

APPENDIX 1: MEETING MINUTES

Sede Unesco, Palazzo Zorzi

14.10.2015

“Reactive Monitoring Mission” UNESCO/ICOMOS/RAMSAR

Udienza associazioni ambientaliste e culturali

PRESENTI

Delegazione

UNESCO World Heritage Centre

ICOMOS

RAMSAR

Unesco-Venezia

Head of Culture Unit & Officer-in-Charge

Programme Specialist

MIBACT - Servizio I Coordinamento e Relazioni Internazionali

Comune - Ufficio UNESCO

Anna Sidorenko

Bernhard Furrer

Tobias Salathe

Veronique Dauge

Philippe Pypaert

Francesca Riccio

Katia Basili

Associazioni iscritti all'Osservatorio nazionale

Italia Nostra Venezia

Lidia Fersuoch, Paolo Lanapoppi, Stefano Boato

FAI Venezia

Francesca Barbini, FAI Giovani

WWF Italia

Sonia Bernath

Lipu (Ca' Roman)

Michele Pegoreroasi

Legambiente

nessuno

Comitati Privati

nessuno

Altri partecipanti

Comitato NoNavi Venezia Bene Comune

Silvio Testa, Giuseppe Tattara

Ambiente Venezia

Luciano Mazzolin, Cristiano Gasparetto

Venezia Cambia

Andreina Visconti

We are here Venice

Jane da Mosto

Anna Zemella, Tiberio Scozzafava e anche altri..

RESOCONTO

Dopo una lunga attesa e scambi tra funzionari e associazioni a volte tese, l'udienza ha iniziato (in ritardo) con sessioni individuali x Italia Nostra seguita da WWF. Jane da Mosto (We are here Venice) è stata richiesta dalle associazioni come interprete qualificata.

La rappresentante UNESCO ha poi spiegato che per loro è una situazione strana ricevere le associazioni singolarmente; per una missione di monitoraggio ha più senso vedere le associazioni in un gruppo unico, anche per valutare le loro relative posizioni.

E' stato deciso allora di fare entrare tutti (da notare che non è stato possibile trasferirci nella sala grande poiché la persona che sapeva accendere le luci era già andato a casa).

La rappresentante di UNESCO ha ribadito quanto l'UNESCO innanzitutto riconosca l'importanza della società civile nella conservazione e salvaguardia del patrimonio mondiale.

Il rappresentante dell'ICOMOS ha spiegato il loro ruolo di consiglieri per l'UNESCO e, in quanto uditori nella missione, di raccoglitori di informazioni ufficiali e non ufficiali.

Il rappresentante RAMSAR ha ricordato il workshop a San Servolo 10 anni fa, in seguito del quale Venezia ancora non è diventato sito della Convenzione (tranne Valle Averte, 1% dell'area veneziana).

Dopo gli interventi di tutti, alcune domande da parte della Delegazione, e la raccolta dei vari documenti, dossier e testimonianze da parte dei rappresentanti delle associazioni presenti, è stato comunicato che è possibile aggiungere altro materiale utile al loro “monitoraggio”, inviando via email al Ufficio UNESCO del Comune.

Inoltre è stato suggerito - richiesto - ai presenti di produrre un documento unico, sintetico, con dati affidabili che riassume le comuni preoccupazioni per il Sito, con dati e osservazioni precisi e contenga anche delle proposte concrete. We are here Venice si è offerta di aiutare a coordinare quest'iniziativa in stretta collaborazione con tutte le associazioni.

Allegato 2



Delegazione
di **Venezia**

Alla c.a dr.ssa Katia Basili
segreteria del Sindaco

Gentile dr.ssa Basili,

apprendiamo dai media che nei prossimi giorni a Ca'Farsetti, sede del Comune di Venezia, inizieranno gli incontri che il Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" avrà con la delegazione di esperti chiamata a valutare lo stato di conservazione del sito.

La missione della delegazione durerà sino al 18 ottobre e la Delegazione di Venezia del Fondo Ambiente Italiano non è stata sinora convocata.

Richiediamo dunque di essere chiamati a far parte del Comitato, così come altre associazioni che si occupano della salvaguardia del patrimonio storico, artistico e ambientale della nostra città.

Nell'attesa di un cortese riscontro;

Cordiali saluti

Francesca Barbini

Capo Delegazione del FAI di Venezia

Da: "Ufficio Sito Unesco\"Venezia e la sua Laguna\""
<ufficiositounesco@comune.venezia.it>

A: "Francesca Barbini"

<delegazionefai.venezia@fondoambiente.it>

Cc: "derek donadini" <derek.donadini@comune.venezia.it>, "luigi bassetto" <luigi.bassetto@comune.venezia.it>, "Segreteria del Sindaco del Comune di Venezia"

<segreteria.sindaco@comune.venezia.it>

Inviato: Lunedì, 12 ottobre 2015 16:51:37

Oggetto: Re: FAI-Unesco- Comune di Venezia

Gentile Dottoressa,
si comunica che a livello politico è stato deciso dal Comune di Venezia di invitare esclusivamente i portatori d'interesse socio-economici. Non sono pertanto formalizzati inviti alle associazioni.
Cordiali saluti.
Ufficio Sito Unesco

Da: "Francesca Barbini"

<delegazionefai.venezia@fondoambiente.it>

A: "katia basili" <katia.basili@comune.venezia.it>

Inviato: Lunedì, 12 ottobre 2015 16:41:54

Oggetto: FAI-Unesco- Comune di Venezia

In allegato, Lettera alla dr.ssa Katia Basili

.....

Ufficio Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna"

Città' di Venezia

Palazzo Contarini Mocenigo

San Marco, 3980- VENEZIA

tel. +39 041 274 7135/7169

e.mail ufficiositounesco@comune.venezia.it



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO
STORICO ARTISTICO
E NATURALE DELLA NAZIONE

www.italianostra-venezia.org

October 13, 2015

In previous letters - of 5 July 2011, 9 February 2012 and 22 October 2012 - our association, which was created in 1955 to protect the country's historical, artistic and natural heritage, signalled to the World Heritage Committee that the preconditions to maintain Venice and its Lagoon on the World Heritage List no longer exist, due to the lack of protection of the site on the part of the Italian government and local administrations.

We are pleased that the Committee, at its 38th meeting in Doha, has concurred with our observations concerning the major infrastructure, navigation and construction projects in the Lagoon of Venice and requested that the Italian government present, by 1 February 2015, a progress report on the state of conservation of the site, and by 1 December 2015, a report on the state of implementation of the Committee's requests.

Unfortunately, the Italian state, the Veneto Region and the city administration focus on short-term aims rather than the protection of Venice, in all its characteristic diversity. Indeed, in these years of economic crisis, Venice has been considered as an opportunity to be exploited rather than an asset to transmit to future generations. In the near future, decisions will be taken that could cause irreversible, damaging transformations to Venice and its Lagoon, given the interests shared by many political forces.

Venice and its inhabitants are at the mercy of narrow economic interests.

Our association believes that only the intervention of an independent institution, one from outside the country, could save this city: a decision by UNESCO could be the only hope for keeping this cultural heritage site, which is unique in the world.

Draft decision *38 COM 7B.27* signals a major step forward for the protection of Venice and its Lagoon, one the Italian government cannot ignore.

We present specific references to the decision in *Annex A*, p. 9, (focusing on the recommendations of UNESCO and on the current state of the Lagoon).

In this first part of our statement, we delineate the main concerns for the conservation of the Outstanding Universal Value of the site and that call for it to be included in the danger list, given a lack of positive action on the part of the Italian government and the city administration.

VENICE AND ITS CITIZENS

a. The matter of tourism and Venetian citizens

After the 1966 appeal by UNESCO and the foundation of the Private Committees for the Safeguarding of Venice, many restorations have been carried out by private sponsors and more by the Italian State, which invested major resources. However, if demographic trends continue, in the coming years the city will be perfectly restored but Venetians will completely disappear. They form the “living city”: without them Venice is doomed to lose its history, traditions and its daily life. To sum up, Venice won’t be Venice anymore.

Currently just fewer than 56,000 citizens live in Venice. However, it is likely that true residents are even less: for fiscal convenience many owners of second homes register them in name of a relative - this happens because there are no checks.

National Geographic Traveller and the National Geographic Center for Sustainable Destinations, with the George Washington University, in the third Destination Scorecard survey, contains the following quote about Venice from one of its experts (in the survey, a panel of 419 experts in sustainable tourism and destination stewardship rated 94 World Heritage destinations): «One gets a sense of the decay of the city everywhere and almost regrets coming as a result of feeling like an accomplice to the deterioration of the city. One does not get any glimpse of the ‘real’ life that people lead, as everyone seems to be trying to get the most out of tourists. The ‘cultural’ visit is therefore limited to the monuments, the churches, and the canals»¹.

b. Venice’s “carrying capacity”

In 1988, a study was carried out to determine the maximum number of visitors that the city could host ². It was prepared by Paolo Costa (then professor of economics of the University of Venice, later mayor of Venice, now president of the Port Authority of Venice), together with Jan van der Borg (a professor of economics of the University of Venice). The city’s “carrying capacity” was determined to be 20,000 tourists a day: 13,000 staying in Venice itself plus about 7,750 day-trippers.

In 2012 our Vice-President Paolo Lanapoppi took in consideration data from several sources to estimate the current number of tourists. In his pamphlet «Dear Tourist» ³ he counted 30 million tourists a year in Venice at the time (as a prudent estimate). His calculations were not accepted then because they were too discordant with official data.

¹<http://traveler.nationalgeographic.com/2006/11/destinations-rated/europe-text/10>

²P. COSTA and J. VAN DER BORG, *Un modello lineare per la programmazione del turismo. Sulla capacità massima di accoglienza del centro storico di Venezia (On the maximum receptive capacity of the historical centre of Venice)*, «Cose informazioni», 32-33 (1988), 21-26.

³P. LANAPOPI, *Dear Tourist*, Corte del Fontego editore, Venezia 2012.

Just some weeks ago, it has been recognised that Lanapoppi was right. Tourists in Venice are currently more than 30 million (and the trend is increasing). Thus, there are 82,192 tourists per day on average: compare that to Costa and van der Borg's study, which set a limit of 20,000. In some days of the year, when seven cruise ships dock and bring 30,000 passengers into the city, the level of 82,192 is easily passed.

c. Citizens expelled: exponential increasing of hotels, B&Bs and second homes

In the *Annuario del Turismo 2014* (Annual Tourism report 2014), the data for Venice are alarming:

year	Sleeping accommodations in hotels (total)
2000	14,340
2010	26,664
2014	29.664

year	Number of five-stars hotels
2000	5
2014	21

year	Number of four-stars hotels
2000	43
2014	116

year	Apartments for rent (not in hotels)
2000	185
2010	1,902
2014	2,727

Research recently carried out by an Australian journalist ⁴ counted 3,128 B&Bs in Venice on the Airbnb portal. The author estimates that an equal number of B&Bs in Venice are advertised on other web-sites or not advertised at all. There would thus be 6,000 apartments that are B&Bs or available for daily rent (out of the overall total of 22,400 apartments in Venice), with a capacity of about 20,000 sleeping accommodations, which has to be summed with the 29.664 beds offered by hotels.

The phenomenon revealed by these data is alarming. Furthermore, in addition to tourists who stay in Venice there are those who stay on the mainland, either nearby or on the coast, and who come to Venice for a day visit. Day trippers are estimated at 20 million: they are the first who could be better managed. They come to Venice in big groups with

⁴<http://insideairbnb.com/venice/>

their own guide, obstructing streets (the “calli”), inciting the demand for cheap & kitsch souvenirs and involuntarily degrading the city.

d. The transformation of restrictions on the use of buildings

How did this process take place? In 1992, the approval of a much looser city plan removed restrictions on the change of use of buildings. Since then, indeed, it is easy to change the use classification of buildings, and this is very attractive for the real estate industry.

In 1993, the local administration cancelled the limits on the commercial use of shops. Before then, traditional stores could not be transformed into businesses inappropriate for the special conditions of the city of Venice. After, there was a *fast food* boom.

Since 1993, in 22 years, almost every week there is a new occurrence where the use of buildings, monasteries and palaces is changed. All with the same aim: becoming hotels, while schools, offices, monastic orders and private citizens are expelled from Venice.

e. Selling off public heritage

This deregulation in the use of buildings has been valuable for city administrators. The City Council, continuously seeking money to fill the holes in its budgets (in the red for millions of Euros), has been able to sell off its most important palaces to buyers who immediately changed their use. But the sales have only temporarily solved the economic situation, while they contribute in a definitive and irreversible way to the impoverishment of the city.

On the eve of the recent city elections, Italia Nostra organised a public meeting entitled: *Sacking Venice*. During the meeting, we presented a list together with a map of the public real estate for sale or recently sold (see fig. 28)⁵. The results speak for themselves.

Along with hotels and B&Bs there has been an exponential increase in second homes, bought by non-Venetians not only out of a misguided love for the city but also as an economic investment: small and medium foreign investors buy small apartments in Venice for speculation or for rent to tourists. This trend continues and Venice is losing its population. Whole blocks are now deserted and it is ever more common that large apartment buildings have only one true resident left.

f. Lack of protection for the city’s architectural heritage: the case of the *Fontego dei Tedeschi*

Le Corbusier defined Venice as «le plus prodigieux événement urbanistique existant sur la terre» (the most stupendous urban creation on earth). The eyes of the world are on Venice.

⁵Beni comuni: dalla reattività alla proattività, conferenza tenuta da Andrea Grigoletto durante la conferenza La presa di Venezia, Venezia 12 maggio 2015.

The Italian state has advanced legislation for its protection - in the Constitution, the Code for Cultural Heritage and three special laws for Venice. One imagines that the city is perfectly protected, above all its major heritage buildings.

This is not the case.

The most striking case has been the *Fondaco dei Tedeschi*, at the foot of Rialto Bridge, extraordinary for its architectural features and also for the importance of the economic role it once played. Built in the Renaissance style at the beginning of the 16th century, it was the fulcrum of trade and exchanges between the East and northern Europe. Beloved by Venetians, until a few years ago it was the seat of the central post office. With fewer inhabitants, the offices were cut back and the Post Office sold the building.

For 6 million Euros the City also sold its public designation, opening the way for its reuse as a large, luxury shopping centre. From the start, Italia Nostra opposed this operation: transforming a building at the heart of Venice into a luxury emporium (thus, not intended for the 56,000 Venetians) meant increasing tourism. In any case, a large shop could be created with altering the building.

The new owners decided instead to create a new modern building designed by a fashionable “archistar”. There are major alterations. Among the most serious: a raised floor in glass and steel above the 16th century central courtyard; a huge terrace on the roof; a hole two stories high in the 16th century loggia to show the escalators behind (see fig. 29).

Italia Nostra opposed the destruction of this palace in the courts, but lost. The project was approved despite planning instruments, laws and the public interest. The judges instead sentenced that a private building could be of public interest if there is “accessibility for the public”. No further comment is necessary.

The case of the Fondaco’s ‘restoration’-destruction is unfortunately not unique. The restoration of Venice’s monumental architecture is no longer a simple action of historical enquiry, but a recreation based on a modern vision. And any protection is left to the discretion of a government official, the *soprintendente*.

An exponent of the government, Undersecretary Baretta, stated: «Venice should not renounce growth, we need to escape from the trap of conservation».

The call to ‘modernise’ the city is seen also in the type of tourism that has invaded Venice. The majority of visitors (75%) do not stay more than one day. They do not have time to get to know the city and understand its history. The day trippers want to consume the Venice experience in a flash, with a quick glance, and the best way is from above: from the height of a new terrace (such as the one of the new *Fontego*) or from the height of a great cruise ship. So for cultural reasons, and not only the physical damage it brings, the cruise industry harms Venice.

THE LAGOON

g. “Venice and Its Lagoon”

The very name of the UNESCO site means that Venice and its Lagoon are inseparable: this is what the Venetians understand (see fig. 30-35 “Venezia è Laguna”) - but not the officials.

UNESCO’s Rapport périodique ⁶ of 2006 defines the environment where Venice was founded as «an outstanding example of a semi-lake settlement» where the peculiar morphology (marked by salt marshes, the “barene”), requires «as much protection as the palaces and the churches».

The Lagoon in fact is not merely an environmental asset but represents the culture and the history of Venice. We are talking here of a single, unitary heritage, a vital communion. To sacrifice the Lagoon for the sake of Venice (as is currently proposed, i.e. by moving cruise ships away from St Mark’s Basin but not out of the Lagoon) would mean sacrificing Venice itself - a disastrous distortion of perspective, an abject failure of historical and cultural understanding.

h. The “*leggi speciali*” (special laws for Venice)

Covering 550 sq.km. the Lagoon of Venice is the largest wetland in the Mediterranean, protected by a range of EU and national legislation⁷.

Italian laws specifically for Venice also safeguard the area, dating back to the first 1973 ‘special law’, which states: «The protection of Venice and its lagoon is declared to be an issue of major national interest. The Republic guarantees the protection of the physical landscape and the historical, archaeological and artistic environment of the city of Venice and its lagoon, will ensure the maintenance of its hydraulic equilibrium, will safeguard the environment from atmospheric pollution and from the incursion of the waters and ensure its socio-economic viability».

The first *Legge speciale* (Special law for Venice) (n°171/1973), moreover calls for «the preservation of the physical and ecological unity of the lagoon, the preservation of the salt marshes and an embargo on further land reclamation».

The second special law (n°798/1984) calls for «the restoration of [the lagoon’s] environmental equilibrium».

The third (n°139/1992) calls for the «restoration of the lagoon’s original morphology» and «a halt to [its] deterioration».

Yet political practice has not respected these priorities. Economic concerns are considered the only priorities.

i. The variety of the morphology of the Lagoon

⁶whc.unesco.org/fr/list/394/documents/

⁷It is designated a ‘Site of Community Importance’, and a ‘Special Protection Area’, areas for the safeguarding of biodiversity under EU legislation.

Those who don't know the Lagoon and its multifaceted beauty are liable to think of it as an undifferentiated stretch of water.

But the morphology of the Lagoon is extremely rich and various. From the three inlets from the open sea (Lido, Malamocco and Chioggia) strong channels branch inwards in ever narrower rivulets as far as the ghebi (tidal creeks). These channels draw in and out the tides, ensuring a constant exchange of waters, washing over vast areas of submerged land, shallows, marsh flats more or less at water level, salt marshes barely above it, and clearly emergent islands.

Its 'ecomosaic'⁸, is not a simple, passive bowl of water but an active environment with specific functions and precise dynamics.

l. The salt marshes: an “operational” landscape

The salt marshes notably dissipate the force of the currents, protecting the areas permanently above sea level, and furthermore - a factor of no small importance - are capable of regenerating themselves.

Given their general status between 20 and 25 cm above mean sea level (msl), rising to +45 cm along the perimeters and canal edges, they are subject to cyclical total submersion during the spring tides coinciding with full or new moons, when tides can reach +60/+65 cm: in these periods the vegetation captures sediment and organic detritus carried by the current. Thanks to their ability to adapt, their height above mean sea level has remained constant «through compression where the surrounding sea level falls, through sedimentation where it rises»⁹.

The salt marshes, together with the shallows and marsh flats, the canals and the tidal creeks, form part of the system of interdependent functions that *is* the Lagoon. Without this complex synergy it would be something else.

m. The disappearance of the salt marshes

The salt marshes, however, are disappearing: their total surface area, estimated to have been 255 sq.km. in the seventeenth century, had already shrunk by 1901 to roughly 170 sq.km. But it is in the last half century that the phenomenon has gathered momentum: the surface in 2003 was barely 47 sq.km¹⁰. For comparison, the Lagoon is 550 sq.km so the area of salt marsh has shrunk to a small fraction of the total from being more than half of the area (see fig. 9, 10, 11).

⁸La valutazione di impatto ambientale relativa agli Interventi alle bocche lagunari per la regolazione dei flussi di marea. Studio di impatto ambientale del progetto di massima, Parte IV, Il sistema ambientale di riferimento e gli impatti, p. 3, online on the Comune di Venezia website.

⁹L. BONOMETTO, *Ecologia applicata e ripristino ambientale nella laguna di Venezia: analisi e classificazione funzionale delle “barene” e delle tipologie di intervento sulle barene*, Venezia 2003. See also L. BONOMETTO, *Il crepuscolo della laguna*, in *La laguna di Venezia. Ambiente, naturalità, uomo*, Portogruaro 2007, pp. 181-243, online (www.politicheambientali.provincia.venezia.it/publicazioni).

Their erosion has been due to four factors: a. excavation of huge navigable channels (such as the “Canale dei petroli” (“Petrol Channel”); b. shipping; c. motorboats; d. the wind; e. fishing of an introduced species, Philippine clams.

a. the “Canale dei petroli”

The Malamocco-Marghera Canal, known as the “Canale dei petroli”, chiefly serving the oil industry at Marghera, is the Lagoon’s biggest artificial channel. It has been responsible for destabilising the hydromorphology of the central Lagoon. Its existence has had «a devastating impact on the hydrodynamic circulation of the central lagoon and on the evolution of its topography»¹¹.

