene senz'altro assicurato grazie all'ubicazione del nuovo Mercato Ittico nell'isola di *Aleghero*.

Ciò detto, appare quanto mai opportuno che i sedimenti relativi ai lavori di dragaggio del bacino del Lusenzo vengano destinati ad implementare l'Isola di *Aleghero*, la cui conformazione attuale non risulta coerente con gli obiettivi consacrati nella progettazione del nuovo Mercato Ittico come elaborata dal Prof. Orazio Carpenzano e con lo sviluppo urbanistico che la maggiore estensione dell'Isola potrà consentire: con ciò, si compirebbe un primo fondamentale passo nella direzione della realizzazione del nuovo Mercato, obiettivo la cui attuazione rappresenta concreta e perfetta declinazione delle finalità consacrate nella Legge Speciale, pesantemente vanificate a causa del permanere della struttura mercatale nel pieno centro storico di Chioggia.

Confidando nel pieno accoglimento delle istanze sopra formulate, ringrazio per l'attenzione e porgo cordiali saluti.

Chioggia, 8 gennaio 2016

Avv. Giuseppe Casson

(Sindaco di Chioggia)