



Il canal Vena
nel centro storico
di Chioggia
(foto G. Marcoaldi)

La realizzazione del Mose

Proposte per la mitigazione e la compensazione

Premessa

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 e artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquina-*

mento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socioeconomica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione". Le motivazioni che hanno ispirato la predetta normativa appaiono evidenti: il territorio lagunare, poggiando sull'acqua, è stato riconosciuto, per la sua straordinaria fragilità e il suo grande pregio, meritevole di attenzioni e di tutele "speciali", atte a preservarne le ricchezze paesistiche, storiche, archeologiche e artistiche e ad assicurarne la vitalità socioeconomica. Al fine di concretizzare alle sud-

di **ALESSANDRO FERRO**

Sindaco di Chioggia





Figura 1.
Configurazione
della bocca di porto
di Chioggia
con le opere del Mose

1. Porto rifugio (bacino lato mare);
2. Porto rifugio (bacino lato laguna);
3. Porto rifugio (doppia conca di navigazione per pescherecci e piccole imbarcazioni);
4. Spalla nord;
5. Barriera;
6. Spalla sud;
7. Scogliera

dette esigenze di tutela, si è dato corso, tra le altre opere, alla realizzazione del Mose, la cui straordinaria importanza va messa in relazione con il suo ambizioso obiettivo: difendere in via definitiva la laguna di Venezia da un mare sempre più aggressivo e incombente, destinato, in assenza di concreti interventi di salvaguardia, a prendere il sopravvento su Venezia e il territorio circostante (Figura 1).

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 e 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 relativi, 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 modificato in misura significativa l'ecosistema lagunare, le correnti marine e l'erosione della costa, nonché messo in gioco 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 e integrità di uno dei siti più pregiati e apprezzati dell'intero territorio chioggiotto, quello della diga posta a sud della bocca di porto di Chioggia e delle aree ad essa limitrofe, compresa la laguna e la spiaggia stesse.

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

Quanto alle sole ragioni di natura strettamente ambientale, la Commissione Europea ha dato avvio a 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 del-*

le misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC IT3250003, IT3250023, IT3250030, IT3250031 e della ZPS IT3250046. Appare peraltro riduttivo che il Piano, per le ragioni sommariamente su evidenziate, si limiti ad attuare una “mitigazione” o “compensazione” riferita ai soli aspetti di natura ambientale, trascurando di considerare i negativi effetti di tipo socio-economico 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 a 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 cosiddetta “Legge speciale per Venezia e Chioggia”), vi è proprio quello di assicurarne “la vitalità socio-economica nel quadro dello sviluppo generale e dell’assetto territoriale della Regione”.

Alla luce di quanto sopra, appare necessario riempire di nuovi e più precisi contenuti i concetti di “opere di mitigazione” e di “opere di compensazione”, che sarebbe opportuno intendere, quindi, non solo in riferimento a interventi di carattere strettamente ambientale o architettonico, ma anche quale momento “risarcitorio” e di “restituzione” nei riguardi della popolazione lagunare, 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 sopra si è fatto testuale e analitico riferimento.

Proposte di intervento

Così ridefiniti i concetti di “opere di mitigazione” e di “opere di compensazione”, indicheremo ora per sommi capi, qui di seguito, le ragioni per le quali richiedere, a nome della Comunità e del Territorio di Chioggia, la realizzazione di alcuni importanti interventi, ciascuno dei quali va nella direzione di coniugare le immancabili esigenze di ripristino architettonico e ambientale con l’altrettanto necessaria attenzione e cura per l’Uomo che di quell’ambiente fa parte integrante.