This artificial channel corrals the incoming tide, which no longer branches out through the natural channels (which have atrophied as a consequence) but now expands by a ‘lamination’ effect over the surface of the shallows.

b. shipping

Other negative effects stem from shipping itself: the transit of enormous vessels causes the displacement of considerable volumes of water; breaking against the adjacent banks, this dissolves sedimentary deposits, some of which are washed back into the canal itself, causing long-run silting there too¹². These processes (atrophying of the natural canals, erosion of the salt marshes and shallows) have made the central part of the Lagoon a deep crater. Over a century «a mean increase in depth of at least a metre has been recorded»¹³ (see fig. 11).

c. motorboats

In the northern Lagoon, freer on the whole from large-scale human meddling and better preserved as a consequence, the surviving salt marshes are nonetheless being assaulted by the wash from motorboats hurtling from their mainland moorings towards the open sea, given the absence of effective speed controls. Lorenzo Bonometto has found that

¹⁰L. D’ALPAOS, *Conoscere il comportamento idrodinamico della laguna del passato per progettare la laguna del futuro*, «Atti dell’Istituto veneto di scienze, lettere ed arti. Classe di scienze fisiche, matematiche e naturali», 162 (2003-04), p. 386.

¹¹L. D’ALPAOS, *L’evoluzione morfologica della laguna di Venezia dal tempo del Dénaix ad oggi e sue conseguenze sul regime idrodinamico*, in *Conterminazione lagunare. Storia, ingegneria, politica e diritto nella laguna di Venezia*, proceedings of the Bicentenario della Conterminazione Lagunare conference, Venice, 14-16 Mar. 1991, Venice 1992, p. 73.

¹²The phenomenon has recently been subjected to scientific analysis, see J. RAPAGLIA et al., *Shipping-induced sediment resuspension in the Venice Lagoon, Italy*, «Rapp. Comm. int. Mer Médit.», 39 (2010), p. 790, www.ciesm.org/online/archives/.../PG_0790.pdf; J. RAPAGLIA et al., *Characteristics of ships’ depression waves and associated sediment resuspension in Venice Lagoon, Italy*, «Journal of Marine Systems», 85, 1-2 (2011), p. 45-56; M.E. GELINAS, *Industrial Ships’ Wake Propagation and Associated Sediment Resuspension in the Venice Lagoon*, master’s thesis, Stony Brook University, New York, 2011, https://dspace.sunyconnect.suny.edu/bitstream/handle/1951/56008/Gelinas_grad.sunysb_0771M_10509.pdf?sequence=1 M. GELINAS et al., *Sediment Resuspension by Ship Wakes in the Venice Lagoon*, «Journal of Coastal Research», 29-1 (2013), p. 8-17.

¹³D’ALPAOS, *L’evoluzione morfologica*, p. 85.

the shrinkage of salt marshes' perimeters is more pronounced in the summer months, «coinciding with the busiest period of motor traffic, exactly the reversal of the natural situation where the winter months were more critical due to the waves provoked by the bora»¹⁴.

d. *the wind*

The wind also contributes to erosion, although it is only in areas of relatively deep water (as in the central basin now) that the wind generates waves of sufficient size to destabilise the Lagoon's bed and disturb sediment. It is only in recent times - with the disappearance of salt marshes - that the winds find no obstruction and blows freely across the central Lagoon.

e. *fishing for Philippine clams*

A further factor destructive to the Lagoon's morphology is fishing for Philippine clams, at one time illegal but now permitted. *Venerupis philippinarum* is a highly productive imported species. It was introduced into the Lagoon in the 1980s, and it has gradually supplanted local molluscs. Its fishing is widespread and employs particularly destructive methods, with powerful motors used to churn up the top 10 to 15 cm of seabed to maximise the catch.

n. The negative sediment balance of the Lagoon

The sediment displaced by the wash from boats, the wind and clam fishing settles in part in the canals. For this reason, since 2004 until 2012 over 7,000,000 cubic metres of sediment have been dredged from the Canale dei petroli (and adjacent areas). In order to maintain the depths useful for shipping, it is necessary to remove more than 230,000 cubic metres annually from the Canale dei petroli alone (to which we must add further "maintenance" dredging from the sea inlets and other industrial channels).

A further portion of the sediment displaced by the wash from boats, the wind and clam fishing is taken out to sea by the currents: between 500,000 and one million cubic metres a year are probably swept out to sea¹⁵ (see fig. 12).

In this way the sedimentary balance of the Lagoon is strongly negative, and the Lagoon is progressively evolving to a deep sea bay.

Other serious sediment losses are foreseeable over the coming years: some of the projects for rerouting the cruise ships from central Venice would require further excavation of many million cubic metres from the Lagoon.

¹⁴L. BONOMETTO, *La Laguna e le sue barene*, «Villa Frankenstein. The Journal of the British Pavilion», 2 (2010), p. 14.

¹⁵4-500 thousand according to D'Alpaos (D'ALPAOS, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare. La laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto*, Venezia 2010, p. 256), 700.000 according to the Consorzio (www.salve.it), 800.000 for Sarretta (A. SARRETTA et al., *Sediment budget in the Lagoon of Venice, Italy*, «Continental Shelf Research», 30, 2010, p. 934-949), 1 million for the Ufficio di Piano (*La gestione dei sedimenti contaminati nella Laguna di Venezia*, on line).

o. Artificial salt marshes and marsh flats

To remedy the state of crisis in the Lagoon caused by the destruction of its unique topography, the salt marshes in particular, since the 1990s artificial salt marshes were created as replacements.

It is possible to create artificial salt marshes, but it depends where and how, as salt marshes have an important hydrological function.

Notably, in its plan for the excavation of the Contorta Channel, the Port Authority proposed to create artificial marsh flats (“velme”) along the channel to reduce erosion - in reality, these would be artificial banks. The plan would create a barrier that segregates an area of the Lagoon between the new banks, the industrial area of Marghera, the bridge to Venice and the city itself: an area with reduced tidal exchanges that would risk a grave, anoxic crisis. To create the channel and build these marsh flats (i.e. banks), 196 hectares of priority habitat would be lost.

Italia Nostra and its experts presented five detailed comments on the project to the Ministry of Environment. These documents are too long to be included here and can be found on the Ministry’s web site: www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1486/2259.

p. The Lagoon: from a protected, cultural environment to a sprawling port

All the discussion presented so far shows that maritime traffic of large ships, whether cruise or cargo ships, is not compatible with the Lagoon. In the last century, the industries at Marghera also were incompatible, but they could not be opposed due to their economic importance.

In the 21st century, the same error is being committed: priority to a short-term vision of economic growth, which today is the port.

Elsewhere, maritime traffic has been moved away from city centres - in Venice, not only does the Port Authority want to bring cruise ships into the Lagoon, but also wants to make the whole central Lagoon a sprawling port and turn the Lagoon’s waterfront into a container park.

In 2014, the Ro-Ro Terminal was inaugurated (for the so-called “highway of the sea”) at Fusina, in front of Venice, with the creation of a logistical platform for containers and a wide berthing area 10 metres deep, created with the excavation of 1 million cubic metres of sediment.

Another project at Dogaletto has not been shelved and there are indications that a further port could be built near San Leonardo, maybe also in the “Cassa di Colmata A” (an area of the Lagoon filled in to expand the industrial area, a project abandoned following a previous generation’s protests).

The government is about to finance the Offshore Terminal for the ever larger cargo ships that can no longer enter in the Lagoon. This will lead to an increase in traffic, with about 2,000 ships a year bringing containers from the terminal to Marghera in the Lagoon.

The cumulative effective of the two projects (Ro-Ro Terminal and Offshore Terminal) could almost double traffic along the Malamocco-Marghera channel (i.e. the Canale dei petroli), a +84% increase reaching about 5,200-5,300 ships per year. With the plans for the alternative routes to accommodate cruise ships, the traffic would further increase and the Canale dei petroli would need to be further widened and deepened and protected by artificial, hard banks. In 2013, in fact, a plan to do this and to line the Channel with great blocks of stone was proposed, though it was later withdrawn following the protests of the scientific community. But we foresee its return.

There can be no alternatives or compromises: the Lagoon cannot continue to exist together with a modern port for large ships.

q. cruise ships and economic returns

The national government, City Council and Port Authority pay attention to jobs and the economy.

But a professor of economics at the University of Venice recently carried out a precise economic analysis of the cruise ship industry: the result is that from an economic perspective, cruise ships bring a net cost, not a benefit. The environmental costs of cruise ship activities total 187 million Euros, while their economic benefits are about 122 million. This doesn't count a series of impacts, such as the deterioration of historical buildings due to pollution (see the Annex), the erosion of the Lagoon and the city's foundations, and above all the grave threat to the health of the inhabitants, in particular those who live near the Maritime Station where the cruise ships dock.

The elements presented above illustrate the concerns expressed by the World Heritage Committee in Doha, regarding:

- «[high tourism pressure on the city of Venice](#)» (Draft Decision, Paragraph 7);
- «[large infrastructure, navigation and construction projects in the Lagoon](#)» (Draft Decision, Paragraph 4);
- «[negative environmental impacts triggered by medium motor boats to high tonnage ships that have progressively caused erosion of the lagoon beds, mud banks and salt marshes](#) » (Draft Decision, Paragraph 6).

We would in particular like to underline that the following request by the World Heritage Committee to the Italian state has not been fulfilled:

- «[Urges the State Party to prohibit the largest ships and tankers to enter the Lagoon](#) » (Draft Decision, Paragraph 7)

Cargo and passenger ships continue to enter the Lagoon. While elsewhere in the world shipping traffic is being moved outside city centres, in Venice plans continue to foresee the cruise ship passenger terminal inside the old city, at the Maritime Station, in contact with the homes of residents and the shoreline of the city.

As we have outlined above, current projects for the port moreover threaten to increase both cargo and passenger traffic in the Lagoon. These projects would involve massive dredging of new and existing channels, with major impacts on the environment of the Lagoon - which is an integral element of the World Heritage Site.

Cargo Port: it is proposed that the largest cargo ships do not enter in the Lagoon but moor at the Offshore Terminal (TOS by its Italian abbreviation). This would mean, however, that smaller cargo ships would continuously tranship cargo from the Offshore Terminal to Marghera through the Lagoon. Thus, the Offshore Terminal would lead to an increase in traffic of about 2000 ships/year.

In 2014, the Ro-Ro Terminal (part of the ‘highway of the sea’) was inaugurated at Fusina, on the inner banks of the Lagoon in front of Venice, creating a logistical station for containers. The moorings are 10 m deep, for which 1 million cubic metres of sediment was excavated.

Another dangerous proposal is for the Padua-Venice ‘*idrovía*’ (waterway), which would connect inland Padua with the Offshore Terminal and with ports of the upper and central Adriatic. More traffic would pass via the *Canale dei petroli* - and moreover, a new connecting channel would need to be dredged in the Lagoon, through an area that still contains salt marshes.

A further proposal, for a port at Dogaletto-Giare, is currently dormant but we expect it to return as it is linked with the *Idrovía*.

Passenger port. The Port Authority proposed to keep large cruise ships in the Lagoon with the dredging of the *Contorta Channel* from the *Canale dei petroli* to Venice itself. This would have disastrous effects on hydrodynamics, on pollution and on eutrophication for part of the Lagoon (which moreover would remain segregated, with the risk of anoxic crisis, extensive deaths of fish and miasmas that would arrive in Venice).

The proposal of Venice's new mayor would instead keep the large cruise ships in the Lagoon with the dredging of another major new channel, the *Tresse*. This proposal has not been officially presented, but it would seem to have impacts similar to those of the *Contorta* proposal.

Both projects would require dredging of highly polluted sediments and widening and deepening the already busy *Canale dei petroli*.

Widening and deepening the *Canale dei petroli* : In this perspective, the widening and deepening of the *Canale dei petroli*, which has led to the disappearance of natural features of the central Lagoon, appears already planned. Indeed, it has already been proposed: Venice's Safeguarding Commission in 2013 stopped a project to double the capacity of the Channel, as well as a project in 2014 to create embankments along the Channel (embankments 7.5 km long and 26 m wide, to be built with large rocks, a material currently not permitted under the planning restrictions for the Lagoon in the PALAV described below). Moreover, the width of the *Canale dei petroli* currently is 60 m - while the proposal to dredge the *Contorta Channel*, which would lead into the *Canale dei petroli*, is 100 m wide. This indicates the likely but as yet unannounced plan to double the capacity of the *Canale dei petroli*.

Motor boat traffic in the city and the Lagoon . A recent proposal would have required a GPS in each taxi and transport motor boat - this measure is necessary to control their speed and traffic and thus combat the erosion and damage they cause to the foundations of Venice's palaces and houses. The new mayor, however, has promised the taxi owners that this will not be obligatory.

Another measure to reduce motor boat traffic is the creation of a cargo exchange on the island of Tronchetto.

-«urges the State Party to prioritise the development of a sustainable tourism strategy»

Nothing has been done. A sustainable tourism strategy would need to reverse the current exodus of the city's inhabitants and the disappearance of traditional activities.

Under current trends, Venice will disappear in only a few years, becoming just a mega-hotel.

-«encourages financial institutions and agencies to ensure that Heritage and/or Environmental Impact Assessments are carried out to determine that there are no negative impacts on the OUV, before planning investment in large-scale developments»

The Port Authority as well as the airport continue to make plans without considering their wider impacts, looking only at short-term economic logic.

This is the case for the Port Authority's proposal for the *Contorta* Channel (which it claims, against all logic, would lead to environmental restoration). Moreover, we would like to point out that the Port Authority's project does not fall within territory under its responsibility.

In addition, the Airport authority has a plan to increase its own traffic, in part by moving air traffic to Venice from Treviso, where that city has refused further increases. The proposal, agreed with the mayor of Venice, would include a second runway, a citadel of hotels, shopping areas and offices in Tessera, on land not under the Airport's responsibility but intended for services to citizens, in particular a terminal to link Tessera with the Venice and the islands of the Lagoon.

Thus, these two authorities, only concessionaires, have become planners of public territory.

- «[Encourages furthermore the State Party to continue with the assessment of the hydrology and geo-mechanics functioning of the Venice Lagoon and its whole drainage basin](#) » (Draft Decision, Paragraph 10);

- «[invites the State Party to establish a strong coordination among all stakeholders concerned to ensure the hydro-geological balances of the Venice Lagoon](#) » (Draft Decision, Paragraph 10).

On the contrary, as shown up, infrastructure projects that threaten the hydro-geological balances of the Lagoon continue.

The Venice Water Authority (Magistrato alle Acque), the government's former office in Venice, instead of being strengthened and made autonomous from the private *Consorzio Venezia Nuova* (New Venice Consortium) was in June 2014 dissolved by Prime Minister Renzi following the Mose Scandal.

We would also like to draw attention to the Mose project, which threatens the hydro-geological balances of the Lagoon. The Mose will not, however, start operations in 2016 as planned. The scandal has highlighted the way that the project was intimately linked with corruption: other solutions with lower impacts and lower costs were possible.

The restoration of the Lagoon's hydraulic balance, which everyone claims to support (even the Port Authority), in actual fact depends on the most powerful interests.

The Lagoon, an integral part of the World Heritage Site, continues to become a marine bay and an extended port.

For all these reasons, the Outstanding Universal Value of the site is in grave danger and is already in part lost. UNESCO's intervention is vital to save the Outstanding Universal Value of Venice and its Lagoon, and for this we call for the site to be included in the Danger List. In our view, the state of conservation of the site and the threats it currently faces meet the criteria for inscription on the List of World Heritage in Danger, in line with Paragraph 179 of the *Operational Guidelines*. In particular, criterion iv ("serious deterioration of urban or rural space, or the natural environment") and v ("significant loss of historical authenticity") along with "ascertained danger".

If UNESCO does not take a clear and authoritative decision, the government, Port, Airport and city are likely to put in place their projects.

By including the site of the List of World Heritage in Danger, UNESCO would bring to bear an instrument to induce a better management of the site, including:

1. Application of the legislation protecting the Lagoon

Three special laws for Venice call for the restoration of the Lagoon's balance, as described above.

The 1992 law put into force the "General plan of interventions" ("Piano generale degli interventi") approved in 1991 by the national government's committee. This general plan foresees, notably, a reduction in the depth of the Canale dei petroli (also set out in the "Morphological Plan of the Lagoon of the Venice Water Authority", "Piano Morfologico della Laguna del Magistrato alle Acque", and again unanimously confirmed in the "Salvaguardia", the Safeguard Committee that emits binding judgements on all building projects and land use changes within the Lagoon's perimeter).

The PALAV (Area plan for the Lagoon of Venice, "Piano d'area della Laguna di Venezia") also sets requirements and restrictions for different parts of the Lagoon.

As can be seen, a plan already exists to recover the morphology and the functions of the Lagoon but it has remained unimplemented, due to economic interests.

It is necessary to complete the Morphological Plan promised for over 10 years.

2. Reversal of current tourism trends

Tourism is cannibalising the city and leading to its disappearance: a long-term initiative is needed to change the city's economy. The first action should be support to residence and productive activities in Venice, through a new special law. Tax incentives and other support are needed to those who rent or sell to residents and to companies and individuals that set up non-tourism activities in Venice. The city's urban plan needs to be changed to impede the easy change of homes into tourism facilities. Controls are needed on the so-called B&Bs, which need better regulation.

At the same time, it is necessary to put in place a programme to manage the huge flows of tourists - starting with organized groups.

3. Resolving the problem of cruise ships

The dredging of new shipping channels is not authorised by current legislation and would be fatal for the Lagoon. Thus, the proposals of the Port Authority - whether the *Contorta* Channel or the new *Tresse* Channel plan - are against the law and unacceptable. The *Contorta* Channel has already been declared illegitimate by the administrative courts.

For Italia Nostra, cruise ships are not compatible with Venice and the Lagoon. Our proposal is to have them berth instead at Trieste, whose port has the appropriate depth. This idea was even suggested by the current Minister for Cultural Heritage and Activities, Dario Franceschini.

We should note that two other proposals would take cruise ships outside of the city and the Lagoon, one for a 'advance port' in Cavallino, the other, much sustainable, for a really

floating port attached to an island created by the Mose project. We feel that a proper comparison among these different proposals is needed, as requested by a motion of the Italian Senate (on 6 February 2014), keeping in mind the necessary goal of moving cruise ship traffic out of the Lagoon and far from Venice.

We call on the Committee to take a strong position, even if it means disagreement with the Italian and local governments, in order to provide strong protection for Venice and its Lagoon and to ensure that this site can be transmitted to future generations as a true heritage of all humanity.

ASPECTS RELATING TO THE LAGOON with special reference to the UNESCO recommendations (Doha, June 2014)

Central to the recommendations of the World Heritage Committee in *Decision 38 COM 7B.27* is the objective of **avoiding irreversible changes** in the landscape, morphology and hydrological dynamics of the Lagoon, and of **strengthening the protection** of the Site and its universal value. These elements are encapsulated in points 4, 5 6, 7, 9, 10 and 11 of the Decision. A summary of the current situation is presented here, using these points as a structure. This is also a starting point to outline possible scenarios and actions to restore the Lagoon's hydraulic features as well as its ecosystem, morphology and functionality.

This review starts with point 10, given its overall importance; other points in the Decision are then discussed.

Point 10 underlines the central role of the hydrology and geo-mechanical functioning of the Lagoon and its drainage basin, as well as effective coordination of stakeholders to guarantee hydromorphological balances.

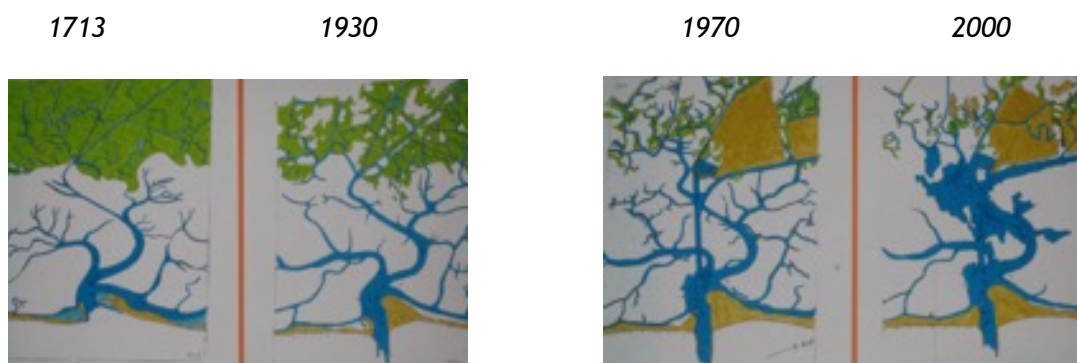
An understanding of the reference framework is a necessary base. This framework needs to be considered on a scale including the whole drainage basin and in the perspective of restoring the Lagoon to its hydraulic and geomorphological functionality.

The protection of the ecosystem processes need to be at the centre of any approach whose basic conservation objective is to avoid the irreversible transformation of the Site. These are currently greatly comprised and the site is on a transformational pathway from a Coastal Lagoon into a Marine Bay.

A key starting point is a more in-depth, shared understanding of the degenerative processes underway, which are leading to a progressive loss of the Lagoon's essential characteristics and which require urgent solutions to reverse the negative trend.

