

Circolo del Partito Democratico “Giorgio Ambrosoli”, di Lido e Pellestrina

oggetto: osservazione ai progetti di inserimento paesaggistico e ambientale delle opere alle bocche di porto.

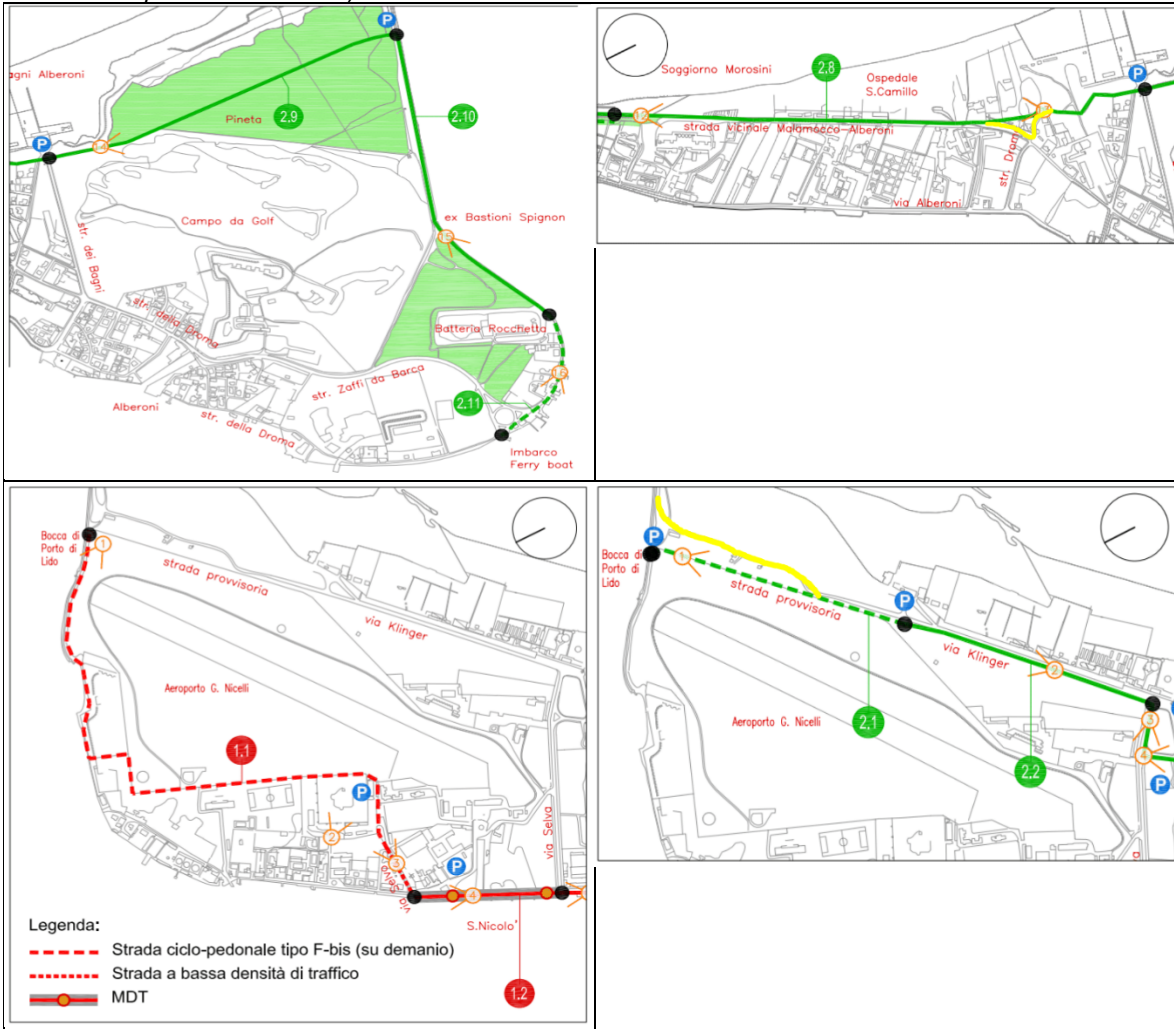
Nell'ambito della procedura di consultazione pubblica sugli interventi complementari alle opere esterne del sistema MOSE, si intende con la presente formulare delle **proposte di criteri unitari riguardo alla ricucitura con il sistema ambientale e con la mobilità dolce alle testate delle isole di Lido e Pellestrina.**

Si rileva innanzitutto come i progetti non abbiano considerato né i documenti di pianificazione della mobilità ciclistica locale (*Biciplan del Lido* approvato con deliberazione di giunta comunale n. 63/2011; *Biciplan di Pellestrina* approvato con deliberazione di giunta comunale n. 270/2013), né lo sviluppo di itinerari ciclistici di largo respiro come la *ciclovia VENTO* (Torino–Venezia) che fortemente interesserà le due isole. Non risulta neppure valutato il carico antropico effettivamente sostenibile in ragione della presenza di delicate aree di interesse naturalistico (aree SIC e ZPS). Neppure risulta valutata, in termini di sostenibilità economica ed ambientale/paesaggistica in senso lato, l'introduzione di nuove strutture e servizi (di rilevante impatto ed attrattori di visitatori), come piscine, ristoranti, nuovi percorsi, attracchi, ecc.).