1. Inserimento dell’opera Mose all’interno del cuore vivificato del territorio attraverso un ampio itinerario ciclabile che colleghi Cavallino Treponti al Delta del Po passando per Lido di Venezia, l’isola di Pellestrina, l’oasi di Ca’ Roman e Chioggia

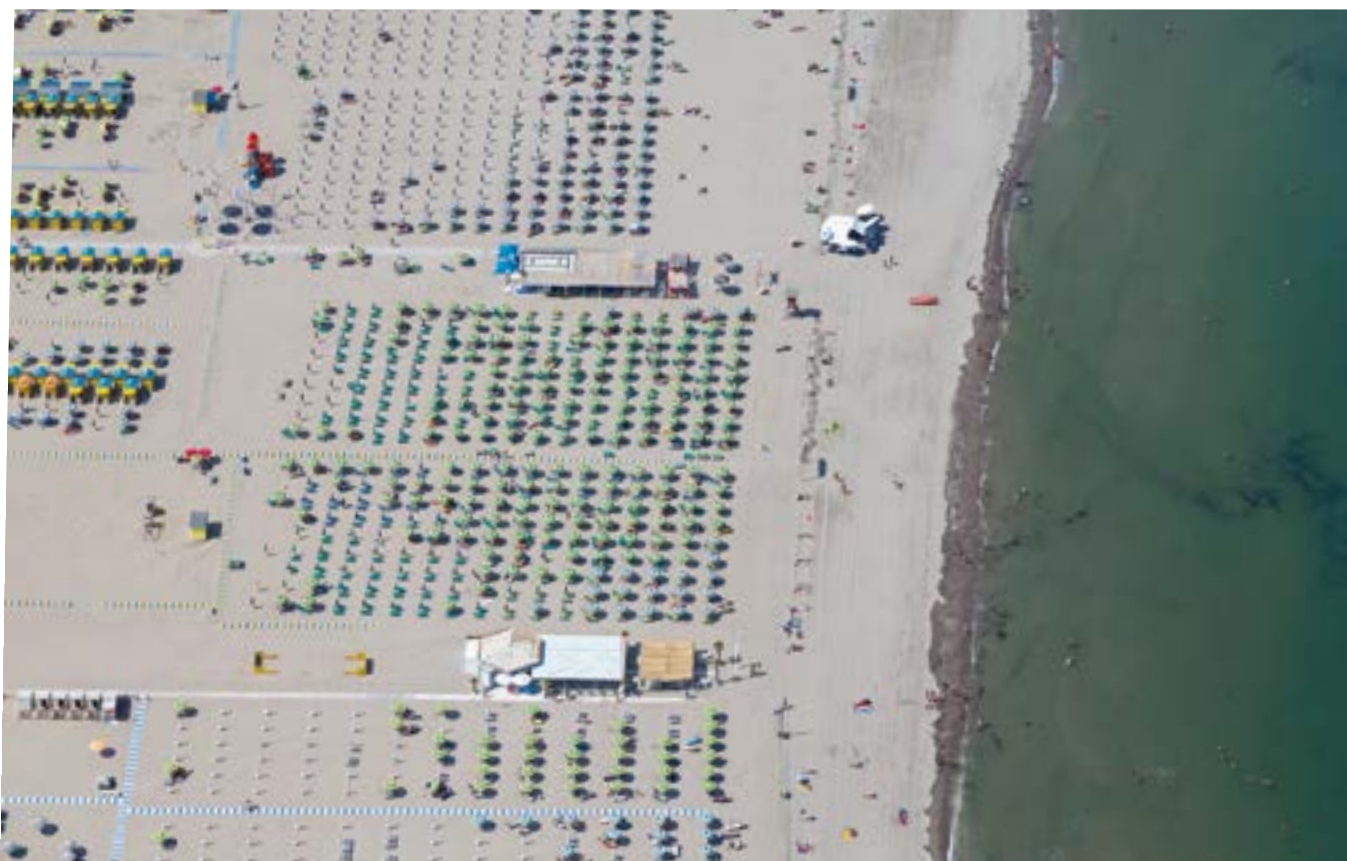
Il Mose, come noto, ha incontrato importanti resistenze, con principale riferimento al mondo dell’ambientalismo locale e nazionale, che ne ha denunciato, a più riprese, il pesante impatto sull’ecosistema lagunare: è proprio in forza di quelle prese di posizione che si è giunti, in seguito all’apertura di una procedura di infrazione a carico dell’Italia da parte della Commissione Europea, all’elaborazione del Piano delle opere di mitigazione e compensazione cui si è fatto più sopra 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 di rendere il sistema di dighe mobili non solo fruibile per gli scopi per cui è stato pensato, ma anche utile per lo sviluppo dell’intera vitalità socio-economica lagunare, inserendolo nella vita attiva delle città che lo abbracciano e, conferendo un senso “ambientale” e “sostenibile” a un’opera considerata quale antitesi assoluta degli stessi concetti di “ambiente” e di “sostenibilità”.