Damage caused by the Canale dei Petroli* in the Central Lagoon is emblematic: this shipping channel, dredged in the 1960s, diverts tidal flows from the Lagoon's original, natural meandering channels, drawing in sediment that has been resuspended by the passage of ships and takes it out to sea (sediment that settles in the Petrol Channel is removed by maintenance dredging). These factors have caused a vast area of the Lagoon to lose its original character, transforming it into an undifferentiated basin. Some of the sediments that are stirred up accumulate in the remaining natural channels that are no longer subject to tidal exchange, filling them in and accelerating the flattening of the Lagoon. The tide no longer spreads via natural channel flows but as a laminar flow, **transforming the Lagoon habitat into an ever more marine character**. This is also seen in the morphology and biology of the Lagoon's beds, above all with a decline in biological productivity.

Details of the Central Lagoon: stable over centuries, that collapsed in the few decades since the dredging of the Canale dei Petroli



* Not included in the October 2015 itinerary of the UNESCO/ICOMOS/Ramsar delegation

Restoration of this area's equilibrium should now be a priority, but the responsible bodies instead propose to increase the shipping channels for more and larger vessels. Moreover the MOSE works at the inlets have increased the velocity of currents in the Lagoon thereby accelerating the loss of fine grain sediment.

The urgent need to reverse this process is clear; adequate monitoring of hydrodynamic and morphological alterations is required, along with a precise set of actions to recover the ecosystem functionality that was once characteristic of a Coastal Lagoon (as defined in the EU Habitats Directive).

Given this situation, instead of working towards restoring the dynamic equilibrium of the area further dredging to increase the navigation channels for the sake of the largest ships.

The urgency to reverse the erosion processes is evident; an objective that necessitates adequate monitoring of changes in hydrodynamics and morphology and a precise plan of action. Ecotoxicological remediation is also necessary, as well as halting fishing practices that damage the lagoon bed along with measures to restore the vitality of the lagoon - improving tidal circulation in the further reaches; reducing water depth in areas that have been eroded; restoring the relative share between open waters, shallows and peripheral intertidal areas (mudflats and salt marsh); reducing artificial energies as far as possible, and using the inevitable inputs to the advantage of lagoon circulation.

Points 4 and 9 aim to prevent large infrastructure, navigation and construction projects from causing irreversible transformations of the Lagoon's landscape and its aqueous environment, linking planning of large-scale investments for development with the priority of ensuring adequate impact assessment.

The protection of Venice and its Lagoon has an excellent foundation with:

1. Three "Special Laws" (1973, 1984 and 1992), which for over 40 years call for the restoration of the Lagoon's equilibrium and the removal of the causes of damage.
2. The General Plan of Interventions (1992) and two plans under the 1992 Special Law that have been adopted but not implemented including the "Plan for the restoration of Lagoon morphology" (with particular attention to measures to mitigate and adapt the Canale dei Petroli) and the "Plan to halt the degradation of the Lagoon".
3. The environmental and landscape plan for the Lagoon (PALAV, adopted in 1995), which is above all other territorial, urban and environmental plans and sets out precise requirements and actions for the Lagoon and coastal environment, for the mainland environmental system, for historical and cultural heritage and the agrarian landscape.

Furthermore the Morphological Plan (prepared by the Venice Water Authority) has not been approved. Now in its fourth draft, it still avoids the principal objective of the Special Laws: restoration of the Lagoon's equilibrium. Therefore implementing plans have not been elaborated either.

The infrastructure projects carried out thus far in the Lagoon have bypassed the legislation and plans in place or conflicted them, via the CIPE mechanism for urgent and strategic economic importance. Some of these projects have been blocked by the Safeguarding Commission for Venice and the Lagoon ("Commissione di Salvaguardia di Venezia e della Laguna") which has remained unheeded in its calls for the implementation of current legislation and plans.

The term **strengthening protection**, as an intervention objective, has been **misused** over the years and works continue to be proposed in the absence of an overall planning framework that would bring together individual actions, projects and investments in a scenario for sustainability, for protection and for hydraulic and environmental functionality, as called for by Italian national and regional legislation and moreover by UNESCO.

It is alarming that the hydraulic and ecosystem collapse of the Lagoon has dramatically increased in the last 40 years, with an rise in degenerative processes. The causes, instead of being removed, have grown and new ones have been created.

Consent has been given to destructive activities such as fishing that destroys the Lagoon's beds - accepted in the Provincial Fishing Plan - and the construction of new marinas in fragile area, while areas to place dredged sediment have been claimed as "artificial salt marshes".

Further interventions with negative impacts can no longer be allowed, and in particular those that create additional extensive and irreversible alterations divorced from comprehensive planning for the whole territory: such planning needs to establish basic conservation objectives for the site, that are scientifically valid and shared by all.

This must be ensured for the whole Lagoon, including a surrounding transition area.

Point 5 calls for Heritage Impact Assessments of projects in order to prevent irreversible transformations of the site and to enhance its protection to sustain its Outstanding Universal Value.

The opinions of the National Commission for Environmental Impact Assessment regarding major works in the Lagoon have not always been free from lobbying pressure, and have had included requirements that are put into action with quick solutions (for example, the process to approve the MOSE, despite a negative EIA, and "compensatory" actions never implemented).

The Commission has even refused to make an assessment of a recent dredging plan that would maintain the large cruise ships in the Lagoon, despite the completely negative judgements of scientific institutions of reference. Moreover, a negative court decision on this plan is now being appealed. (The same critical issues are expected for the recently announced project for the "Tresse-Vittorio Emanuele" channel.)

A decisive element of the evaluation process and the outcome was the spontaneous participation of voluntary, objective and authoritative experts, via the civil society (environmental charities etc), that in Venice can only work in an ad hoc manner rather than being formally consulted on projects.

Point 6. highlights the importance of erosion due to motor boats and to high tonnage ships: the erosion of lagoon beds, mud banks and salt marshes threatens the outstanding universal value of the site.

The erosion of the Lagoon's beds and its intertidal systems (as well as the foundations of the city) is **one of the most serious problems at present for the historical city and its Lagoon**. The problem is further aggravated by the deficit of sediments, which historically were fed into the Lagoon by rivers.

In salt marsh areas crossed by boat channels, motor boats create the immediate impacts; but there are further causes. In the Southern Lagoon and the extreme Northern Lagoon, the erosion of salt marsh areas has historical origins: the salinisation of soils due to the rerouting of rivers; the vast area affected by the Petrol Channel and the vacuum effect it creates on the sediment of the Lagoon's beds, which are taken out to sea by exiting tidal floods (twice a day for half a century), leading to the deepening and flattening of the beds - a process aggravated by the effects of destructive fishing methods for the introduced "Philippine" clams. As a result, waves accumulate the kinetic energy of the wind, leading to further erosion of the Lagoon's beds and salt marshes, while in the past the shallows and vegetation rooted in the Lagoon's beds interrupted the impacts of the waves.

Raising the Lagoon's beds to compensate for erosion is not currently possible; but sediment loss can be limited by reducing the current velocity at the inlets well as along the principle channel, and to reduce wave action by a sequential system of underwater humps. Further humps could line tidal channels for a synergetic effect, containing flows and limiting the lateral transport of sediment in suspension.

Point 7 urges the Italian state to prohibit the largest ships and tankers from entering the Lagoon.

This objective, strengthened by point 8, is directly linked to the imperative of avoiding irreversible transformations (points 4 and 5), evident in current plans for cruise ship traffic inside the Lagoon. The choice whether or not to dredge new channels for large cruise ships will determine **whether the restoration of the balance of the Central Lagoon is possible or is blocked** (point 10). The following paragraphs provide a summary, comparative overview of the currently discussed projects.

The Contorta project would have large cruise ships to enter at the Malamocco outlet, travel along the Petrol Channel to the intersection of the Contorta Channel, where a large shipping channel would be dredged over that channel, leading to the Maritime Station. This proposal by the Port Authority has been strongly opposed by groups defending the Lagoon (over 200 observations to the EIA were sent to the Ministry of Environment, including from university experts and others). The project would create extreme hydraulic and ecosystem risks, noted also by ISPRA (Italy's national Higher Institute for Environmental Protection and Research); moreover, the ecotoxicological impacts have been poorly studied. The review by the National EIA Commission has been suspended, and the project has been rejected by the Regional Administrative Tribunal (a judgement now appealed by the Port Authority, while the cruise ships continue to pass through the Lagoon).

The critical issues (focusing on environmental aspects) concern: the elimination of a natural and historical channel; an enormous volume of contaminated sediment to be dredged; the further hydraulic upheaval, despite the evidence of the devastating impact of the Petrol Channel; the completely unnatural embankments (disguised as false "mud flats") to line the dredged channel; the segregation of over 1500 hectares of Lagoon, destined for a dystrophic crisis; the necessary to double the width of the Canale dei Petroli for both industrial and passenger traffic.

The Tresse - Vittorio Emanuele project is the most recent proposal by the Port Authority and the Mayor of Venice. It is to be formally announced in late October, and its final route is not known; however, initial information indicates that it would repeat many of the negative aspects of the Contorta Project. It would require further dredging in the Lagoon and the doubling of the Petrol Channel.

The offshore port projects. Two independent proposals to build an offshore port for the largest cruise ships beyond the Lido inlet. One consists of a fixed installation, a platform built on pilasters; the other a reversible, floating, anchored platform. Both would mean that only smaller, less impacting cruise ships would enter into the Lagoon. The proposals would not create hydraulic or geomorphological upheavals in the internal Lagoon and would be adapted to the latest generation of cruise ships. Uncertainties remain regarding the management of passenger traffic and associated services within the Lagoon and the impacts on coastal communities and the coastal environment.

The Marghera Project would create a cruise ship port at the former industrial area of Porto Marghera. This is still in preliminary planning. It would require further dredging in the Lagoon, including widening the Petrol Channel.

Point 11 calls for the establishment of a buffer zone in the mainland.

This objective is a priority for planning and action and should not be diminished by simply tracing an easy line on a map. Its true objective is to create buffer zones characterised where possible by transitional environments between the Lagoon and the mainland, allowing gradients between submerged and raised land and between salt and fresh waters, in particular along river courses. Such gradients should extend both into the mainland and into the Lagoon.

Central to this effort would be the return to the Lagoon of areas that have been filled in by land reclamation, in which forms of marsh cultivation could be created along with phytodepuration for waste water before its return to the Lagoon. Appropriately confined fresh water flows could be returned to the Lagoon. Such objectives would require thorough scientific preparation in line with overall planning objectives. These measures should be implemented in phases. It will be

important to go beyond current disputes over property rights and to include the “valli da pesca” in these actions, which over wide areas create a separation between the Lagoon and fresh waters and the inner shores.

Today the interests that have monopolised decisions and interventions in the Lagoon for decades have been completely discredited. Now is a crucial moment to re-establish objective, independent, robust and qualified scientific debate, with participation from all interest groups based on free access to data and transparency. Above all, Venetian citizens must be involved; they are the vital force of Venice and its Lagoon, as a site of outstanding world heritage. Effective communication and information is central to this, as well as liberation from the idea that the current situation is inevitable.

APPENDIX 4b

Note in merito alle raccomandazioni dell'UNESCO:

Morfologia, riequilibrio e aspetti ambientali

Le raccomandazioni espresse dall'UNESCO (Doha 2014), esplicitate nella Decisione 38 COM 7B.27 (di seguito citata come Decisioni UNESCO), richiedono necessariamente alcune puntualizzazioni sugli scenari attuali, al fine di **evidenziare non solo i problemi ma anche le linee possibili per perseguire gli obiettivi dati**. I ripetuti richiami ai rischi di “trasformazioni irreversibili”, da evitare in modo imperativo al fine di garantire la conservazione del “valore universale del sito”, impongono infatti di considerare non solo le criticità dovute a nuove azioni, ma anche quelle dipendenti dai processi degenerativi in atto, prefigurando scenari possibili per “garantire gli equilibri idrogeologici” attraverso soluzioni di tutela e ripristino capaci di “rafforzare la tutela del sito” nel suo “valore universale”.

Vengono di seguito esposte queste puntualizzazioni con riferimenti precisi alle Decisioni UNESCO, per inquadrare le problematiche e delineare possibili scenari di tutela e riequilibrio.

Assenza di un disegno di riequilibrio

Manca un disegno di riequilibrio e di corretta gestione della Laguna

Il **punto 10** delle Decisioni UNESCO richiede “un forte coordinamento tra tutte le parti interessate al fine di garantire gli equilibri idrogeologici della Laguna ...”, con “tutela di tutti gli attributi” da cui deriva il valore universale del Sito. E' questa la raccomandazione di base, ripresa in altri punti che richiedendo attenzioni specifiche.

A monte del richiesto “coordinamento”, e tra i compiti prioritari di questo, vi è la **necessità di condividere un quadro di riferimento comune, orientato quantomeno a perseguire gli obiettivi di fondo** volti alla tutela e corretta gestione del sito nei suoi caratteri idro-morfologici e funzionali. Questo quadro, atteso da decenni, è tuttora mancante.

A distanza di oltre quarant'anni dalla prima “Legge Speciale” che richiedeva il riequilibrio lagunare e la rimozione delle cause di dissesto, dopo altre due Leggi Speciali che ribadivano detto obiettivo, dopo l'adozione di numerosi strumenti urbanistici tra cui, da parte della Regione, del PALAV, e dopo lustri di attesa -ancora vana- del “Piano Morfologico”, sono state attuate e continuano ad essere proposte opere enormi e gravemente invasive in assenza di una pianificazione volta ad inserire le azioni, i progetti e gli investimenti entro uno scenario di riequilibrio, sostenibilità, tutela e funzionalità idraulica e ambientale, come richiesto per il Sito dalle leggi italiane e regionali oltre che dall'Unesco. Ed è drammatico constatare che i collassi idraulici ed ecosistemici della laguna hanno avuto un'esplosione dopo la prima legge speciale, del 1973. Da allora i processi degenerativi si sono accentuati e le cause di dissesto, anziché essere rimosse, sono accresciute mentre altre se ne sono aggiunte, in disastrosa mancanza di coerenza con quella che era una buona legge. Basti ricordare la pesca alle vongole “filippine” (specie alloctona, attivamente immessa, definita “indigena” da una legge regionale...), attuata arando e frullando i fondali con immensa perdita di sedimenti e con creazione di una torbidità che ha fatto sparire le fanerogame marine nelle aree lagunari a minor ricambio (e con queste l'ossigenazione, la produttività e la coesione del fondale) (v. Bonometto, 2007, pp 209 - 218). Pesca che, nonostante l'evidenza e gli studi che ravvisavano l'estremo impatto e la mancanza di prospettive, è stata non solo ammessa ma addirittura regolamentata e quindi legittimata.

E' inutile che vi siano normative corrette a difesa dell'ambiente se poi queste vengono irrisate da chi dovrebbe farle applicare; così come **non è ammissibile alcun grande progetto, a maggior ragione se comportante alterazioni estese e irreversibili, avulso da una pianificazione complessiva su area vasta**. Ciò vale per l'intera Laguna, inclusa una congrua fascia di rispetto e transizione (la *Buffer Zone* richiesta dall'UNESCO, di cui si avverte gravemente la sostanziale assenza); ed è particolarmente urgente per la Laguna Centrale, oggetto di interventi e di progetti dagli impatti devastanti e irreversibili tali da compromettere le prospettive di riequilibrio.

Unitarietà e diversità della Laguna

Numerosi punti delle Decisioni UNESCO (**punti 4, 5, 6, 9, 10, 12**), nel prescrivere valutazioni e tutele, implicitamente richiedono una conoscenza di insieme della Laguna che, pur nella sua unitarietà, presenta aree con profonde diversità nelle aggressioni subite, e quindi nei valori originari e storici ancora presenti e nelle potenzialità di recupero (v. Bonometto, 2005 pp 274-276; 2014, pp 11-13). La conoscenza delle diversità nelle aree lagunari (figura 1) è pregiudiziale per orientare correttamente le azioni di riequilibrio e ripristino. A grandi linee:

- La **Laguna Nord** conserva in vaste estensioni caratteri vicini a quelli originari, grazie ai rapporti tra i flussi di marea e quelli dei rami fluviali ancora afferenti, che consentono la permanenza di sistemi di barene a carattere primario di origine sia fluviale che mareale; in questa gli interventi devono orientarsi alla rimozione dei fattori di anomalia e alla protezione-ripristino del rapporto dolce/salato, con opere artificiali ridotte al minimo e limitate agli interventi privi di alternative.
- La **Laguna Sud** (dalla depressione causata dal "Canale dei Petroli" fino a Chioggia) presenta una morfologia intertidale ancora importante ma residuale, in estensioni anticamente salmastre passate al salato a seguito delle diversioni del fiume Brenta. La salinizzazione ha causato sui suoli torbosi delle barene processi demolitivi tuttora in atto, tanto che la conservazione della morfologia e degli habitat impone qui criteri gestionali orientati a contrastare e compensare, anche con soluzioni artificiali, i disfacimenti in atto.
- La **Laguna Centrale** (da Murano-Venezia all'area affossata dal "Canale dei Petroli"), oggetto degli interventi e dei progetti più invasivi e dibattuti, è dominata da caratteri di artificialità che rendono non realistici gli obiettivi di ripristino dei caratteri preesistenti (basti citare: lo scavo del Canale dei Petroli e i suoi effetti demolitivi della morfologia e della funzionalità idraulica, con sottrazione dei flussi di marea, affossamento dei fondali e loro appiattimento; le bonifiche industriali e quelle attuate coi fanghi di scavo del Canale dei Petroli; le tossicità dei fondali conseguenti ai reflui e alle ricadute industriali). Questa condizione impone un nuovo assetto generale frutto di una progettualità complessiva, che, avvalendosi a tutti i livelli delle competenze più autorevoli esenti da interesse di parte, recepisca senza strumentalizzazioni l'insieme dei valori, delle aspettative compatibili e delle vocazioni, restituendo all'area un'identità e una funzionalità lagunare all'altezza della sua eccezionalità.

Questa consapevolezza e queste progettualità non sono ancora emerse dalle istituzioni e dai poteri locali, vincolati da altri interessi e attenti semmai a tenersi le mani libere. E' proprio l'UNESCO, allora, che può avere l'autorevolezza per attivare, promuovendo la partecipazione e il confronto tra tutti i soggetti coinvolti, un percorso che porti a delineare il futuro della Laguna, garantendone le funzionalità e esaltandone l'unicità e le potenzialità. Ciò è già negli obiettivi, essendo stato definito un tavolo di regia (comitato di pilotaggio), avente come referente primo per il coordinamento (*site manager*) il Comune di Venezia; ma occorra che a questa operazione sia riconosciuta nei fatti la dovuta importanza e siano date più visibilità e più forza propositiva.

La pantomima del “Piano Morfologico”

Una visione progettuale di insieme, necessaria per perseguire gli obiettivi dati dalle Decisioni UNESCO ai punti 9, 10 e 12, era stata in realtà delineata già nel 1992, nel “Piano degli Interventi” redatto per il Magistrato alle Acque dal Consorzio Venezia Nuova; ma aspetti essenziali sono stati poi disattesi o addirittura ignorati (basti citare la riduzione di profondità del Canale dei Petroli e le possibilità di riportare navigazione e flussi di marea nell’originario canale Fisolto: obiettivi rimandati a studi successivi mai avvenuti). Soprattutto, da lustri si è in attesa del “Piano Morfologico”, più volte annunciato ma sempre fermato, espressamente richiesto da una precisa disposizione del Comitato Interministeriale preposto agli interventi in Laguna (il “Comitatone”) con tanto di istituzione di uno specifico “Ufficio di Piano”. E il perché è oggi chiaro a tutti: **un piano avrebbe legato le mani, e i poteri egemoni, riconosciuti corrotti e corruttori, non lo hanno permesso**, tenendolo costantemente in stallo nelle sue ripetute formulazioni (quattro) e ponendo sistematicamente veti a qualsiasi cosa interferisse coi loro interessi. Mentre, in attesa di detto piano, è stata data via libera una mole di opere vastissime che hanno ridisegnato e in parte stravolto intere aree lagunari.

Significativa l’ultima versione del Piano, sempre provvisoria (di marzo 2014, di poco precedente allo scandalo del MOSE), oggetto di tensioni e di esplicite dissociazioni da parte di alcuni estensori che hanno denunciato pressioni inaccettabili. Condivisibile in più parti, anche se considera ineluttabile la situazione attuale, omette intere tematiche sulle linee e sui criteri di correttezza e convenienza applicativa, eludendo anche studi appositamente commissionati e poi segretati. (Si sa che gli aspetti applicativi venivano regolarmente delegati a progettazioni affidate sempre agli stessi soggetti, in regime di monopolio, a costi maggiori e con plateali conflitti di interesse legittimati dal regime di concessione unica). La versione del Piano di marzo 2014 contiene, tra l’altro, alcune tavole esplicative includenti progetti avulsi dai testi, come fossero inserimenti aggiuntivi non confrontati; tavole che rifilano come contenuti del Piano anche opere vastissime assolutamente critiche prefigurandole come scelte già avvenute (non a caso alcune compariranno tra le azioni accessorie al progettato scavo del canale Contorta, più avanti esaminato).

Oggi è conclamata la reale natura dell’intreccio monopolistico che ha orchestrato il tutto. E’ quindi il momento di riprendere con urgenza quanto di positivo è contenuto nel Piano Morfologico, ripulendolo delle furberie, reinserendo le parti omesse, riaprendo il confronto scientifico e civile; emancipandosi dall’idea che la situazione attuale sia ineluttabile, e, soprattutto, voltando pagina rispetto alla dipendenza dai poteri egemoni, oggi sconfessati.