Si formulano le seguenti richieste:

1. Vanno stralciati i progettati insediamenti di **nuove piscine, ristoranti e deposito coperto per biciclette, alla radice del molo di S. Nicolò**. Sulla nuova banchina in corrispondenza della radice del molo si può prevedere solo l'installazione di limitatissime strutture di servizio ai frequentatori (servizi igienici e piccolo bar).
2. L'**accesso al molo foraneo di S. Nicolò** deve essere solo a pedonale e ciclabile, con priorità alla pedonalità, secondo percorsi obbligati (con dissuasione della fuoriuscita) ed eventualmente allungati in modo da essere selettivi ed evitare frequentazioni massive: un unico percorso in terreno naturale, ad andamento preferibilmente sinuoso - anche utilizzando parte della viabilità di cantiere, per il resto debitamente rinaturalizzata - consenta di raggiungere da *Via Klinger* la radice del molo toccando i bunker, rendendo visibile la pista dell'aeroporto, le dune e la vegetazione di pregio. Tale percorso potrà poi essere integrato, verificate le esigenze aeroportuali e le disponibilità della Difesa, con un percorso lungo il lato esterno settentrionale dell'isola che consenta di visitare da *Riviera S. Nicolò* le strutture storiche del sistema difensivo, veneziano ed austriaco, fino al bastione del forte a lato bocca di porto, conformemente a quanto già delineato dal *Biciplan*.
3. Analogamente l'**accesso al molo foraneo di Alberoni** va limitato alla dimensione pedonale e ciclabile, evitando nuove sovrastrutture ed nuovi percorsi indicati nella progettazione in esame. Piuttosto, va studiata la possibilità di integrazione al percorso ciclabile indicato nel *Biciplan* in prosecuzione della *Strada Vicinale*, anche attraversando, con le dovute limitazioni ed opportuni accorgimenti, l'area soggetta a tutela ambientale. In particolare nella zona del *Murazzo Zandrini* vanno meglio definiti gli accessi alla spiaggia e piccole zone di parcheggio, anche per biciclette

Le indicazioni del Biciplan del Lido (2011), da considerare nella progettazione degli interventi complementari al MoSE, di ricucitura con il sistema ambientale e di connessione alla mobilità dolce.



4. Al lato sud della conca di navigazione alla Bocca di Malamocco non può che corrispondere un intervento di ricomposizione ambientale con dotazione di piccole infrastrutture a supporto di una frequentazione (balneare e cicloturistica) sostenibile. La demolizione della piarda di servizio al cantiere, con recupero anche in loco di una buona parte dei materiali, potrà consentire di attestare a sud della conca nuovi piccoli edifici per servizi igienici, camerini, bar, ristorante, un sistema di visita alle opere del MoSE e se possibile anche al faro rimasto ora isolato. L'accessibilità carrabile dovrà essere limitata alle esigenze di gestione, mentre sarà da privilegiare quella ciclopedonale come integrazione al percorso lungo Murazzi ed alla nuova ciclabile lato Laguna. Sarà inoltre da realizzare un percorso di visita pedonale-ciclabile a lato nord dell'isola che consenta la visita del Forte e della Batteria di S. Pietro. Poiché sono da considerare diversi aspetti: quelli dei nuovi possibili usi delle aree, dei percorsi, l'impegno di demolizione delle opere provvisionali di cantiere, i relativi costi, sia economici che in termini di impronta ambientale, le possibilità di utilizzo in prossimità dei materiali di demolizione, ... esigenze che potrebbero trovare in sede di specifica progettazione una sostenibilità complessiva, si chiede che la soluzione sia demandata all'esito di un apposito concorso di idee.

5. A sud di Pellestrina l'itinerario ciclabile non può che attestarsi in zona *Cimitero* restando il percorso sotto *Murazzo* limitato alla pedonabilità ed essendo da governare l'accesso all'**Oasi di Caroman** anche attraverso lo strumento della faticosità/ lunghezza del percorso: sono dunque da stralciare dal progetto nuovi pontili e percorsi ciclabili a sud e lato laguna.
6. In generale si chiedono **percorsi ciclopedonali con caratteristiche di naturalità**, senza illuminazione artificiale, con possibilità di transito ai mezzi meccanici riservata ai soli casi di emergenza per interventi di pronto soccorso e di gestione.

la Segreteria del Circolo Pd di Lido e Pellestrina

- Enrico Vianello
- Michele Tagliapietra
- Alvise Pagan
- Maria Giovanna Siet

Venezia, 8 luglio 2018