Il Mose diventerebbe quindi una vera e propria “cerniera” tra i territori, unendoli e diventandone parte integrante attraverso lo sviluppo di un itinerario che, sfruttando la possibilità di creare collegamenti con traghetto di superficie tra una sponda e l'altra, nonché aree attrezzate per la sosta e il riposo di ciclisti e pedoni, verrebbe ad essere 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 contraltare.

Un percorso ciclopedonale di tale importanza e significato deve trovare completamente anche 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 Lusanzo prospiciente l'Ospedale di Chioggia, e quei piccoli tratti di collegamento (come la messa in sicurezza ciclo-pedonale dei ponti di attraversamento del Brenta e dell'Adige) che consentirebbero di raggiungere in bicicletta, per il tramite del percorso ciclabile di Brondolo e quello di Isola Verde, potendosi così proseguire, attraverso l'argine dell'Adige, fino alle Valli di Rosolina e di lì fino al Parco del Delta del Po. Sarà così possibile l'unione di due realtà naturalisticamente impareggiabili, la laguna di Venezia e 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 Programme*) 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 a una infrastruttura leggera che sancisca, mediante opere, l'alleanza tra i due territori: unire le due straordinarie realtà attraverso 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 socio-economica. Si aggiunga il fatto che un tale tratto di percorso si viene a collegare a quello previsto nell'ambito del cosiddetto Progetto “Ven.To”, elaborato dal Politecnico di Milano: si tratta, nello specifico, di un collegamento ciclopedonale che dovrebbe unire, sfruttando gli argini del Po, Torino e Venezia. Risulta evidente, quindi, come il percorso che possa permettere di legare la laguna di Venezia al Delta del Po, si venga a inserire perfettamente, costituendone parte integrante, nel più ampio Progetto “Ven.To” nonché nell'ambito delle piste ciclabili regionali, potendo diventare un itinerario unico in Europa.



2. Ripascimento strutturale delle spiagge di Sottomarina, le dune e Isola Verde.

Il sabbiodotto

Come si diceva, è indubbia l'incidenza dell'opera Mose sull'ecosistema lagunare, con le importanti conseguenze che essa ha determinato e determinerà 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 modificato in misura significativa l'ecosistema lagunare, le correnti marine e l'erosione della costa nonché abbia messo in gioco 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 e integrità di uno dei siti

più pregiati e apprezzati dell'intero territorio chioggiotto, quello della diga posta a sud della bocca di porto di Chioggia e delle aree ad essa limitrofe, compresa la laguna e la spiaggia stesse.

Appare, in questo quadro, strategicamente lungimirante e assai decisivo rendere strutturali le soluzioni ad alcune delle problematiche evidenziate, una tra le quali, di primaria importanza, è quella dell'erosione della costa a causa della modifica delle correnti indotta, e della relativa necessità di ripascimento costante della stessa. Sull'esempio di quanto fatto in altre zone, quindi, anziché provvedere annualmente a continui e assai onerosi ripascimenti di sabbia, con interventi puntuali, spesso frammentari e che non portano all'effetto desiderato, si potrebbe pensare a un'opera infrastrutturale, un sabbiodotto, che permetta il ripascimento graduale e costante di quanto il mare tende a riprendersi, consentendo così il mantenimento morfologico della costa nonché la regolare attività dei concessionari (Figura 2).

Figura 2.
La spiaggia di Sottomarina (foto G. Marcoaldi)

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”.

La misura 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 a interventi di costruzione delle nuove rive realizzati dall’allora Magistrato alle Acque negli anni ‘90: si prevede, nello specifico, il dragaggio dei fondali 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’eva-

porazione, 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 e unire, in un abbraccio “liquido”, i centri urbani di Chioggia e Sottomarina (Figura 3). L’isola dell’Unione, situata in mezzo alla laguna del Lusenzo interno, eventualmente ampliata, potrebbe così avere il suo naturale sviluppo e creare un’oasi di congiunzione tra i due centri



storici 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 dovrebbe prevedere di rialzare e ristrutturare le rive, come fatto per le altre parti negli anni '90, con fondazioni in calcestruzzo e rivestimento di mattoni, su entrambe le sponde sul Canale Fossetta fra il ponte ciclopedonale "Baden Powell", realizzato in legno al limite sud del bacino del Lusenzo interno e il ponte stradale di Viale Mediterraneo, con marciapiede e pista ciclabile.