Buffer Zone e ambienti di transizione

Il punto 11 delle Decisioni Unesco propone l’istituzione di *buffer zone* quali aree di cuscinetto nella fascia di gronda lagunare. Questo obiettivo, prioritario, non deve essere sminuito con soluzioni limitate a tracciare sulla carta geografica delle linee di comodo. Il vero obiettivo è quello di creare delle fasce caratterizzate ove possibile da ambienti di transizione tra laguna e entroterra, con gradienti emerso-sommerso e dolce-salato e con specifiche penetrazioni lungo le aste fluviali, operando sia nell’entroterra che in Laguna. Centrali in queste operazioni saranno la restituzione alla Laguna di aree sottratte a questa dalle bonifiche, la realizzazione di superfici di lagunaggio delle acque reflue prima della loro reimmissione in laguna, la restituzione alla Laguna di acque dolci opportunamente confinate. Detti obiettivi, anticipati già nel citato Piano del 1992 e ripresi con affermazioni di grande importanza dalla Regione Veneto (Piano Direttore 2000), richiedono progettazioni attente, coerenti con una pianificazione complessiva, scientificamente orientate e attuate per fasi (delle semplici reimmissioni di acque lagunari in aree a bonifica idraulica, su suoli oggi più bassi rispetto ai confinanti fondali della laguna, causerebbero anomalie controproducenti per mancanza di ricambio) (v. Bonometto, 2003, pp 162-164). (In merito alla reimmissione in laguna di acque dolci è in fase di presentazione e approvazione uno specifico progetto LIFE, che si preannuncia come progetto pilota, promosso da

ISPRA, Università di Venezia e altri soggetti). L'obiettivo di elaborare delle strategie coerenti e funzionali per il ripristino di fasce di transizione impone in modo improcrastinabile anche di rimettere le mani, al di là degli scontri sui regimi di proprietà o simili, sui rapporti con le "valli da pesca", finora pilatescamente eluse nelle pianificazioni volte al riequilibrio della laguna ma di importanza decisiva rappresentando in gran parte della Laguna una fascia di segregazione tra le acque libere e la gronda lagunare.

Per una nuova funzionalità della Laguna Centrale

I punti 4, 5, 6 e 10 delle Decisioni UNESCO, nell'imporre che vengano evitate "trasformazioni irreversibili" e che vengano al contrario garantiti gli equilibri idrogeologici, richiedono un esame non solo dei progetti per il futuro, ma anche dei processi degenerativi in atto che alimentano le trasformazioni con perdita dei caratteri lagunari; e richiedono che vengano delineate delle soluzioni possibili non solo per fermare detti processi, ma anche per invertirli. Alcuni processi hanno origine storica antica (v. quanto sopra indicato per la Laguna Sud); altri derivano dalle trasformazioni novecentesche, prima tra le quali lo scavo del canale portuale Malamocco - Marghera (più noto come Canale dei Petroli), i cui effetti degenerativi nella Laguna Centrale alimentano da mezzo secolo il collasso dell'area.

Detto Canale, sottraendo i flussi di marea ai canali naturali e risucchiando i sedimenti dalle aree laterali per espellerli in mare con la marea uscente, hanno fatto perdere ad una vastissima superficie il carattere di laguna canalizzata, mantenutosi per millenni e demolito in pochi decenni (da: Bonometto, 2007, pp 200-205; vedi figura nell'abstract in inglese). Ciò nonostante, anziché perseguire nei limiti del possibile il riequilibrio dell'area, è stata progettata ed è attualmente sbandierata la realizzazione di ulteriori squarci per il passaggio di navi di massime dimensioni (esplicitamente vietato dal punto 7 delle Decisioni), destinato a compromettere irreversibilmente anche estensioni tuttora connotate dai caratteri lagunari. I poteri delle lobby, strettamente intrecciati con quelli resi noti dallo scandalo del MOSE, persistono, e persiste il loro disprezzo per la Laguna, per le leggi regionali e nazionali e per le direttive dell'UNESCO.

Le battaglie di civiltà contro le nuove devastazioni sono oggi imperative; ma occorre battersi anche per restituire identità e funzionalità lagunare alla Laguna Centrale. Già nel Piano Generale degli Obiettivi del 1992 erano state indicate, come detto, alcune linee al riguardo, altre sono state prefigurate successivamente (Bonometto, 2003); ma i poteri egemoni le hanno sempre ignorate o eluse. Alcune di queste linee sono oggi incluse nella versione del Piano Morfologico sopra citata (la necessità di creare dossi sommersi lungo i residui canali naturali per arginarli limitandone l'interrimento e mantenendone i flussi); altre sono da riprendere, aggiornandole alla situazione attuale.

Le linee essenziali, oltre al risanamento ecotossicologico dei fondali (che investe altre competenze) e allo stop alle pratiche alieutiche direttamente demolitive dei fondali (la pesca alle vongole "filippine", oggi in calo per diminuita convenienza economica), si possono basare su tre principi: **ripristinare per quanto possibile la vivificazione, riportando almeno in parte i flussi di marea entro le originarie canalizzazioni; ripristinare correttamente il rapporto tra acque libere, bassifondi e superfici intertidali perimetrali; ridurre il più possibile le energie artificiali, recependo al tempo stesso quelle non eliminabili come fattori di nuova vivificazione.**

Riportare i flussi di marea nelle canalizzazioni naturali

Si tratta di un obiettivo assolutamente prioritario per riportare la Laguna Centrale verso gli "equilibri idrogeologici" richiesti al **punto 10** delle Decisioni UNESCO.

La marea entrante dalla bocca di Malamocco, un tempo alimentatrice di due grandi arterie (i canali Fisolo e Spignon) e di altre minori, oggi è per la maggior parte catturata dal Canale dei Petroli e sottratta così alle arterie naturali e alle loro ramificazioni, che per secoli, fino agli anni Sessanta, penetravano in profondità nelle aree interne vivificandole con i flussi canalizzati. La corrente del nuovo canale, oltre a sottrarre all'area i flussi di marea, ha risucchiato i sedimenti dalle superfici laterali espellendoli con le maree in uscita, ingigantendo così il deficit di sedimenti già in atto a causa delle deviazioni storiche dei fiumi; da ciò una vastissima erosione a cratere, profonda oltre due metri, al posto dei pochi decimetri dei bassifondi preesistenti. I sedimenti non espulsi si sono accumulati nei canali residui non più vivificati, interrando e accelerando nell'area l'appiattimento e relative disfunzioni; sui bassifondi appiattiti la marea si diffonde da tempo non più per flussi canalizzati ma per laminazione, evidenziando la **trasformazione verso baia marina**, riconoscibile anche nella biologia dei fondali.

E' evidente l'urgenza di **invertire il processo, per poter restituire all'area un carattere lagunare**. (L'alternativa è il decidere che gli obiettivi di riequilibrio dati dalle Leggi Speciali e dall'UNESCO non valgono qui; ma se così deve essere lo si dichiara senza ipocrisie). Ciò significa riportare nei modi possibili i flussi entro i grandi canali di marea, in primo luogo nel Fisolo e sue ramificazioni, in modo da poter riattivare e alimentare almeno in parte la rete che dava all'area il carattere di laguna canalizzata. L'obiettivo potrebbe essere ottenuto attraverso più vie possibili (in primo luogo occludendo l'imbocco del Canale dei Petroli e riportando il traffico portuale nel canale Fisolo, eventualmente col suo ramo Molini, opportunamente ricalibrato nelle sezioni e nell'andamento; oppure, raccordando con i necessari scavi e le necessarie imboccature il primo tratto del Canale dei Petroli ai canali secondari alimentati dal Fisolo). Opere importanti che richiederebbero grandi interventi, e che per questo sono state ritenute allo stato attuale non proponibili; salvo poi prevedere scavi ben più vasti per portare le navi di massime dimensioni nel cuore della Laguna, devastando estensioni ancora non compromesse e spacciando le opere accessorie come interventi di riequilibrio.

Ripristinare gli habitat e i dinamismi intertidali

L'obiettivo è strettamente connesso al funzionamento ideologico e morfologico della laguna indicato al **punto 10**, e al contrasto delle erosioni di barene e velme richiesto al **punto 6** delle Decisioni UNESCO. Contrasto che va indirizzato al contenimento non solo del moto ondoso causato dai natanti ma anche di quello causato dal vento a seguito dell'accresciuta profondità delle Acque, e che deve compensare i processi disaggregativi sopra esaminati in riferimento alla Laguna Sud (che interessano anche aree estreme della Laguna Nord). Quanto di seguito scritto per la Laguna Centrale ha dunque una validità estesa all'intera Laguna.

Prima dello scavo del Canale dei Petroli le acque libere della Laguna Centrale si relazionavano a monte con un fronte articolato di barene, che assicurava sia effetti dissipativi delle forzanti meteomarine che scambi di fluidi e di materiali in sospensione vitali per l'ecosistema (Bonometto, 2003; 2014). A seguito dello scavo del Canale le acque libere della Laguna Centrale sono state private dei rapporti con le barene, confinando col tirante d'acqua artificiale e, in parte, con le barriere realizzate a protezione di questo. La riproposta di bordure intertidali sfrangiate (velme e barene) rappresenta una soluzione fondamentale per il riequilibrio; ma queste devono essere relazionate alla realtà attuale senza strumentalizzazioni ed estensioni di comodo, con progettazioni che ripropongano quote e funzioni tali da massimizzare gli effetti idraulici ed ecosistemici in coerenza con la natura dei luoghi. Questa esigenza, reale e prioritaria, è stata assunta come pretesto per progettare delle "barene traslate", ovvero delle colmate in cui recapitare i fanghi di scavo del raddoppio del Canale dei Petroli (necessario per poter sommare il traffico crocieristico a quello commerciale), temporaneamente bloccato ma destinato ad essere riproposto. Queste colmate, che prevedono di copiare a ridosso del Canale dei Petroli le forme delle barene sepolte dalle "Casse di Colmata", occluderebbero una vastissima estensione di acque libere senza relazionarsi funzionalmente alla mutata realtà, sprecando quantità enormi di sedimenti (preziosi semmai altrove per opere di corretto ripristino

ella morfologia intertidale) e spacciando per barene anche discariche a quote insulari in cui sversare sedimenti inquinati.

Il problema è quello di stabilire dei criteri di correttezza, noti da tempo ma per lo più elusi, nella realizzazione delle frange intertidali e più in generale delle “barene artificiali”. A monte di tutto si devono invertire le priorità: fino ad oggi, tranne qualche caso, si sono privilegiati nella progettazione e realizzazione di “barene artificiali” i criteri di semplificazione operativa e di vantaggio per le imprese, con realizzazioni di forme globose innaturali e non funzionali e con localizzazioni di comodo estranee alla geografia dei luoghi (da ultime le colmate realizzate lungo il Canale delle Navi e dei Marani, tra la Certosa e Murano, mai esistite per l’incompatibilità idraulica e richiedenti per questo lucrosissime e invasive opere di contenimento. V. Bonometto, 2014, pp 26-29). Doveroso al contrario **ridare priorità, anche in queste opere, agli obiettivi del riequilibrio**, sanciti già dalla prima Legge Speciale del 1973 e regolarmente elusi ancorché strumentalmente sbandierati. I principali criteri finalizzati a questi obiettivi, necessari per gli interventi ricostruttivi delle superfici intertidali (v. Bonometto, 2003, pp 41-221; 2005, pp 273-286; 2008, parte B pp 3-118; 2014 pp 29-34), riguardano (v. note): il rispetto e ripristino dei **caratteri plastici e dinamici delle barene**, relazionati alle forzanti; il rispetto delle **quote** delle barene nelle loro articolazioni microaltitudinali, e nelle relazioni con le velme; il rispetto-riproposta delle **morfologie funzionali** perimetrali e interne; la **coerenza delle localizzazioni** con la geografia dei siti e con i dinamismi tendenti al riequilibrio; **l’ottimizzazione nell’uso dei sedimenti** per volumi e caratteri sedimentologici.

Una logica di fondo, da tenere sempre presente negli obiettivi di riqualificazione e riequilibrio, è legata al fatto che i dissesti sono dovuti a processi innescati dalle opere e dalle trasformazioni attuate dall’uomo; e **il riequilibrio richiede a sua volta di innescare e sostenere processi morfogenetici**, agendo sulla morfologia lagunare sommersa e intertidale (da cui la priorità del Piano Morfologico) **relazionata strettamente alla funzionalità idraulica e quindi alla funzionalità ecosistemica** in un contesto plastico ed evolutivo.

Note. Detti criteri vengono di seguito ripresi con maggior dettaglio.

Un criterio generale di correttezza parte dal fatto che le barene naturali sono connotate da caratteri plastici, al tempo stesso evolutivi e conservativi, relazionati alle forzanti. Per questo l’obiettivo primo deve essere quello di realizzare opere innescando dinamismi, ove possibile ricostruttivi, capaci di relazionarsi alle attuali forzanti e di far evolvere le forme verso assetti funzionali stabilizzanti. Ove non vi siano morfologie funzionali pregresse da recuperare assumendole come riferimento, il criterio richiede di massimizzare i perimetri a parità di superficie come avviene in natura, realizzando frange dissipative orientate alle forzanti attuali, con anse di cattura dei sedimenti e con inneschi di “ghebi” per attivare i flussi interni e la conseguente formazione di “chiari”. Inoltre l’obiettivo di riproporre la plasticità impone di ottimizzare l’uso dei sedimenti in base alla granulometria, e di ricorrere a marginamenti capaci di degradarsi e integrarsi in tempi conformi a quelli di ripristino dei margini protettivi naturali (Bonometto, 2008, parte B pp 62-66). Gli elementi di contenimento persistenti dovranno essere limitati ai soli presidi necessari per contrastare le forzanti innaturali e quelle indotte dalle trasformazioni sopra evidenziate (es., punte delle frange barenali; dighe soffolte per garantire fasce di acque calme antistanti alle barene).

Legato alla plasticità è anche il rispetto delle quote delle barene artificiali, con ripristino delle velme perimetrali e formazione dei microdislivelli che caratterizzano i profili, la funzionalità pedologica e idraulica delle barene naturali e di conseguenza la vegetazione con i ruoli funzionali che questa assicura (Bonometto, 2015, pp 45-86). Queste quote, ad assestamento avvenuto, devono essere strettamente intertidali: a quote superiori le barene non sono tali. (Deroghe localizzate e molto limitate sono ammissibili solo per finalità avifaunistiche scientificamente progettate). Tutto questo è stato largamente disatteso nelle ricostruzioni di “barene artificiali” attuate negli anni; e i principali progetti morfologici connessi ai nuovi scavi portuali, sbandierati strumentalmente come riequilibri, vanno in direzione opposta.

Quanto alle localizzazioni, queste devono seguire in quest’area gli elementi di artificialità esistenti, da compensare (Canale dei Petroli dopo la curva di S. Leonardo; arginature rigide) rimanendo scostate ove possibile dalle protezioni rigide in modo da relazionarsi con acque calme anche sui versanti interni. Nei casi qui considerati i corpi barenali, non preesistenti, devono essere progettati riducendo al massimo le superfici a parità di funzioni, limitati a margini sfrangiati con prolungamenti lungo i residui canali naturali e lungo i varchi dissipativi più avanti indicati.

Importante segnalare alcuni progetti e alcune attività che, avendo come riferimento le direttive europee, sono andati nella reale direzione del riequilibrio lagunare. Attività sperimentali limitate e localizzate (in particolare alla Laguna

Nord), che evidenziano come **delle linee di correttezza sarebbero possibili e troverebbero soggetti all'altezza** per la messa a punto e il coordinamento di strategie operative con cui perseguire davvero gli obiettivi del risanamento e riequilibrio lagunare, negati nei fatti da decenni di poteri corrotti. Sufficiente citare tre progetti, cofinanziati dalla Comunità Europea: il Life "Barene", del 1999, cui è seguito ed è in corso di attuazione il Life "Vimine", dedicati al consolidamento e ripristino dei margini delle barene con tecniche di ingegneria naturalistica capaci di restituire plasticità e attivare processi di ricostruzione delle difese naturali; il Life "Seresto" (*Seagrass restoration*), finalizzato alla ricomposizione ecosistemica dei fondali attraverso la reimmissione di fanerogame marine (vegetazione radicante) a sostegno delle funzioni consolidanti, depurative e ossigenanti che queste assicurano, promosso da ISPRA, Università di Venezia e altri soggetti. Tutti questi progetti sono qualificati per l'uso delle conoscenze tecnico-scientifiche finalizzato a riattivare le dinamiche ambientali riequilibratrici, ma anche per il coinvolgimento attivo delle comunità locali.

Compensare l'eccessiva profondità dei fondali erosi

Il **punto 6** delle Decisioni UNESCO, ponendo l'attenzione sull'erosione dei fondali, investe uno dei problemi più gravi dell'attuale Laguna; problema richiamato in riferimento agli impatti provocati dai natanti ma che, come detto, va ben oltre. Nelle aree interessate dal Canale dei Petroli è stato ed è l'effetto risucchio provocato da questo a sottrarre sedimenti ai fondali, espellendoli in mare con i flussi in uscita (due volte al giorno da mezzo secolo). Da ciò l'erosione con affossamento e appiattimento dei fondali, ingigantita ulteriormente dalla sospensione di sedimenti attuata con la pesca alle "filippine", che consente la formazione di vere onde pressoché assenti nella laguna preesistente (nella quale i bassifondi e la vegetazione radicante frenavano sul nascere il movimento ellittico delle particelle d'acqua). Queste accumulano l'energia cinetica del vento, che erode ulteriormente i fondali e, scaricandosi sui residui ambienti di barena, li demolisce.

Improprio allo stato attuale risollevarli i fondali per impedire queste onde; possibile però interrompere il moto ondoso con sistemi sequenziali di dossi sommersi, meglio se orientati in modo da dirottare le energie in flussi canalizzati, in modo da frenarne gli effetti erosivi come premessa per i processi di ripristino dei fondali nei loro caratteri lagunari. Con finalità diverse ma sinergiche altri dossi sommersi devono ribordare i canali di marea, in modo da contenerne i flussi col loro effetto vivificante e conservativo degli alvei e da limitare il trasporto laterale di materiale in sospensione, che oggi occlude i canali e favorisce l'espulsione in mare di sedimenti. (Queste arginature, previste da lustri, sono incluse nella versione del 2014 dell'atteso Piano Morfologico, limitatamente al Canale dei Petroli e ai tratti iniziali del Fisolo e Spignon).

Trasformare le energie artificiali da fattori demolitivi a fattori di vivificazione

Gli "equilibri idrogeologici della Laguna" richiesti al **punto 10** delle Decisioni UNESCO devono misurarsi non solo con le forzanti meteomarine naturali in un ambiente alterato, ma anche con le energie artificialmente immesse. Anche recependo l'esortazione del punto 7 delle Decisioni UNESCO, che vietano i passaggi in Laguna delle petroliere e delle grandi navi, i transiti del naviglio ammissibile lungo il Canale dei Petroli continuerà a scaricare energie elevate e discontinue. Per contrastare queste, al fine di ridurre gli smottamenti e gli interrimenti interni al canale, si è sistematicamente ricorso alla realizzazione ai lati di barriere di contenimento. Un criterio alternativo, quantomeno complementare, da tempo proposto (Bonometto, 2003), recepito con inequivocabili prescrizioni dalla Commissione di Salvaguardia e recentemente richiamato al Ministero dell'Ambiente (2013), suggerisce una direzione opposta: "le energie anomale dovute all'innaturalità dell'assetto attuale e ai passaggi delle navi vengano ridotte al minimo ... inglobate in nuovi assetti funzionali progettati e realizzati in modo da divenire fattori di vivificazione, rinaturazione e nuovo equilibrio dinamico", con "aperture ai flussi di corrente raccordate al Canale dei Petroli in modo da ricevere le onde provocate dai passaggi delle navi trasformandole da elementi di aggressione a fattori di vivificazione delle aree lagunari retrostanti, ... innescando processi evolutivi di rimodellamento spontaneo e di rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico" (questa soluzione

porterebbe anche a trattenere in laguna i sedimenti anziché perderli coi flussi in uscita). “Sul lato acque libere ...gli elementi da realizzare dovranno avere per quanto possibile carattere di sistemi intertidali”; sul lato Casse di Colmata i marginamenti dovranno essere “assoggettati ad interventi maggiormente sensibili, con inserimento meno impattante col contesto” (ovvero con corridoi di dissipazione e penetrazione delle acque in chiarie interne, con effetti anche depurativi, di cattura dei sedimenti e di ripristino evolutivo della funzionalità e della biodiversità intertidale). La Commissione di Salvaguardia richiedeva al riguardo, nel 2003, un progetto generale di riqualificazione del Canale: richiesta rimasta senza seguito alcuno; mentre, al contrario, quanto avvenuto e quanto a tutt’oggi proposto va in direzione opposta.

