

Via libera per Veneto City

Venezia. Una decina d'anni dopo la costituzione della società Veneto City Spa, il grande sogno di Luigi Endrizzi (ingegnere padovano con all'attivo decine di piani urbanistici, residenziali e produttivi, tra cui spicca quello di Padova Est), si sta concretizzando. La firma dell'Accordo di programma tra Regione, Provincia, amministrazioni di Dolo e Pianiga e la società Veneto City Spa (di cui Endrizzi è presidente, mentre Rinaldo Panzarini, già direttore della Cassa di Risparmio del Veneto, ora anche nel consiglio di Est Capital, è l'amministratore delegato), dà il via ai prossimi passi. Diviso in più fasi operative, la prima (da qui ai prossimi dieci anni) prevede la realizzazione di 500.000 mq di superficie (divisi, con una certa elasticità, in 70.000 mq di commerciale, tra i 200 e i 300.000 mq di direzionale, 50.000 mq di ricettivo, e tra i 150 e 300.000 mq di servizi, per 7.000 posti di lavoro) su un'area territoriale di 750.000 mq, per un valore stimato sui 2 miliardi, mentre poco più di 50 milioni (tra contributo di costruzione e Ici) entreranno nelle casse dei due comuni interessati.

Se questa prima fase riguarda un'area agricola (ma comunque destinata dalla pianificazione esistente, come ricorda Endrizzi, a divenire industriale, e in questo la proposta di Veneto City viene letta come una valida alternativa all'ennesima distribuzione di capannoni), la seconda fase concerne l'attuale area industriale del Comune di Dolo, che nel progetto si trasformerà in 600.000 mq a uso terziario. Sottolineato che la Regione, pur connotando Veneto City di rilevanza strategica nello sviluppo regionale, ha bocciato l'idea del polo fieristico nell'area, contenuto nella proposta iniziale, la versione verde di Mario Cucinella e Andreas Kipar, presentata lo scorso inverno, non cambia di molto la sostanza delle cose.

Si prosegue nella logica del consumo del territorio; e la cornice nella quale viene presentata la Veneto Green City (un progetto per un modello di sviluppo per tutta la fascia compresa da Padova a Mestre, delimitata dai tracciati paralleli

dell'autostrada A4 e della ferrovia, per una lunghezza di 28,5 km e 800 m di larghezza) non contribuisce a rasserenare gli animi. Perché, nonostante le parole, nessuno si fida più: il parere negativo della Commissione di salvaguardia è stato cancellato dal presidente della Regione, e la Commissione regionale Vas ha escluso che il progetto di Veneto City debba essere sottoposto alla valutazione. E già ci si chiede se arriverà prima il groviglio stradale della connessione con la nuova Remea commerciale, proprio in corrispondenza dello snodo tra A4 e passante di Mestre, sulla punta orientale di Veneto City, o gli alberi previsti da Cucinella e Kipar che dovrebbero occupare gli spazi di campagna, in attesa dei nuovi edifici.

Il sogno di Endrizzi è l'incubo di chi, rappresentato dai Cat (Comitati territorio ambiente, coordinamento che include una decina di comitati e gruppi distribuiti lungo la riviera del Brenta, dalle porte di Padova fino a quelle di Mestre), ora affiancati anche dalle associazioni di categoria (Ascom), vede questo progetto come una spugna che assorbirà tutte le (poche) risorse che potrebbero andare verso Padova e verso Mestre (dove la conversione delle aree ex industriali di Marghera langue).

Il momento della firma dell'Accordo è stato preceduto da una serata in cui i Cat hanno illustrato le zone grigie del progetto; serata terminata con l'invito a occupare le sedi municipali il giorno successivo, in vista dei consigli comunali che hanno ratificato il sì al progetto. I comitati promettono battaglia, annunciando ricorsi al Tar e alla Corte di giustizia europea, in virtù del mancato assoggettamento alla Vas e in merito all'iter amministrativo, dato che non sembrano esserci le condizioni di utilità pubblica, indifferibilità e urgenza che sono preliminari all'utilizzo del mezzo dell'Accordo di programma.

About Author



julian_w._adda

[See author's posts](#)

[!\[\]\(cbe80b694ebd74fcfe136a095b608235_img.jpg\) Condividi](#)