Tali lavori consentirebbero di proteggere l'a-

rea 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 deve prevedere 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,



Figura 3.
L'isola dell'Unione nel bacino del Lusenzo. A sinistra, il centro storico di Chioggia e a destra l'abitato di Sottomarina (foto G. Marcoaldi)

nonché a consentire il transito ciclopeditone in sicurezza.

4. Il nuovo Mercato ittico

Il dragaggio dei fondali del Lusenzo renderà necessario, come anzidetto, l'escavo stimato di circa 200.000 metri cubi di sedimenti, per i quali si pone il problema della loro collocazione o del loro smaltimento. Valorizzando la specifica vicenda del Lusenzo in un'ottica di sistema e di ottimizzazione delle risorse, i sedimenti scavati potrebbero essere utilizzati per bonificare e/o ricavare spazi per la costruzione del nuovo Mercato ittico.

Il Mercato ittico all'ingrosso, infatti, ubicato attualmente nel cuore del Lusenzo tra il centro storico di Chioggia e quello di Sottomarina, 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; con particolare riferimento all'imponente mole di traffico di automezzi, anche di grandi dimensioni, che danneggia 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 questo 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, determi-

nando, 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: si restituirebbe così, da un lato, piena effettività alla Legge speciale per Venezia e per Chioggia e alle tutele ivi disposte, mentre 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 e inesorabile agonia. 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 e limitato anche dal Mose stesso, nel quale è chiamato oggi a operare.

5. Il recupero del Forte e dell'Oasi di San Felice

L'intervento in questione rientra tra quel-

li 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 e il centro storico di Chioggia (dal quale dista poche centinaia di metri) e costituisce un sito di inestimabile valore paesaggistico, storico, ambientale e 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 pino bianco, e il controllo dei rovi. Interventi simili, 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 e 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 necessari consistono nella messa in sicurezza, me-



dante 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 del Veneto, con Deliberazione di Giunta n. 1823 del 19 giugno 2007, ha approvato un progetto preliminare per il recupero, con finalità turistiche, di tale complesso: un’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 potrebbe 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’intera oasi verde che lo circonda e lo unisce al Mose stesso e alla spiaggia (Figura 4).

Il Forte si trova, infatti, a ridosso dei cantieri del Mose e 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 svol-

Figura 4.
Bocca di porto di Chioggia, spalla Sud. Il forte e l’oasi di San Felice - 2014 (foto G. Marcoaldi)

to, 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 mitigazione e compensazione del Mose non ricomprendano anche 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 fittiva e operosa memoria a un sito che rischia fortemente di perdere per sempre i suoi tratti identitari in mancanza di un concreto e completo intervento di recupero. 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 - e 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 necessariamente prevista la valorizzazione della vicina Oasi verde, attualmente non accessibile, mediante la realizzazione di un Parco Naturalistico che comprenda la salvaguardia della vegetazione autoctona dell'ambiente costiero e lagunare, nonché la realizzazione di specifici percorsi ciclabili e pedonali di cui si prevede il collegamento e la connes-

sione al sistema esistente. L'Oasi, infatti, oltre a costituire punto specifico di connessione ambientale tra l'omologa Oasi di Ca' Roman, sita sulla sponda dell'isola di Pellestrina prospiciente Chioggia, potrebbe costituire una vera e propria "cerniera" tra ecosistemi: quello lagunare su cui si specchia il Forte di San Felice, quello dunoso che dà vita alla spiaggia di Sottomarina e quello marino che abbraccia l'Alto Adriatico di Chioggia, con la sua Oasi delle Tenùe, vera e propria barriera corallina ed ecosistema unico nel suo genere, sita al largo di Chioggia, dove una volta venivano "trattenute" le reti dei pescatori e oggi viene "mantenuta" una delle più particolari presenze di vita marina.