Progetti alternativi per la crocieristica in Laguna

L’obiettivo di evitare trasformazioni irreversibili, esplicito nei punti 4 e 5 delle Decisioni UNESCO, chiama in causa con immediatezza i progetti relativi alla portualità crocieristica interna alla Laguna. Ancora più espliciti al riguardo sono i punti 7 e 8, con i quali l’Unesco esorta lo Stato a vietare il passaggio in Laguna delle grandi navi e a sviluppare soluzioni alternative di turismo crocieristico che portino a “capire e a godere” del valore e della fragilità del luogo. In ogni caso le scelte sul passaggio o meno delle grandi navi crocieristiche in Laguna risultano pregiudiziali per consentire o impedire il riequilibrio nella Laguna Centrale (punto 10 delle Decisioni UNESCO). Al riguardo sono state avanzate più soluzioni, di cui due con maggior approfondimento tecnico (lo scavo del Canale Contorta e la realizzazione dell’avamposto alla bocca di Lido) ed una ancora incerta sul piano progettuale ma sostenuta in modo pressante (l’arrivo in Marittima attraverso lo scavo dei canali Tresse e Vittorio Emanuele). Data la loro importanza vengono fornite sinteticamente delle note esplicative e comparative su queste soluzioni.

Progetto Contorta. Il progetto, in conflitto diretto e palese con le Decisioni UNESCO (punti 7 e 8), prevede l’ingresso delle grandi navi dalla bocca di porto di Malamocco, il transito lungo il Canale dei Petroli fino all’intersezione col canale Contorta, e lo scavo di un grande canale fino alla Marittima sovrapposto al percorso del canale Contorta. Proposto dall’Autorità Portuale e vivamente contrastato dai movimenti a difesa della Laguna, è stato trasmesso per primo in forma definitiva alla Commissione Nazionale VIA. L’esame condotto dall’ISPRA (istituto di ricerca ambientale operante per il Ministero dell’Ambiente) ha evidenziato estreme criticità idrauliche ed ecosistemiche, oltre ad insufficienti approfondimenti ecotossicologici; al che è stata tenuta sospesa la valutazione da parte della Commissione VIA, mentre di lì a poco il progetto è stato dichiarato inammissibile dal TAR per incompatibilità rispetto alle normative vigenti.

Le criticità ravvisate dai cittadini e dal mondo tecnico-scientifico, destinate in parte a replicarsi nel progetto Tresse - V. Emanuele, hanno riguardato, limitatamente agli aspetti ambientali: l’eliminazione di un canale naturale e storico (il Contorta); l’enorme volume di sedimenti da scavare (oltre 6 ml di mc), inquinati per di più negli strati superficiali; l’ulteriore sconvolgimento idraulico, nonostante l’evidenza degli effetti devastanti del Canale dei Petroli; la totale innaturalità (per tipologie, estensioni e localizzazioni) dei terrapieni di contenimento lungo il Contorta; la segregazione di oltre millecinquecento ettari di laguna (tra il nuovo canale, il ponte translagunare e Venezia) destinati ad assenza di ricambio e quindi a crisi distrofiche con morie estive e puzze; la necessità (non dichiarata) di raddoppiare il Canale dei Petroli per esigenze di sicurezza dovute al sommarsi del traffico industriale con quello crocieristico, con ulteriori scavi e dissesti. Da osservare in più che la Stazione Marittima, date le dimensioni delle strutture, non potrà ospitare le grandi navi di prossima generazione, imponendo futuri nuovi interventi.

Progetti avamporto. Presenti con due varianti.

Una, evoluzione del primo progetto “De Piccoli”, è stata proposta da un gruppo di tecnici e docenti (Boato, Vittadini, Di Tella, Vielmo e altri). Prevede piattaforme galleggianti ancorate in posizione centrale alla bocca, in annessione all’”isola” del MOSE; caratterizzata da rapida reversibilità, è stata presentata in veste preliminare alla commissione VIA.

La seconda soluzione è stata proposta da privati (DP Consulting e Duferco). Ritenendo non sicura la soluzione galleggiante prevede la realizzazione alla bocca del Lido di un avamporto per le navi di massime dimensioni su piattaforme posate su pilastri, consentendo l’ingresso in laguna alla crocieristica meno impattante e mantenendo la Stazione Marittima come terminal da raggiungere con naviglio compatibile. Trasmessa in fase preliminare alla Commissione VIA per uno scooping, ha avuto da questa parere positivo. (Il progetto definitivo, inviato per l’approvazione lo scorso aprile, non è stato però ancora esaminato dalla Commissione, nella quale nel frattempo è stato sostituito il coordinatore del gruppo istruttore, che aveva dato prova di autonomia tecnico-scientifica rispetto ai diktat politici). Il progetto, comunque reversibile, è sostenuto da più associazioni a difesa della Laguna. Rifiutato fin dall’inizio dal Comune e associazioni del Cavallino, favorevoli a progetti più impattanti ma lontani dal loro territorio, trova l’opposizione delle lobby portuali e, a seguito del cambio di maggioranza politica, del Comune di Venezia. Le criticità denunciate dall’Autorità Portuale e dalle imprese a questa afferenti (che hanno il monopolio sulla Marittima ma non l’avrebbero sull’avamporto) riguarderebbero essenzialmente aspetti di convenienza gestionale. Il progetto prevede di riusare i sedimenti scavati per ripascimenti e riqualificazione degli arenili, e per ripristini di barene e fondali nella Laguna Nord. Importanti l’assenza di sconvolgimenti idraulici e geomorfologici tali da compromettere aree lagunari interne, e la flessibilità a fronte delle esigenze date dalle navi di crociera di nuova generazione.

Progetto Tresse - Vittorio Emanuele. Il progetto, sbandierato anche se a tutt’oggi non chiaro nel tracciato finale, prevede l’ingresso delle navi da Malamocco proseguendo per tutto il Canale dei Petroli fino quasi alla zona industriale, per deviare tagliando l’isola delle Tresse e raccordandosi al canale Vittorio Emanuele prima dell’arrivo di questo alla Marittima. Anche questo progetto, come il “Contorta”, evidenzia un palese conflitto con le Decisioni UNESCO (**punti 7 e 8**). Anticipato come risolutivo dall’Autorità Portuale e dal Sindaco di Venezia, con un’ostentazione di certezze avulsa da ogni approfondimento tecnico, ambientale e normativo, è sostenuto senza conoscenza anche da esponenti politici. Per quanto è dato sapere riproporrebbe gran parte degli aspetti negativi del Progetto Contorta, sommandoli a quelli di un quarto progetto (la realizzazione del porto crocieristico a Porto Marghera) già ritenuto improponibile in fase preliminare dalla commissione VIA. Il progetto Tresse - V. Emanuele, anche se i proponenti dicono il contrario, richiederebbe necessariamente, oltre allo scavo di nuovi canali e invasi per la manovra delle navi, il raddoppio del Canale dei Petroli per evitare i rischi dovuti al sommarsi del traffico crocieristico con quello industriale. Rispetto al Contorta eviterebbe di distruggere un preesistente canale naturale e storico, e segregherebbe una superficie lagunare minore (destinata comunque a distrofie estive lungo il ponte translagunare fino alla città); di contro richiederebbe il taglio di un’isola-discarda e scavi ancora maggiori attraverso l’area di massimo inquinamento dei fondali. Per snellire i tempi l’Autorità Portuale e il Sindaco di Venezia lo hanno definito una variante del Progetto Contorta, nonostante questo sia stato reso nullo dal TAR e nonostante il fatto che riguardi un altro canale, in un’altra area e con altri problemi.

Working group on Lagoon Morphology and future prospects

October 2015

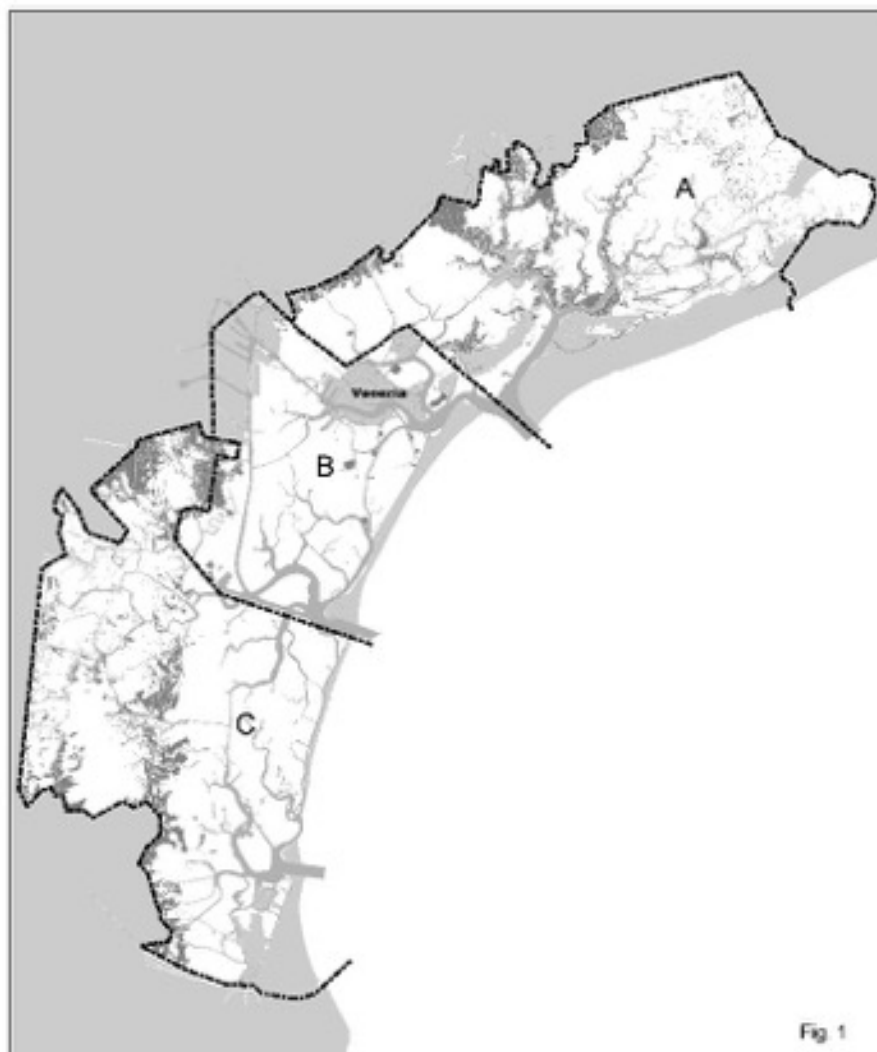


Fig. 1. Aree lagunari caratterizzate da diverse incidenze delle azioni umane.

- A. Laguna Nord, con elevata conservazione dei caratteri e dei dinamismi della naturalità originaria*
- B. Laguna Centrale, nelle superfici dominate dal centro storico e dalle artificializzazioni novecentesche*
- C. Laguna Meridionale, ad elevata naturalità ma con rapporti dolce/salato radicalmente mutati a seguito delle deviazioni dei fiumi.*

da: BONOMETTO L. 2005, Functional characteristics of salt marshes (barene) in the Venice Lagoon and environmental restoration scenarios, in Flooding and Environmental Challenger for Venice and its Lagoon. State of Knowledge, a cura di C.A. FLETCHER e T. SPENCER, Cambridge University

Opere citate:

BONOMETTO L., 2003. *Analisi e classificazione funzionale delle "barene" e delle tipologie di intervento sulle barene*. Relazione tecnica realizzata per il Ministero dell'Ambiente e l'ICRAM, diffusa a cura del Comune di Venezia.

BONOMETTO L. 2005, *Functional characteristics of salt marshes (barene) in the Venice Lagoon and environmental restoration scenarios*, in *Flooding and Environmental Challenger for Venice and its Lagoon. State of Knowledge*, a cura di C.A. FLETCHER e T. SPENCER, Cambridge University Press. (pp 273-286).

BONOMETTO L., 2007. *Il crepuscolo della Laguna*. In: *La Laguna di Venezia, ambiente, naturalità, uomo*. Provincia di Venezia - Ediciclo ed. (pp 181-243)

BONOMETTO L., 2008. *Modalità di deposito di sedimenti, di conterminazione delle strutture artificiali e di difesa delle barene naturali nella laguna di Venezia*. Studio per l'Università di Padova (inedito).

BONOMETTO L., 2014. *Il respiro della Laguna*. Corte del Fontego, Venezia.

BONOMETTO L., 2015. *La vegetazione delle barene e delle colmate. Appunti di biodiversità funzionale*. Lavori della Soc. Ven di Scienze Nat., vol. 40 suppl. (pp. 45-90).

Lo stato dell'arte

La Laguna di Venezia è uno degli ambienti più studiati al mondo: a partire dal XVIII secolo sono disponibili informazioni complete e aggiornate sulla sua ecologia, geologia, zoologia, botanica, idrodinamica, ed economia. Nell'ultimo quinquennio 2010-2015 gli studi pubblicati su riviste internazionali (recensiti nella banca dati Web of Science) sono 573. Di questi 380 sono riconducibili a componenti della biodiversità. Il numero di documenti sale enormemente se si includono le pubblicazioni locali e le relazioni tecniche. Esistono dunque professionalità e strumentazioni eccellenti, molte delle quali presenti nel territorio e istituzionalmente deputate alla ricerca, al monitoraggio e alla formazione ambientale (ad esempio: Università di Venezia, Università di Padova, CNR, ISPRA, ARPAV, ecc).

Gli studi evidenziano i fattori antropici che, in diverso grado, hanno modificato nel tempo la struttura e la biodiversità della Laguna, esponendola sempre più alla perdita delle sue caratteristiche di ambiente salmastro.

L'intervento umano, a partire dalla deviazione dei fiumi fuori della laguna attuata dalla Repubblica di Venezia (Ravera 2000; Rinaldo 2009), ha profondamente modificato la morfologia naturale della Laguna e influenzato le sue caratteristiche idrogeologiche ed ecologiche, favorendo l'erosione da un lato, ma garantendo nel corso dei secoli, la sopravvivenza della città e della sua laguna, altrimenti destinata al progressivo interrimento.

La realizzazione dei moli alle bocche di porto e lo scavo di profondi canali navigabili per il transito delle grandi navi commerciali e turistiche hanno anch'essi contribuito all'erosione e favorito lo scambio dei sedimenti col mare. La costruzione dei moli ultimata nel 1934, in particolare, ha innescato importanti processi morfologici di natura prettamente idrodinamica e morfodinamica, incrementando l'intensità della demolizione delle barene e la perdita netta di sedimenti verso il mare (D'Alpaos, 2010). Insieme agli interventi passati, le attività presenti come la pesca, l'acquacoltura, il trasporto marittimo, l'agricoltura, l'industria e l'attuale flusso turistico sono responsabili dei maggiori problemi che oggi minacciano l'ecosistema lagunare nel suo complesso, provocando perdita di biodiversità e, con gradi diversi, influenzando negativamente la sostenibilità futura (Rova et al. 2015), ed è in questo quadro di progressivo degrado ambientale che la Laguna di Venezia dovrà affrontare la sfida globale posta dai cambiamenti climatici (Tagliapietra et al., 2011) e dalla crescente presenza di specie invasive (Occhipinti et al., 2011).

Possibili esempi di gestione ambientale sostenibile nell'ambiente lagunare

Le barene, le praterie a fanerogame e la fauna ittica sono esempi emblematici del degrado della Laguna di Venezia, su cui è urgente intervenire. Essi forniscono però indicazioni preziose su possibili percorsi virtuosi di salvaguardia ambientale e sviluppo sostenibile.

Le barene

Il sistema delle barene è una delle formazioni morfologiche tipiche della laguna veneta: oltre alla superficie delimitata dalla barena in senso stretto, esso include anche velme e bassifondi che la circondano, e l'intero reticolo di canali che la delimitano e attraversano.

Le barene svolgono funzioni rilevanti per il mantenimento del delicato equilibrio della Laguna di Venezia, con ricadute fondamentali sia sull'assetto idrogeologico che sulla biodiversità. Svolgono innanzitutto una funzione di fascia tampone perché permettono di dissipare l'energia delle correnti, attenuando l'effetto erosivo sulle altre superfici emerse e le sponde dei canali, e favoriscono l'abbattimento di inquinanti provenienti dall'entroterra. La funzione ecologica delle barene è legata alle caratteristiche intrinseche di ambiente di transizione. Infatti, le continue sommersioni ed emersioni, le forti oscillazioni dei parametri fisico-chimici, la forte salinità, favoriscono la presenza di una vegetazione specializzata e a sviluppo verticale. Queste caratteristiche, unite alla morfologia delle barene come quelle di bassifondi e velme, favoriscono la creazione di nicchie ecologiche e il conseguente accrescimento della biodiversità terrestre e marittima. Le barene rappresentano inoltre un habitat unico per la riproduzione e la crescita di specie ittiche pregiate. Il contributo delle barene alla biodiversità ittica, ha ricadute positive sull'attività di pesca e, più in generale, sullo sviluppo socio-economico locale.

Considerate le peculiarità e le funzioni delle barene non è sorprendente lo stretto legame creatosi nel tempo tra questo habitat e le comunità locali che vivono e lavorano nel territorio.

Le modifiche dell'idrodinamica lagunare, causate dagli interventi succedutisi nel tempo, hanno portato a: 1) la drastica diminuzione dei sedimenti trasportati in sospensione dai corsi d'acqua, con conseguente cambiamento del bilancio di sedimenti tra apporto ed estromissione in mare; 2) un minore ingresso di acque dolci, che influenza la vegetazione delle barene, diminuendo la loro capacità di consolidare il terreno. Questo ha decisamente influito sul processo erosivo, ben evidente nel progressivo arretramento delle sponde delle barene a cui è associata la perdita di ingenti quantitativi di sedimenti trasportati in mare mediante il gioco delle correnti (D'Alpaos, 2010). Questo fenomeno ha modificato in maniera significativa e visibile il paesaggio lagunare: superfici sempre più estese di zone barenali scompaiono con un processo a cascata che si autoalimenta e che determina un progressivo impoverimento generale del territorio. Parliamo di processo a cascata, poiché la scomparsa di una barena facilita l'erosione delle superfici circostanti, venendo a mancare la sua funzione di protezione e assorbimento dell'energia dell'onda. I dati a riguardo non lasciano dubbi: nel 1901, l'estensione delle superfici occupate dalle barene era di 170 km², nel 1932 di 104 km² e nel 2003 di 47 km² (D'Alpaos, 2010).

La necessità di preservare e consolidare il sistema delle barene è in apparenza largamente condivisa. Tuttavia le soluzioni proposte sono molto diverse e non tutte condivisibili sul piano della sostenibilità. Appare chiaro che lo scavo di nuovi canali (operazione che non contribuisce certo a limitare i fenomeni erosivi) non potrà essere mitigato con il semplice spostamento del materiale rimosso per il consolidamento/la formazione di barene. Al contrario è incoraggiante il recente avvio del progetto LIFE VIMINE (www.lifevimine.eu), guidato dal Laboratorio di Analisi dei Sistemi Ambientali (LASA) del Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università degli Studi di Padova e finanziato dal programma europeo LIFE+ per la conservazione della natura, che focalizza l'attenzione sulle barene e si pone come esperienza dimostrativa di una possibile gestione bottom-up, in linea con quanto auspicato dalle politiche europee. Il progetto riconosce lo stretto legame tra tutela dell'ambiente e esigenze della società: investire nella difesa ambientale significa investire nello sviluppo locale e, di conseguenza, è fondamentale la collaborazione dei cittadini e/o delle attività produttive del territorio. LIFE VIMINE si propone di proteggere le sponde delle

barene dall'erosione tramite interventi piccoli ma diffusi (fascinate), a basso impatto ambientale-paesaggistico al fine di prevenire l'erosione. Il progetto prevede il coinvolgimento diretto dei portatori d'interesse con attività partecipate ed anche assunzione di lavoratori locali (ad es. pescatori di Burano) per effettuare i lavori di campo (Barausse, 2015). La sostenibilità è qui declinata in modo chiaro: si utilizzano materiali biologici (legno) che naturalmente degradano e quindi cura e protezione delle barene saranno continui, con il costante monitoraggio dello stato delle sponde, l'eventuale ripristino e l'impiego di personale legato a queste attività.

Le fanerogame marine

Le praterie di fanerogame marine (vere e proprie piante acquatiche con fiori e semi) svolgono un ruolo fondamentale per la conservazione degli habitat lagunari e marini costieri poiché supportano molteplici comunità biologiche, compresa la fauna aviaria, aumentano la stabilità dei bassi fondali (Minambiente, 2008) e sequestrano in modo permanente importanti quantità di CO₂. Nella Laguna di Venezia sono presenti cinque specie di fanerogame: *Zostera marina*, *Nanozostera noltii*, *Cymodocea nodosa* e due specie del genere *Ruppia*. Queste specie, svolgono un ruolo chiave nel mantenimento della biodiversità lagunare. Esse creano microhabitat particolari che forniscono cibo e riparo a numerosi organismi, e rappresentano il sito ottimale per la riproduzione di diverse specie tra cui il ghiozzo go', *Zosterisessor ophiocephalus* (il nome deriva dal suo scavare nidi alla base della zostera), un pesce che caratterizza non solo la fauna ittica lagunare ma anche la storia della pesca e della gastronomia locale. Le fanerogame marine, svolgono inoltre un'importante funzione di nursery per molte specie ittiche, con beneficio evidente per le attività di pesca. Al loro elevato valore ecologico nel mantenimento delle comunità animali, le fanerogame, grazie all'intreccio di rizomi e radici, rappresentano anche un elemento importante contro l'erosione dei fondali.

Negli ultimi decenni le praterie di fanerogame sono fortemente regredite nella Laguna di Venezia a causa di molteplici pressioni antropiche. Tra queste, l'erosione conseguente la realizzazione dei grandi canali navigabili lagunari, l'inquinamento e l'allevamento di vongole filippine, che prevede lo smantellamento delle praterie a fanerogame nelle aree date in concessione. Mappe della distribuzione nel tempo, disponibili nel sito dell'Atlante della Laguna permettono di visualizzare la distribuzione, l'ampiezza e le fluttuazioni delle praterie delle diverse specie (<http://www.silvenezia.it/?q=node/118>). Recentemente sono stati introdotti alcuni vincoli normativi per mitigare l'impatto antropico su queste specie, riducendo gli apporti di nutrienti dal bacino idrografico (Decreti "Ronchi Costa") e regolando l'attività di raccolta di vongole (Prov. di Venezia, 1999), pesca che è condotta con draghe idrauliche o altre attrezzature simili che perturbano violentemente il piano sedimentario. Questi interventi, seppur benvenuti, non possono certamente dirsi risolutivi dato che a) non affrontano in profondità il problema delle concessioni di allevamento; b) nelle situazioni di limitata circolazione idrodinamica, tipica degli stagni costieri e delle zone interne delle lagune, le fanerogame non sono in grado di ricolonizzare naturalmente i bassofondali per la mancanza di piante che producano semi o fungano da innesco.

Favorire la ricolonizzazione della Laguna di Venezia da parte di queste piante marine è invece l'obiettivo primario del progetto LIFE SERESTO (www.lifeseresto.eu), guidato dal Dipartimento di Scienze Ambientali, Informatiche e Statistiche dell'Università Ca' Foscari di

Venezia è finanziato dal programma europeo LIFE+ per la conservazione della natura. Come per il progetto sulle barene anche questo va al cuore di uno dei punti di maggior vulnerabilità del sistema lagunare coinvolgendo le competenze locali. LIFE SERESTO, con l'aiuto di cacciatori e pescatori amatoriali locali, sta già attuando trapianti di fanerogame marine in laguna.

La fauna ittica

Storicamente, pesci, molluschi e crostacei hanno rappresentato una risorsa importante per la Laguna di Venezia, cui in si sono sviluppate sia un'attività di pesca artigianale che un sistema di allevamento nelle valli da pesca. Quest'ultimo, utilizzando gli spazi naturali delle valli lagunari ne ha contribuito in maniera decisa alla conservazione. Le specie ittiche della Laguna di Venezia sono per circa il 43% tipiche di acque salmastre, per meno dell'1% di acqua dolce, per il 18,5 % marine (entrano in laguna solo per alcuni mesi all'anno) e per circa il 37% catadrome (vivono in acque dolci e si riproducono in acque salmastre/marine.). Dal punto di vista biogeografico, il complesso delle specie ittiche lagunari rappresenta un'eccezione al quadro generale del mar mediterraneo, essendo caratterizzato non solo da specie di acque temperate ma anche da specie di acque fredde, come ad esempio, citandone alcune di valore commerciale, anguilla, branzino, sogliola, spratto e seppia (Pranovi et al., 2013).

Negli ultimi 30 anni la fauna ittica lagunare sta registrando un forte declino (Mazzoldi et al. 2014; <http://chioggia.biologia.unipd.it/banche-dati/>) a causa di diversi fattori, tra i quali i più rilevanti sono, l'aumentata efficienza di pesca nella seconda metà del '900, che ha portato a raggiungere/superare i limiti di prelievo sostenibile, i ricorrenti fenomeni di eutrofizzazione e anossia, la riduzione dell'estensione di ambienti idonei alla riproduzione o alla crescita dei giovani, come nel caso del ghiozzo go' (Libralato et al., 2004). A questi si aggiungono gli effetti provocati dall'allevamento e la raccolta della vongola filippina, *Venerupis philippinarum*, la cui produzione in Laguna rappresenta oggi almeno il 50% della produzione nazionale. Infatti, come ricordato sopra, gli allevamenti hanno significativamente contribuito al declino delle praterie a fanerogame. Inoltre gli attrezzi utilizzati per la raccolta meccanica delle vongole (rusca) hanno un impatto sia sulla struttura dei fondali che della biodiversità lagunare: queste attrezzature raschiano o arano il fondo, sospendono il sedimento, alterano i processi biogeochimici nell'interfaccia acqua-sedimento, cambiano la tessitura del sedimento, distruggono gli organismi del fondale ed anche rimuovono e trasportano in altre aree le specie non commerciali. Una stima dei quantitativi di particolato sospeso (sedimento risospeso), su base annuale, dall'azione della rusca sono comparabili e quelli registrati in laguna dopo eventi di tempesta (Pranovi et al., 2003).

A questa situazione di progressivo degrado, si sta sommando il problema del riscaldamento globale che colpisce in particolare le specie lagunari che prediligono le acque fredde. Un'analisi recente ha messo in evidenza come ad eventi di significativo aumento della temperatura dell'acqua corrisponda un significativo decremento del pescato di specie d'acque fredde come ad esempio il gambero grigio o la passera (Pranovi et al., 2013).

La gestione sostenibile della fauna ittica, considerate le implicazioni economiche e sociali ad essa legate, è un problema complesso e di portata mondiale. Nel caso della Laguna di Venezia lo stato della fauna ittica non potrà che beneficiare dall'arrestarsi del degrado ambientale con il

ripristino di ambienti, quali le barene o le praterie a fanerogame, cruciali per la riproduzione e lo sviluppo di numerose specie, e la decisa limitazione degli allevamenti di vongole. Sul fronte più specifico del prelievo di pesca, l'applicazione delle normative europee/nazionali deve coniugarsi con progetti che mirino a preservare il patrimonio delle tradizioni locali. Un esempio di questo approccio viene da un'iniziativa per la mitigazione degli effetti della tradizionale pesca alla seppia, condotta in collaborazione con i pescatori locali (Melli et al., 2014). Le uova deposte dalle seppie nelle nasse, normalmente eliminate dai pescatori nella pulizia delle nasse stesse, con ovvi danni al mantenimento della popolazione, venivano prelevate e fatte schiudere sia in vasche sperimentali che in due siti naturali, uno in laguna ed uno in mare. Il successo di schiusa è stato buono con risultati migliori nel sito lagunare (61.6%) rispetto a quello marino (32.9%). Questa

- Barausse A. 2015. LIFE VIMINE: un progetto per proteggere le barene dall'erosione. Il Ponte, anno I, n.2.
- Brambati A., Carbognin L., Quaia T., Teatini P., Tosi L. 2003. The Lagoon of Venice: geological setting, evolution and land subsidence. *Episodes*, 264–268.
- D'Alpaos L. 2010. Fatti e misfatti di idraulica lagunare. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia,
- Dente B., Griggio C., Mariotto A. e Pacchi C., (1996), Governare lo sviluppo sostenibile di Venezia: elementi per un percorso di progettazione istituzionale, in Musu I. (Editore), *Venezia sostenibile: suggestioni dal futuro*. Fondazione ENI "E. Mattei" Venezia, il Mulino, Bologna.
- Haines-Young R., Potschin M., 2010. The links between biodiversity, ecosystem services and human well-being. In: Raffaelli D.C.F. (Editor), *Ecosystem Ecology: A New Synthesis*. Cambridge University Press.
- Libralato, S., Pranovi, F., Torricelli, P., Raicevich, S., Da Ponte, F., Pastres, R. & Mainardi, D. 2004. Ecological stages of the Venice Lagoon analysed using landing time series data. *J. Mar. Sys.* 51, 331–344
- Linden P.F. & Kennel C. 2009. Venice Sustainability Advisory Panel, Final Report. Tethys 23
- Mazzoldi C., Riginella E., Sambo A. 2014. The Clodia database: a long time series of fishery data from the Adriatic Sea. *Scientific Data* 1, 140018
- Melli V., Riginella E., Nalon M., Mazzoldi C. 2014. From Trap to Nursery. Mitigating the Impact of an Artisanal Fishery on Cuttlefish Offspring. *Plos ONE* 9(2): e90542.
- Minambiente (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare). 2008. Praterie a fanerogame marine. Quaderni Habitat n. 19, pp.157
- Minambiente (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare). 2009. Lagune, estuari e delta. Quaderni Habitat n. 23, pp.154
- Occhipinti A., Marchini A., Cantone G., Castelli A., Chimenz C., Cormaci M., Frogia C., Furnari G., Gambi M.C., Giaccone G., Giangrande A., Gravili C., Mastrototaro F., Mazziotti C., Orsi-Relini L., Piraino S. 2011. Alien species along the Italian coasts: an overview. *Biol. Invasions*, 13 : 215-237

- Pranovi F., Da Ponte F., Raicevich S., Giovanardi O. 2003. A multidisciplinary study of the immediate effects of mechanical clam harvesting in the Venice Lagoon. *ICES Journal of Marine Science*. 61: 43-52
- Pranovi F., Caccin A., Franzoi P., Malavasi S., Zucchetta M., Torricelli P. 2013. Vulnerability of artisanal fisheries to climate change in the Venice. *J. Fish Biol.*, 83, 847–864
- Ravera O. 2000. The Lagoon of Venice: the result of both natural factors and human influence. *J. Limnol.* 59, 19–30.
- Rinaldo A. 2009. *Il governo dell'acqua. Ambiente naturale e ambiente ricostruito*. Marsilio, Venezia
- Rova S., Pranovi F., Felix Müller. 2015. Provision of ecosystem services in the lagoon of Venice (Italy): an initial spatial assessment. *Ecohydrology & Hydrobiology* 15, 13-25.
- Sarretta A., Pillon S., Molinaroli E., Guerzoni S. Fontolan, G. 2010. Sediment budget in the Lagoon of Venice, Italy. *Cont. Shelf Res.* 30, 934–949.
- Tagliapietra D. et al. 2011. The ecological implications of Climate Change on the Venetian Lagoon. *Unesco*

ASPETTI SULL'IDRODINAMICA...

Da tempo la laguna di Venezia è soggetta a intensi processi erosivi che stanno profondamente modificando le forme più caratteristiche della sua morfologia. Si tratta di processi evidenziati in modo complessivo dalla drastica riduzione delle superfici di barena, da una parte, e dall'approfondimento generalizzato dei suoi fondali, soprattutto nella laguna centrale e meridionale.

Le cause di tali fenomeni sono da ricercare nell'accresciuta intensità del moto ondoso comunque generato (onde da vento, onde prodotte dai battelli in navigazione) e negli interventi dell'uomo sulla laguna, in particolare la costruzione dei moli alle bocche di porto e lo scavo dei grandi canali navigabili. Tra tutti lo scavo del canale Malamocco-Marghera, come è stato evidenziato sia dai confronti batimetrici fra i diversi rilievi topografici disponibili, sia dalle indagini teoriche condotte con sofisticati modelli matematici.

Le conseguenze sono drammatiche non solo a danno dei fondali lagunari, progressivamente erosi, ma anche sulla rete dei canali cittadini, sulle strutture dei suoi edifici storici e delle sue fondamenta.

Maggiori profondità dei fondali rispetto al passato hanno apprezzabilmente accresciuto l'altezza del moto ondoso da vento e quindi l'energia trasportata dalle onde. Di conseguenza si è accentuata la sollecitazione sulle strutture (fondali ed edifici) che sono destinate ad assorbire e a dissipare l'energia delle onde generate dal vento.

Le indagini di confronto tra la laguna attuale e le lagune del passato, i cui risultati sono apparsi recentemente su alcune delle più importanti riviste internazionali, dimostrano inequivocabilmente come per lo stato attuale l'intensità dei processi erosivi si sia apprezzabilmente accresciuta.

Pesantemente negative per i fenomeni erosivi anche le conseguenze del moto ondoso generato dai natanti in navigazione. Per alcuni battelli tipici della laguna si è dimostrato come il parametro fondamentale che controlla l'altezza delle onde generate dipenda dalle velocità di navigazione con una potenza della velocità stessa che varia con la forma della chiglia ma che risulta quasi sempre superiore a 1.2-1.5. Di qui la necessità, volendo contenere l'altezza delle onde generate e quindi i danni a carico dei fondali e degli edifici, di ridurre drasticamente la velocità di percorrenza dei canali, in particolare dei rii cittadini.

Purtroppo nessuna decisione in tal senso è stata presa e nessun controllo sistematico per il rispetto dei limiti di velocità dei natanti è stato messo in atto dal governo della città.

Quanto alle grandi navi e ai canali navigabili, i danni sui fondali lagunari sono stati ripetutamente evidenziati e sono dimostrabili senza tema di smentite dal confronto fra il rilievo batimetrico del 1972 e quello attuale.

Relativamente alle grandi navi che percorrono canali semi-confinati quali sono quelli navigabili della laguna, in particolare quelli artificiali, ad esse si deve guardare non solo con riferimento al moto ondoso generato, ma anche considerando le correnti indotte dal dislocamento di importanti volumi d'acqua da parte delle carene immerse, di sezione confrontabile con quella dei canali stessi.

Le onde generate in prossimità della nave possono essere di altezza non rilevante. Propagandosi lateralmente sui bassifondi lagunari, tuttavia, tali onde tendono a diventare sempre più ripide

fino anche a frangere, come dimostra l'esperienza. Le correnti indotte dal dislocamento di grandi volumi d'acqua sollecitano a loro volta i bassifondi adiacenti ai canali percorsi, sovrapponendo i loro effetti a quelli delle onde e contribuendo a risospingere i sedimenti dal fondo. Questi sedimenti solo in minima parte hanno modo di ridepositarsi sui bassifondi dai quali sono stati risospesi. Per la maggior parte essi sono presi dalle correnti indotte dalla navigazione che si aprono davanti alla prua e si richiudono a poppa della nave, facendo depositare il materiale risospeso nei canali stessi.

Gli effetti dell'interazione correnti - moto ondoso - fondali mobilitabili sono, alla luce di queste brevi considerazioni, assolutamente negativi per la morfologia lagunare e per la salvaguardia del suo ambiente.

Alcune considerazioni sulla velocità della corrente nei canali di Venezia

Da qualche anno a questa parte, dopo l'inizio dei lavori alle bocche, sono segnalate da più parti importanti modificazioni degli assetti delle correnti intorno alla città e lungo alcuni dei suoi rii. Purtroppo né il concessionario dei lavori (Consorzio Venezia Nuova) né tantomeno il suo controllore (?) deputato (Magistrato alle Acque) hanno ritenuto di dover intraprendere osservazioni sistematiche al riguardo. Osservazioni e misure sporadiche di corrente evidenziano, tuttavia, la consistenza del problema. Si registrano in particolare importanti passaggi d'acqua, diretti da sud verso nord in caso di flusso di marea entrante, al di sotto dei ponti translagunari. Si tratta di correnti che non erano osservate prima con la stessa intensità.

Si riscontrano inoltre cambiamenti di direzione delle correnti nei rii del sestiere di Cannaregio, i quali sembrano confermare spostamenti di partiacque fra il bacino del Lido e quello di Malamocco, a seguito delle nuove opere alle bocche. Misure di portata nel nodo fra Canal Grande e Canale di Cannaregio effettuate nel novembre 2011, vedi Figg. 1-2 sotto riportate, e osservazioni in genere sul comportamento delle correnti in altri canali limitrofi, documentano modificazioni locali del giro delle correnti, che sollecitano i fondali a ridosso delle singolarità presenti sui muri degli edifici con effetti da valutare, ma sicuramente non positivi.

Cfr. ad esempio filmati relativi a velocità nel rio di San Marcuola a Venezia.

<https://youtu.be/2CGIzZfjFCg>

<https://youtu.be/1cNj0Fpyzfo>

https://youtu.be/5RgXSNObz_k

<https://youtu.be/4DeBQPnvJHM>

Nelle figure citate, in particolare, è messo in evidenza che in situazione di marea entrante il Canale di Cannaregio è alimentato dal Canal Grande con flusso proveniente sia da Rialto sia dalla Stazione Ferroviaria. In situazione di marea uscente, il flusso proveniente dal Canale di Cannaregio si suddivide nelle due direzioni, una verso Rialto e l'altra verso la Stazione Ferroviaria. Nel Canale di Cannaregio, di conseguenza, fluiscono portate maggiori rispetto a quelle dei due rami del Canal Grande, con velocità della corrente che non sono proporzionate rispetto alle modeste dimensioni del canale stesso. Il getto che si forma in occasione del massimo riflusso nel punto di immissione in Canal Grande, in particolare, è ben avvertibile da chi percorre quest'ultimo canale con piccole imbarcazioni a remi, che sono improvvisamente deviate rispetto al loro percorso.

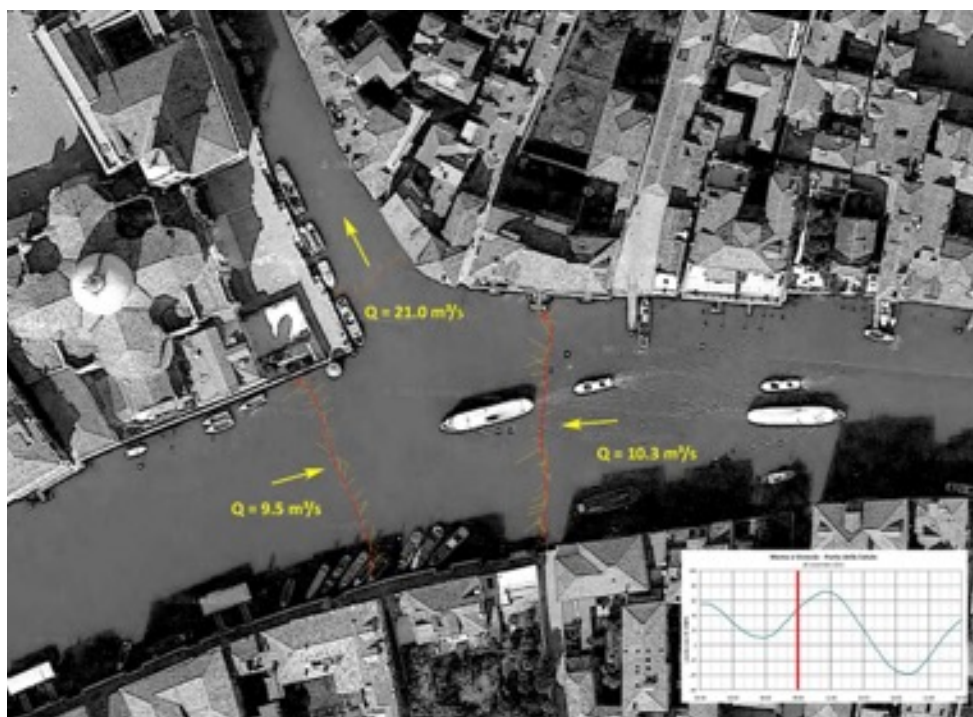


Fig. 1 - Misure di portata nel nodo Canal Grande-Canale di Cannaregio nei pressi della chiesa di S.Geremia effettuate il giorno 26/11/2011 nella fase di marea crescente fra le ore 8.57 e le ore 9.06. Nelle tre sezioni del nodo le misure non sono contemporanee, ragione per cui la continuità non può essere rigorosamente rispettata.

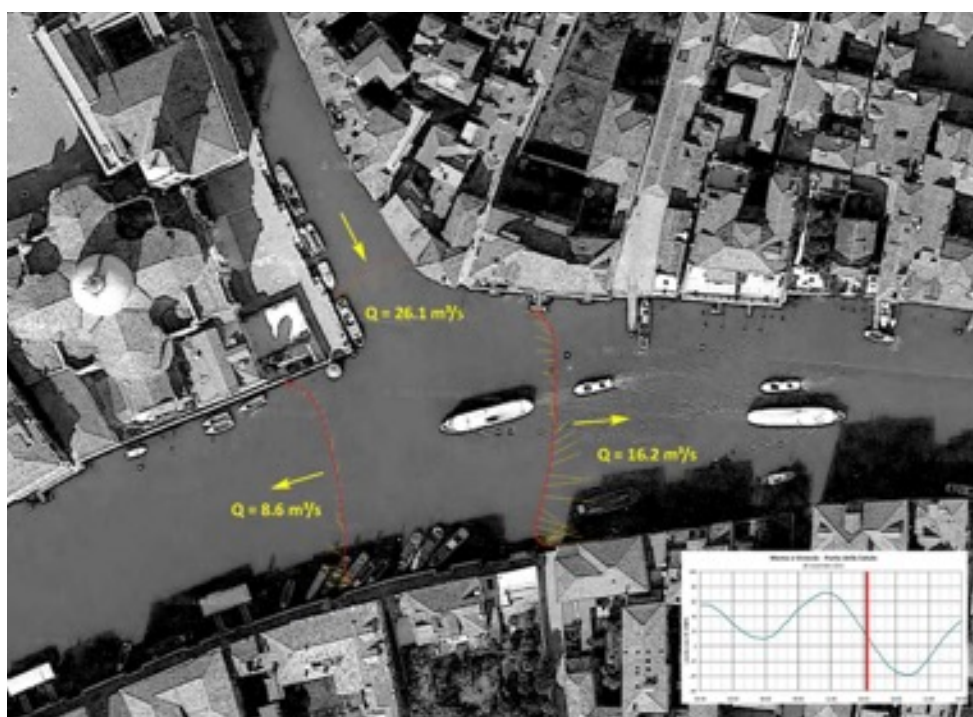


Fig. 2 - Misure di portata nel nodo Canal Grande-Canale di Cannaregio nei pressi della chiesa di San Geremia effettuate il giorno 26/11/2011 nella fase di marea calante fra le ore 15.06 e le ore 15.17. Nelle tre sezioni del nodo le misure non sono contemporanee, ragione per cui la continuità non può essere rigorosamente rispettata.