6. Passeggiata lungo la diga

Nel confermare la necessità che le opere del Mose siano rese permeabili e fruibili da parte dei nostri cittadini, un elemento prezioso per raggiungere questo obiettivo è costituito dalla possibile visione paesaggistica e ambientale della bocca di porto di Chioggia (interrotta dal cantiere del Mose da più di dieci anni). Per questo è indispensabile che il percorso lungo la diga, dal mare al Forte San Felice, debba essere non solo ripristinato, ma anche riqualficato, reso percorribile da tutti e possibilmente arredato per incentivarne la fruizione sociale, ad esempio, attraverso la creazione di luoghi di sosta, di belvedere e di una illuminazione notturna che non crei inquinamento luminoso, ma che evidenzi il rapporto tra diga e mare.

La "piarda" stessa va resa fruibile nelle teste est e ovest, da organizzare come terrazze di affaccio e veduta verso il mare e la laguna, ma anche nelle parti centrali con brevi percorsi che congiungano la passeggiata lungo la diga, con l'affaccio sull'acqua. Non vi sono dubbi che il cantiere e le opere del Mose, per troppo tempo, hanno impedito il legittimo

godimento del paesaggio nel tratto tra mare e laguna e ora appare il caso di ristorare tale danno.

7. Punto di sosta e di ristoro per mobilità lenta

Considerato che le strutture di Forte San Felice, dell'adiacente area a verde e del Mose risultano tutte di prossima apertura a fruizione pubblica ed essendo già esistente la pista ciclabile che raggiunge la diga, è opportuno che nelle vicinanze sia realizzata una nuova area per la sosta di mobilità lenta, attrezzata a supporto degli utenti che potranno raggiungere i luoghi di interesse e trovare stalli per parcheggiare le biciclette, un punto di ristoro, servizi igienici, eccetera. Per tale funzione si ritiene che l'area di cantiere creata per la co-

struzione del Mose possa consentire di ospitare questo tipo di servizio, senza utilizzare aree adiacenti più pregiate dal punto di vista naturalistico e paesaggistico.

8. Impatto dell'edificio denominato "bitta"

L'esecuzione della "bitta" e degli edifici emersi del Mose ha determinato una diversa percezione del paesaggio nel tratto della bocca di porto, tra mare e laguna, in particolare nei confronti del Forte di San Felice, che ora viene parzialmente nascosto dalle nuove strutture. Anche al fine di assecondare l'impianto normativo del D.Lgs. n. 42/2004, si propone di ridimensionare l'altezza e il volume della struttura realizzata, per consentire una equilibrata percezione del paesaggio tra mare e laguna (Figura 5).

Figura 5.
Il cantiere del Mose con l'edificio di controllo in costruzione - 2018 (foto Dronexplore)





Figura 6.
Bocca di porto
di Chioggia, spalla Nord.
Il porto rifugio lato mare
e le conche
di navigazione - 2018
(foto Dronexplore)

Nella pagina seguente
Laguna nord
(foto V. Lemmi)

9. Scavo canali fino al Porto

Uno degli effetti negativi del Mose riguarda la navigazione lagunare nei momenti in cui viene attivato, tanto che sono state realizzate delle opportune conche di navigazione per consentire il passaggio di navi in qualsiasi situazione. Per il porto di Chioggia questo effetto negativo interviene in un periodo di crisi dei traffici e delle lavorazioni, determinando un ulteriore aspetto di preoccupazione per l'economia e per gli occupati nella infrastruttura clodiense. Si aggiunge che da qualche anno si è accentuata la concorrenza tra scali portuali per attrarre i flussi di merci e decretare il successo di uno scalo rispetto ad altri, concorrenza che viene promossa anche attraverso la comunicazione, l'immagine, l'efficienza, le strutture e i tempi che ciascun porto può mettere in campo. Per tali motivi si

chiede che l'opera del Mose, per mitigare gli effetti negativi (anche di percezione da parte degli operatori), venga accompagnata dallo scavo dei canali sino al porto Val da Rio con la stessa profondità impostata alla bocca di porto. In questo modo il Mose stesso aumenterebbe l'offerta e l'appeal del Porto di Chioggia (Figura 6).