La situazione sinteticamente descritta non era di certo quella riscontrata all'epoca dei "Rilievi contemporanei di velocità della corrente di marea nei canali della Giudecca, Fondamenta Nuove, Canal Grande ed in alcuni rii interni della Città" eseguiti da Livio Dorigo nel maggio 1962. Nella Fig. 3, tratta dalla pubblicazione che illustra i dati raccolti, si osserva che il flusso nel Canale di Cannaregio e nel Canale Grande all'altezza di Piazzale Roma (rispettivamente stazz. 33 e 40) è concorde, diversamente da quanto si osserva oggi.

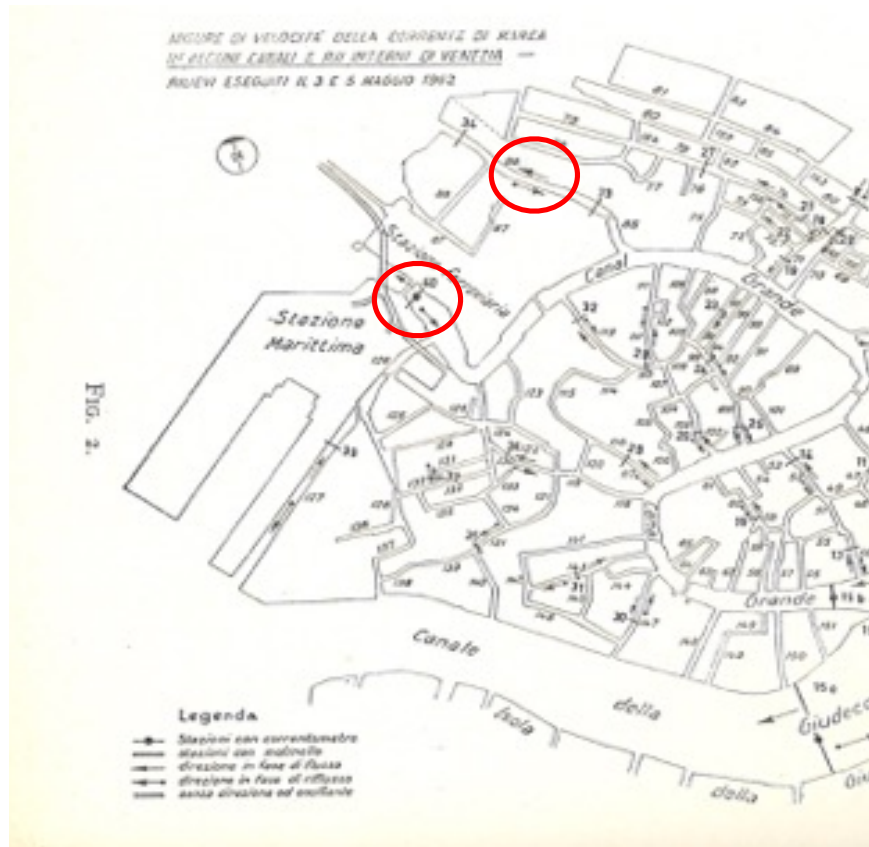


Fig. 3 - Rilievi contemporanei di velocità della corrente di marea nei canali della Giudecca, Fondamenta Nuove, Canal Grande ed in alcuni rii interni della Città. Istituto Veneto - Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti - Venezia 1966.

Negli anni '90, il fenomeno dell'inversione del flusso nel tratto di Canal Grande tra San Geremia e il Tronchetto era stato comunque già notato. Nel rapporto sulle "Misure correntometriche in Canale Grande (14 gennaio - 1 febbraio 1991) del CNR, si afferma che in fase di marea calante, la corrente nei pressi della Stazione Ferroviaria è diretta verso il Tronchetto, a differenza della corrente rilevata nelle altre due postazioni (nei pressi di S. Angelo e di S. Maria del Giglio) che segnalano, invece, un flusso diretto verso S. Marco.

Si ha ragione di credere che tale fenomeno si sia aggravato, come si è detto, soprattutto nel corso degli ultimi dieci anni, anche se non si ha modo di ricostruirne oggettivamente la tendenza per mancanza di dati.

Sarebbe, quindi, quanto mai auspicabile che i fenomeni sopracitati, inversione dei flussi e incrementi delle velocità della corrente, venissero monitorati attraverso estese e sistematiche campagne con rilievi contemporanei di portata e di livello, per aver una conferma sperimentale dell'entità del fenomeno.

E' da considerare, infatti, che un'accresciuta intensità della corrente contro le fondamenta e i muri degli edifici può favorire a sua volta, tanto quanto il moto ondoso provocato dalle imbarcazioni, un degrado generalizzato delle strutture . Muri e fondamenta non sono, infatti, impermeabili e l'innescò di fenomeni di pompaggio attraverso le sconnessioni esistenti comportano a lungo andare l'asportazione dei sedimenti più fini dall'interno degli edifici verso l'esterno nei canali e la formazione di cavità e vuoti, più o meno grandi, che inducono la possibilità di crolli.

Analisi delle registrazioni dei livelli di marea dal 1989 al 2014

Le modificazioni del regime delle correnti di marea che sembrano essersi verificate in laguna ed in particolare nell'intorno del Centro Storico dopo l'inizio dei lavori alle bocche richiederebbero di essere verificate e monitorate mediante apposite campagne di rilievi correntometrici.

In via preliminare, peraltro, alcune interessanti valutazioni possono essere ottenute anche dall'analisi delle registrazioni delle stazioni della Rete Mareografica della Laguna di Venezia, gestita da ISPRA, Servizio Laguna di Venezia. I livelli di marea, infatti, costituiscono la principale "forzante" delle correnti lagunari, per cui le variazioni di ampiezza e di fase delle oscillazioni del livello nelle diverse stazioni della rete possono essere indicatori attendibili, sia pure per via indiretta, delle variazioni intervenute ed in atto sul regime delle correnti lagunari.

A tale scopo sono state prese in esame le elaborazioni effettuate da ISPRA, Servizio Laguna di Venezia, sui dati relativi ad una serie di stazioni ubicate alle bocche di Porto e nella laguna, per il periodo che va dal 1989 al 2014¹. Le elaborazioni fornite sono preliminari e fanno parte di un'attività di analisi e di reporting svolta da ISPRA sul monitoraggio dell'andamento delle maree e del livello medio del mare (ISPRA - Annuario dei dati Ambientali: <http://annuario.isprambiente.it/ada/scheda/5767/13>, <http://annuario.isprambiente.it/ada/scheda/5766/13>)

Le elaborazioni suddette forniscono, anno per anno e per ogni stazione, le cosiddette "costanti armoniche" della marea, ossia i parametri che quantificano le diverse componenti della marea astronomica. Le variazioni nel tempo delle costanti armoniche sono particolarmente importanti perché indicano modifiche al regime delle maree legate non a fenomeni climatici transitori ma a cambiamenti di carattere più ampio, come possono essere le modifiche dell'assetto morfologico del bacino lagunare.

Sulla base della costanti armoniche è possibile determinare, anno per anno:

- la variazione dell'ampiezza media dell'oscillazione della marea in un generico punto della laguna

¹ Si ringrazia il dott. Marco Cordella di ISPRA - Servizio Laguna di Venezia, per aver messo gentilmente a disposizione i dati qui utilizzati.

- la variazione del ritardo di fase con cui la marea si presenta in tale punto rispetto al mare o rispetto ad altri punti del bacino

Nel caso in esame sono state prese in considerazione le stazioni ubicate alle 3 Bocche di Porto (Chioggia, Malamocco e Lido) e 7 stazioni ubicate nella laguna centrale ed in particolare in prossimità del Centro Storico (Fig. 4).

Il grafico di Fig. 5 riporta per tali stazioni l'andamento dell'ampiezza della marea astronomica nel periodo che va dal 1989 al 2014. I dati sono stati ottenuti sommando le ampiezze delle 7 componenti principali della marea.

Pur essendo l'andamento delle curve piuttosto irregolare e segnato da alcuni dati mancanti, dal grafico si possono comunque trarre alcune valutazioni che, sia pure con carattere preliminare, sembrano significative.

Si nota in particolare che la tendenza generale è quella di una sostanziale uniformità dei dati per il periodo 1989-2002, mentre a partire all'incirca dall'anno 2003 si assiste ad una progressiva diminuzione dell'ampiezza dell'onda di marea per tutte le stazioni esaminate, ad esclusione di quelle ubicate alle Bocche di Porto (curve tratteggiate in Figura 5). Questo risultato suggerisce che negli ultimi anni l'oscillazione della marea all'interno della laguna ha subito una certa attenuazione. Questo effetto è in accordo con il fatto che le opere alle Bocche hanno presumibilmente incrementato le resistenze idrauliche che la marea incontra nel superamento delle Bocche stesse come conseguenza dell'inserimento di opere fisse.

Il grafico di Figura 6 riporta, per le medesime stazioni e per il medesimo intervallo temporale, il ritardo di fase della marea astronomica rispetto al mare. I dati sono stati ottenuti calcolando, per ciascuna annata, la media delle fasi di ciascuna componente pesate in base all'ampiezza della componente stessa. Anche in questo caso i dati mettono in evidenza alcuni aspetti particolarmente interessanti.

Si nota che l'andamento delle curve resta sostanzialmente uniforme per gli anni che vanno dal 1989 al 2002, mentre all'incirca a partire ancora dal 2003 i ritardi di fase rispetto al mare tendono progressivamente ad aumentare. Questa tendenza riguarda tutte le stazioni considerate, ad eccezione di quelle alle Bocche di Porto (linee tratteggiate), i cui ritardi di fase restano sostanzialmente stabili intorno allo zero. Se ne conclude, come nel caso precedente, che la propagazione della marea dal mare verso l'interno della laguna sembra essersi in qualche modo modificata negli ultimi anni. I maggiori ritardi interni rispetto al mare sembrerebbero anche in questo caso essere riconducibili alle maggiori resistenze idrauliche che la corrente oggi incontra nel superamento delle Bocche, rispetto alla situazione degli ultimi anni del secolo scorso.

Nel dettaglio, si può osservare che i maggiori incrementi del ritardo di fase si riscontrano per le stazioni di Faro Rocchetta e di Treporti, mentre incrementi sensibilmente inferiori sono segnalati per le stazioni di S. Nicolò e Punta della Salute.

Queste indicazioni sono particolarmente importanti perché sono proprio gli sfasamenti tra le oscillazioni del livello nei diversi punti del bacino che governano localmente l'intensità e la direzione delle correnti di marea. Poiché i dati qui presentati mostrano che le tendenze non sono omogenee per tutte le stazioni, si può ipotizzare che le variazioni osservate sul regime delle correnti a Venezia possano ricondursi ad una "mappa" degli sfasamenti tra gli specchi d'acqua che circondano la città che negli ultimi anni è andata modificandosi.

In buona sostanza i dati suggeriscono in primo luogo che, nella configurazione attuale delle bocche, pur sembrando nel complesso aumentata la resistenza idraulica delle Bocche di Porto,

possa essere stata maggiormente favorita la penetrazione delle correnti di marea dalla Bocca di Lido verso Venezia lungo il C. di S. Nicolò, rispetto alla direttrice che va verso la Laguna Nord lungo il C. di Treporti. In secondo luogo, poiché sembra essere sensibilmente incrementato il ritardo di fase tra la Bocca di Malamocco e il suo bacino interno (stazione Faro Rocchetta), viene da pensare che gli interventi alla Bocca di Malamocco possano aver aumentato le resistenze idrauliche di questa Bocca di porto in modo più rilevante rispetto a quanto possa essere accaduto per la Bocca di Lido. Se così fosse, ne risulterebbe modificato il ruolo reciproco delle Bocche nell'alimentazione dei rispettivi bacini di influenza ed in particolar modo della laguna centrale. Questi effetti potrebbero aver avuto delle ripercussioni sia sull'intensità delle correnti intorno a Venezia che sulla posizione della fascia di partiacque che separa i bacini di influenza di ciascuna bocca.

In conclusione si ritiene di ribadire il carattere del tutto preliminare delle osservazioni suesposte che richiederebbero, per essere meglio precisate e perfezionate, ulteriori e più accurate elaborazioni, estese anche ad altre stazioni della Rete Mareografica della Laguna di Venezia.

I dati mareografici, inoltre, pur assumendo un particolare valore soprattutto per il fatto di essere disponibili in serie storiche molto estese, non possono da soli fornire indicazioni quantitative ed esaustive sugli aspetti idrodinamici qui considerati. Valutazioni più precise si potrebbero probabilmente ottenere se a tali osservazioni si affiancassero indagini mirate sulle correnti di marea alle Bocche e nell'intorno del Centro Storico, consistenti in misure correntometriche affiancate da elaborazioni e simulazioni modellistiche.

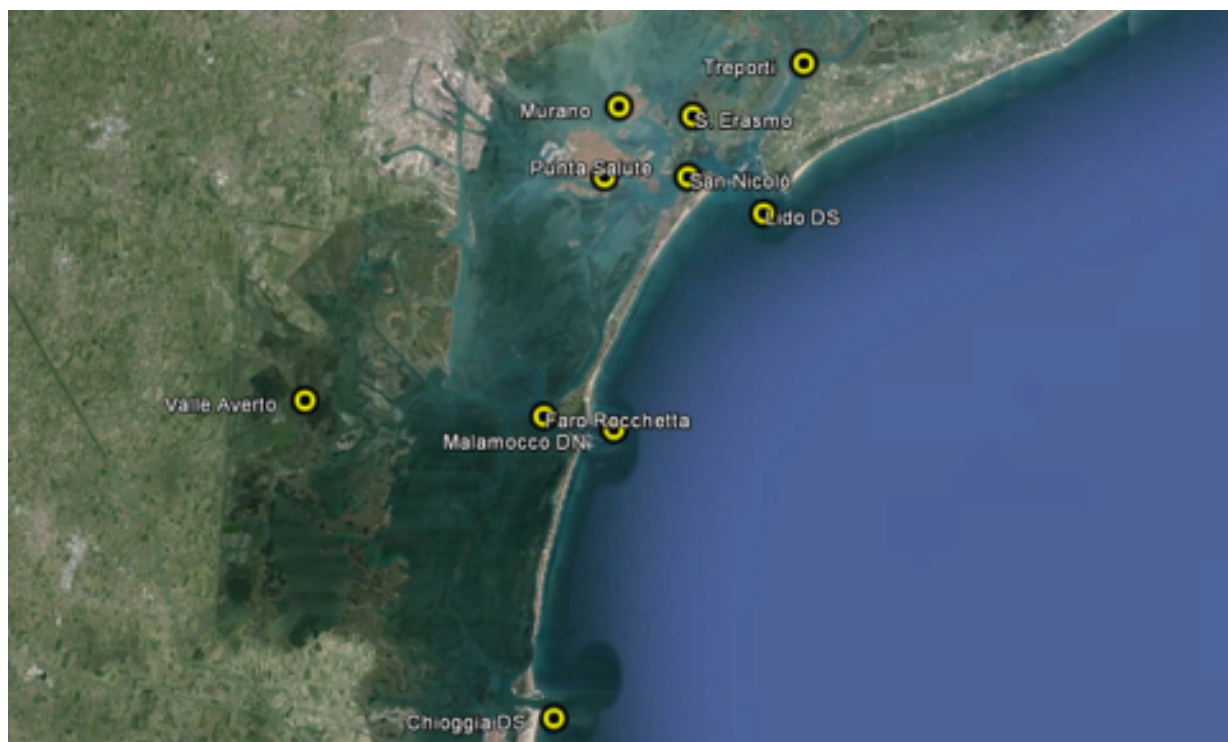


Fig. 4 - Stazioni mareografiche considerate nell'analisi.

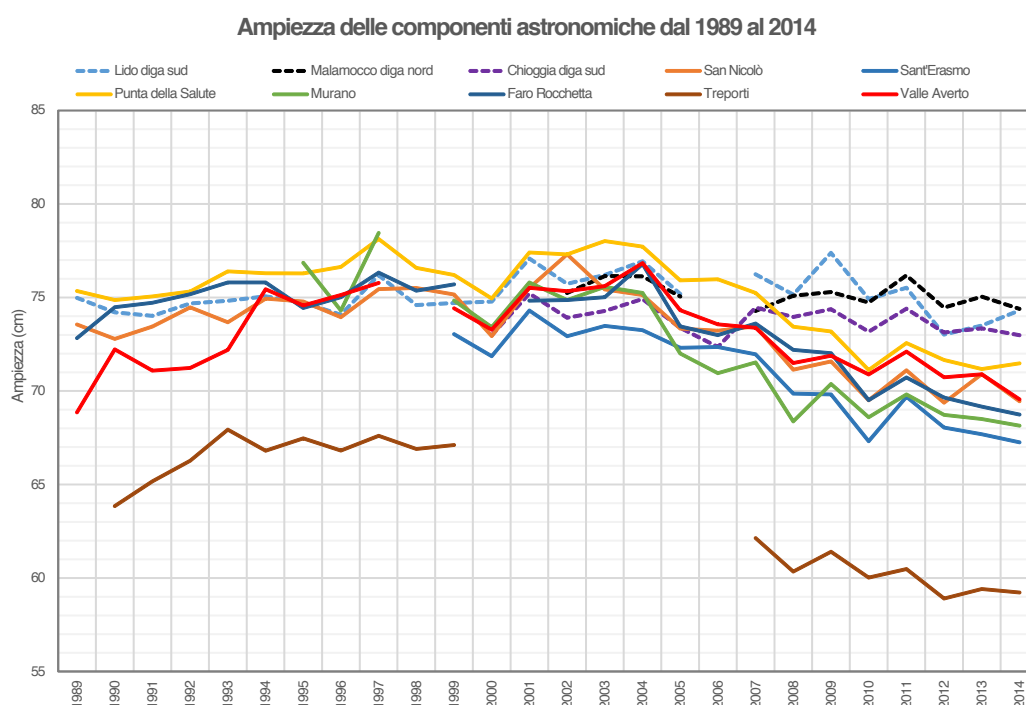


Fig. 5 - Ampiezza della marea astronomica per le stazioni considerate. I dati sono stati ottenuti sommando le ampiezze delle 7 componenti principali della marea astronomica (fonte: elaborazione dati ISPRA).

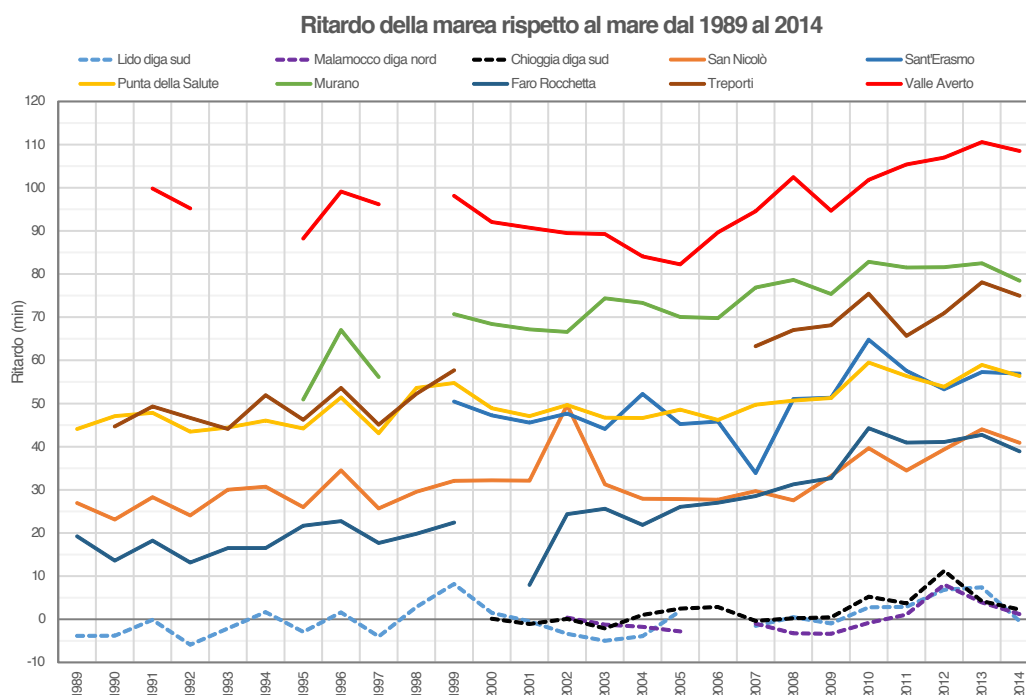


Fig. 6 - Ritardo della marea astronomica rispetto al mare per le stazioni considerate. I dati sono stati ottenuti calcolando la media delle fasi di ciascuna componente pesate in base all'ampiezza della componente stessa (fonte: elaborazione dati ISPRA).

APPENDIX 7: PRIVATE COMMITTEES FOR THE SAFEGUARDING OF VENICE

NOTES FOR THE DELEGATION

L'Associazione dei Comitati Privati riunisce 23 Comitati che con attività *di privato fund rising* finanziano restauri di beni storico-artistici di proprietà pubblica o ecclesiastica in Venezia.

Molti hanno iniziato la loro opera nel 1967 in risposta all'appello lanciato da UNESCO dopo la grande alluvione del 1966.

Inizialmente essi hanno operato all'interno della campagna UNESCO per Venezia ed ora, dal 1991, nell'ambito del Programma Congiunto UNESCO - Comitati Privati Internazionali ed anche singolarmente ma sempre sotto la vigilanza della Sovrintendenze

In circa 45 anni i Comitati hanno finanziato più di 740 tra restauri, ricerche e attività culturali riguardanti, per statuto, edifici e/o opere d'arte, di proprietà pubblica o ecclesiastica.

Attualmente sono in diverso stato di avviamento 16 progetti per un valore di circa 13.000.000 €.

Il lungo periodo di osservazione ha permesso ai Comitati di avere una approfondita conoscenza delle condizioni del patrimonio storico artistico, della Città tutta che li contiene e della Laguna che la circonda e che la fa vivere.

Ha destato preoccupazione rilevare che dopo una ventina di anni, i beni restaurati spesso già presentano bisogno di manutenzione.

Questo è stato visto su diversi tipi di manufatti: quadri (la Assunta del Tiziano per esempio), statue (il gobbo di rialto, una statua a palazzo ducale) e affreschi (al sottoportego della Pasina).

Questo fatto evidenzia che persistono cause di inquinamento che aggravano le particolari condizioni climatiche della città.

Si immaginava che, cessata l'attività delle fabbriche di Porto Marghera, l'inquinamento sarebbe scomparso. Invece, evidentemente è stato sostituito da altre fonti di inquinamento:

- Vi è stato un aumento del transito dei mezzi di trasporto pubblico e un ancor maggiore aumento del traffico di barche a motore (mancano o sono insufficienti i piani di ammodernamento della flotta del trasporto pubblico, un piano serio di pianificazione del traffico sia di taxi che merci, ed una regolamentazione del transito dei lancioni turistici)
- Oltre che per le emissioni gassose, il traffico causa un moto ondoso che è distruttivo per le sponde e che facilita la risalita della salinità sulle opere murarie.
- Il passaggio e la permanenza in porto delle grandi navi che, nonostante l'uso di carburanti speciali, emettono una grande massa di inquinanti oltre ad essere un potenziale pericolo per la città.
- La pressione antropica da afflusso turistico con la conseguente necessità di soddisfare i bisogni primari (nello scorso anno le "presenze" turistiche rilevate sono state 24.000.000 quantità incongrua per una città con un settantamila abitanti. Non esiste un efficace piano di distribuzione dei flussi turistici nella città.

Per quanto riguarda lo stato della laguna si segnala il grave fenomeno di erosione dei fondali della laguna causato dal passaggio di navi di grosso tonnello attraverso il Canale dei Petroli.

Il flusso e riflusso dell'acqua ha eroso i fondali facendo scomparire lo strato "vivo" (per la presenza di alghe e di animali che hanno funzione purificatrice naturale) e portato i fondali a più di 150 cm dagli originari 45/50 cm.

Ma preoccupa ancora di più il fatto che, anche di fronte alla realtà delle conseguenze del canale dei Petroli, si parla di scavarne altri che porterebbero il danno idraulico fino al centro di Venezia.

Infine si segnala che i lavori alla bocca di porto di S. Nicolò hanno finora causato un mutamento significativo della meccanica delle masse in laguna nord. Ciò può essere accettabile di fronte alla protezione dalle acque alte, ma diventerebbe estremamente impattante se l'opera rimanesse incompiuta.



PROPOSTE PER VENEZIA

REALTÀ PRESENTE E PROSPETTIVE PER IL FUTURO

DOSSIER DI ITALIA NOSTRA – SEZIONE DI VENEZIA
IN OCCASIONE DELLA VISITA DI ILARIA BORLETTI BUTONI,
SOTTOSEGRETARIO DEL MINISTERO
PER I BENI CULTURALI E PER IL TURISMO

INDICE

1. I PROBLEMI

1.1. IL TURISMO A VENEZIA: LA SITUAZIONE ATTUALE

- 1.1.1 Presenze turistiche a Venezia nel 2014
- 1.1.2 La capacità massima di accoglienza turistica
 - 1.1.2a Dieci milioni di turisti di troppo
- 1.1.3 Distribuzione dei turisti pernottanti
 - 1.1.3a Escursionisti e pernottanti
 - 1.1.3b Il fenomeno degli escursionisti
- 1.1.4 Le strutture ricettive
 - 1.1.4a Il moltiplicarsi degli appartamenti in affitto
 - 1.1.4b Sulle strutture alberghiere
 - 1.1.4c Sulle strutture extra-alberghiere
 - 1.1.4d Sui Bed&Breakfast a Venezia
- 1.1.5 Conseguenze per la città

1.2 LE GRANDI NAVI DA CROCIERA

- 1.2.1 Navi da crociera: i progetti in esame
- 1.2.2 Pericoli per la laguna di Venezia
- 1.2.3 Il crocerismo: conti economici

2. LE PROPOSTE: VEN-US. L'ART BONUS PER VENEZIA

3. LE PREOCCUPAZIONI DELL'UNESCO

4. VENEZIA RISCHIA DI DIVENTARE UN UNICO GRANDE ALBERGO

Appendice. *La dismissione del patrimonio pubblico*

1. I PROBLEMI

1.1 IL TURISMO A VENEZIA: LA SITUAZIONE ATTUALE

1.1.1 Presenze turistiche a Venezia nel 2014

Dall'Annuario del Turismo (a cura del Comune di Venezia) sul **2014**:

Totale delle presenze turistiche nell'anno: **30 milioni**, così suddivisi:

- Pernottanti: 9,9 milioni
- Escursionisti: 20,1 milioni circa

Circa **sette anni prima** i dati erano i seguenti:

Studio del centro di ricerche Coses (commissionato da Comune e Provincia), pubblicato nel 2009 (riferito al **2007**):

Totale turisti **21,6 milioni l'anno**, così suddivisi:

- Pernottanti: 6,3 milioni
- Escursionisti: 15,2 milioni

1.1.2 La capacità massima di accoglienza turistica

Nel 1988 il professor Paolo Costa (allora docente di Programmazione Economica a Ca' Foscari; poi sindaco di Venezia, 2000-2005; attualmente presidente dell'Autorità portuale) e il professor Jan van der Borg (docente, oggi professore associato di Economia del turismo a Ca' Foscari) pubblicarono uno studio sul turismo a Venezia. Loro intento era scoprire quale fosse **il massimo carico turistico che la città potesse sostenere** senza venirne snaturata, cosa che costituisce "uno dei pericoli più gravi verso i quali corre la comunità veneziana", la quale "potrebbe non sopravvivere, in quanto comunità urbana, a questo destino" (p. 21). Il limite massimo fu indicato in 7,5 milioni di presenze l'anno (una media di 20.750 al giorno) così suddivisi: 4,7 milioni di pernottanti, 2,8 milioni di escursionisti.¹ Secondo la World Tourist Organization la capacità di carico è "Il numero massimo di persone che visitano una determinata località senza compromettere le sue caratteristiche ambientali, fisiche, economiche e socio-culturali e senza ridurre il livello di soddisfazione generale dei turisti".

	Annuali	Pernottanti al dì	Escursionisti al dì
Massimo sostenibile secondo Costa-van der Borg	7,5 milioni	13.000	7.750
Verificati nel 2014	30 milioni	27.000	55.000

¹ P. Costa, J. van der Borg, Un modello lineare per la programmazione del turismo. Sulla capacità massima di accoglienza turistica del Centro Storico di Venezia, "Coses Informazioni", 32-33 (1988), pp. 21-26.

1.1.2a Dieci milioni di turisti di troppo

Nel 2011 il professor van der Borg confermò quel dato in un articolo su “Crescita Turismo” dichiarando che Venezia "dovrebbe **ridurre l'afflusso complessivo di circa 10 milioni di visitatori annui**, spalmati molto meglio nel corso dell'anno e su tutta la superficie del centro storico" (l'eccesso di 10 milioni si riferiva a un ipotizzato totale di 21,5 milioni). Il testo dell'articolo è leggibile sul sito di Italia Nostra venezia a questo indirizzo: http://www.italianostra-venezia.org/index.php?option=com_content&view=article&id=729%3Aclamoroso-studio-su-venezia-10-milioni-di-turisti-di-troppo&catid=51%3Acat-il-turismo&Itemid=174&lang=it .

Che non si tratti di un'opinione personale è confermato da uno studio di National Geographic sui siti Patrimonio dell'Umanità (Venezia ne fa parte dal 1987). Su 94 siti esaminati, Venezia fu classificata al 90. mo posto, principalmente a causa dell'eccesso di turisti. Uno degli esperti inviati sul luogo si esprime così:

One gets a sense of the decay of the city everywhere and almost regrets coming as a result of feeling like an accomplice to the deterioration of the city. One does not get any glimpse of the 'real' life that people lead, as everyone seems to be trying to get the most out of tourists. The 'cultural' visit is therefore limited to the monuments, the churches, and the canals.

“Si ha un senso di degrado dappertutto nella città e si è quasi spinti a pentirsi di esserci venuti perché la nostra presenza contribuisce al deterioramento della città. Non si ha nessuna percezione della vita “reale” vissuta dagli abitanti, perché ognuno sembra intento a ricavare il massimo dai turisti. Perciò la visita “culturale” si limita a monumenti, chiese e canali”.

(<http://traveler.nationalgeographic.com/2006/11/destinations-rated/europe-text/10>).

1.1.3 Distribuzione dei turisti pernottanti

(Annuario del Turismo, p. 37)

Totale dei pernottanti nella Venezia insulare: **6.4236.000**,
così distribuiti:

Alberghi: 4.579.000

Bed & Breakfast e appartamenti in affitto: 1.847.000

A questi vanno aggiunti i pernottanti a Lido e terraferma:

Lido: 538.000

Terraferma: 3.020.204

Totale turisti pernottanti nel Comune: **9.983.316**

1.1.3a Escursionisti e pernottanti

Sia nello studio Coses (2009) sia nell'Annuario del Comune (2014) il numero dei turisti escursionisti è circa **il doppio di quello dei pernottanti**. Pertanto i dati per il 2014 sono:

Totale presenze: 30 milioni circa

Pernottanti: 9,8 milioni (inclusa terraferma)

Escursionisti: 20 milioni circa

Nella città insulare (29.664 posti letto dichiarati) si possono calcolare (valutando una percentuale di occupazione del 70 %):

Pernottanti: 7,6 milioni

Escursionisti: 23,4 milioni

1.13b Il fenomeno degli escursionisti.

Sono quelli che, involontariamente, con il loro grandissimo numero causano il maggior danno alla città.

- Intasano calli, ponti e campielli;
- Generano la domanda di oggettini ricordo che fa proliferare negozi e bancarelle che vendono oggetti di bassissima qualità e sostituiscono l'artigianato locale e i negozi di vicinato;
- Rendono sgradevole la vita ai residenti e agli stessi turisti, togliendo gran parte della bellezza e poesia dei luoghi;
- Riempiono i vaporetti e i mezzi del trasporto pubblico, causa non ultima della perdita di residenti;
- Sono tra le prime cause del moto ondoso che distrugge rive e canali, per via dei barconi che senza posa li trasportano dai parcheggi di piazzale Roma alle rive di San Marco, generando un maremoto continuo durante tutta la giornata;
- Causano pesanti costi alla comunità per il mantenimento della pulizia, la rimozione dei rifiuti, il mantenimento dell'ordine pubblico;
- Sono tra le prime cause della proliferazione dei plateatici, legali e abusivi, che sempre più coprono i monumenti e rendono illeggibili le architetture storiche.

1.1.4 Le strutture ricettive

**Totale dei posti letto disponibili
(Strutture alberghiere + strutture extra-alberghiere riconosciute):**

Nel Comune di Venezia: **46.984**

Nella città storica (escluso Lido): **29.664**

Offerta alberghiera per tipologia anno 2014

Categorie e tipi di strutture	Alberghi	Quota su totale	Posti letto	Quota su totale	Camere
Alberghi 5 stelle e 5 stelle lusso	21	4,9%	4.008	13,8%	2.023
Alberghi 4 stelle e 4 stelle superior	161	26,9%	13.421	46,2%	6.855
Alberghi 3 stelle e 3 stelle superior	188	43,6%	8.428	29,0%	4.696
Alberghi 2 stelle	57	13,2%	1.927	6,6%	1.090
Alberghi 1 stella	47	10,9%	980	3,4%	559
Residenze turistico-alberghiere	20	5%	256	0,9%	73
Totale strutture alberghiere	431	100%	29.020		15.296

Fonte: Elaborazioni Comune di Venezia Settore Turismo su dati APT

A queste vanno aggiunte le strutture extra-alberghiere (v. oltre).

1.1.4a Il moltiplicarsi degli appartamenti in affitto

Offerta extra-alberghiera anno 2014

Numero delle strutture

Anno 2000	Anno 2010	Anno 2014
512	1902	2727

Posti letto nell'anno 2014

Città storica	Lido	Terraferma	Totale Comune di Venezia
12.443	930	4.591	17.964

Fonte: Elaborazioni Comune di Venezia Settore Turismo su dati APT

Si noti: nell'anno 2000 i b&b nell'intero Comune erano 96, per un totale di 2.685 posti letto. In 14 anni sono aumentati dell'800 per cento.

1.1.4b Sulle strutture alberghiere

Preoccupa la crescente trasformazione di palazzi veneziani in alberghi. Negli anni 2010-2014 il numero degli alberghi a 5 stelle è passato da 5 a 21 e quello a 4 stelle da 56 a 116. Occorre urgentemente disporre una legislazione che incentivi l'uso dei palazzi per scopi non turistici. Solo un ricorso di Italia Nostra ha potuto recentemente impedire che tre palazzi sedi universitarie fossero ceduti a compagnie alberghiere in cambio di altre strutture (tra l'altro meno adatte per l'uso universitario):

<http://www.italianostravenezia.org/2015/08/26/palazzi-di-ca-foscari-il-tar-da-ragione-a-italia-nostra/>

È di questi giorni (ottobre 2015) l'annuncio di un altro convento veneziano (le Suore di San Giuseppe di Cannaregio) che diventerà albergo, mentre si teme un simile destino per il vicino convento delle suore Canossiane, che lo hanno già abbandonato:

<http://www.italianostravenezia.org/2015/09/22/un-altro-convento-trasformato-in-albergo/>

1.1.4c Sulle strutture extra-alberghiere.

Rapidissima è la trasformazione in corso di migliaia di appartamenti della Venezia insulare in appartamenti in affitto per usi turistici. I bed & breakfast sono passati in 14 anni da 96 (dato ufficiale dell'Apt) a 2.727 riconosciuti (e probabilmente altrettanti non dichiarati). La trasformazione ha effetti gravi sull'esistenza di una vita cittadina, sui negozi di vicinato che stanno scomparendo e sull'immagine della città anche per i visitatori, che assistono alla scomparsa di una vita locale. Anche su questo fenomeno si può intervenire con un'appropriata politica sia locale sia nazionale.

1.1.4d Sui Bed and Breakfast a Venezia

Da una ricerca eseguita per conto di resetvenezia.it sono risultati esattamente 3.128 Bed and Breakfast pubblicizzati soltanto sul popolare sito airbnb, che è il maggiore ma certo non l'unico sito di ricerca per appartamenti in affitto:

<http://insideairbnb.com/venice/>

L'autore della ricerca (un giornalista australiano) ipotizza che altrettanti B&B esistano in città pubblicizzati su altri siti o non pubblicizzati.

Se questi calcoli sono esatti (come sembra molto probabile), i B&B a Venezia sarebbero più di 6.000. Essendovi in città 22.000 appartamenti a uso di abitazione, risulta che ad oggi un appartamento su 3,5 è destinato ad uso turistico. Ad essi vanno aggiunti gli alberghi (20.000 posti letto nella Venezia insulare).

I Bed & Breakfast a Venezia

3.128 sono le strutture pubblicizzate sul solo sito Airbnb:



1.1.5 Conseguenze per la città.

Il fenomeno degli appartamenti in affitto genera:

- Perdita di residenti e dunque di identità e specificità del luogo;
- Chiusura dei negozi di quartiere sostituiti da negozi di ricordi e oggetti per turisti;
- La mancanza di negozi a sua volta genera l'esodo specialmente dei cittadini giovani.
- Minore interesse anche turistico di una città che non ha più molto di vivo salvo altri turisti in cerca della "vita locale".

2.2 LE GRANDI NAVI DA CROCIERA

Nel forte dibattito attualmente in corso sulle navi da crociera a Venezia ci si chiede se sia meno impattante per la città costruire un terminal extra-lagunare per le grandi navi o mantenere il terminal nel luogo attuale (la Stazione Marittima, ai margini della città insulare e al centro della Laguna). Ma non si vede perché sia necessario adattarsi a *subire il male minore*. La città non è in grado di sopportare il peso di 2,2 milioni di crocieristi né quello dei danni ambientali. Altri porti sono molto più adatti e i posti di lavoro (comunque pochi, stagionali e male pagati) rimarrebbero in Italia anche se il terminal dovesse spostarsi a Trieste.

Per capire il problema in tutta la sua portata, occorre ricordare che, mentre ovunque il traffico navale si sposta fuori dalle città, proprio a Venezia l'autorità portuale non solo vuole tenere dentro la Laguna le navi da crociera, ma intende **fare di tutta la Laguna centrale un porto diffuso**, e del waterfront lagunare un deposito di containers.

2.2.1 Navi da crociera: i progetti in esame

- **Escavo del Canale Contorta.** Il progetto proposto dall'Autorità portuale (ora ufficialmente abbandonato) prevedeva di mantenere in Laguna le grandi navi con l'escavo del Canale Contorta, una diramazione del Canale dei Petroli che arriverebbe sin dentro Venezia. Si avrebbero effetti disastrosi per l'idrodinamismo, l'inquinamento e l'eutrofizzazione di una parte di Laguna (che rimarrebbe segregata, con creazione di crisi anossiche, estese morie di pesci e miasmi che arriverebbero a Venezia).
- Il progetto proposto dal nuovo sindaco prevede di tenere in Laguna le grandi navi con l'escavo di un nuovo imponente canale, il **canale Tresse-Vittorio Emanuele**. Il progetto è analogo a quello precedente, con l'aggravante che le grandi navi dovrebbero percorrere un canale di 22 chilometri all'interno della laguna, con conseguenze gravissime sull'idrodinamica e sulla morfologia lagunari. Entrambi i progetti (Contorta e Tresse) comportano l'escavo e la movimentazione di fanghi inquinatissimi e l'aumento della sezione del Canale dei petroli, già oggi molto trafficato.
- Una serie di altri progetti (tre in tutto) prevedono la costruzione di un **porto artificiale** immediatamente fuori della laguna. Tali progetti (in particolare quello proposto da tre professori dell'Università di architettura, che prevede strutture rimovibili e reversibili) sono decisamente meno impattanti sulla dinamica lagunare ma comportano gravi conseguenze per **la zona litoranea**, oggi sede di grandi spiagge frequentate da milioni di bagnanti ogni anno (grandi campeggi internazionali), per tutto il **retroterra locale**, che verrebbe sconvolto dal passaggio di mezzi per il trasporto di merci e passeggeri (si prevedono oltre 2,5 milioni di passeggeri l'anno) e per **la laguna stessa**, a causa del trasporto dei

passaggeri dal centro città alle strutture marittime (in alcuni giorni dell'anno si prevedono 30.000 passeggeri in arrivo e altrettanti in partenza).

2.2.2 Pericoli per la laguna di Venezia

Nel 2014 è stato inaugurato il Terminal Ro-Ro (Autostrade del mare) a Fusina, nella gronda lagunare di fronte a Venezia a circa 10 chilometri dalle bocche di porto. Esso ha comportato la creazione di una piattaforma logistica per i container e ampie darsene profonde 10 metri, ottenute escavando 1 milione di metri cubi di sedimenti.

Sta per essere finanziato dal governo il Terminal offshore (TOS), per far approdare al largo le navi cargo che, sempre più grandi, non potranno più entrare in Laguna. Questo comporterà un incremento del traffico per il trasporto di container tra off shore e onshore di circa 2000 navi/anno, navi "mama vessel" che faranno la spola continua tra il TOS e Marghera.

L'effetto cumulato dei due interventi (Terminal Ro-Ro e TOS) porterebbe quasi al raddoppio del traffico attuale lungo il canale Malamocco-Marghera (+84%), giungendo a circa 5200-5300 navi/anno. Con il progetto Contorta o con quello sostenuto dall'attuale sindaco Luigi Brugnaro (canale Tresse/Vittorie Emanuele), si arriverebbe a una situazione insostenibile:

- A questi traffici commerciali dentro la laguna si aggiungerebbero quelli crocieristici;
- La sezione del Canale dei petroli dovrebbe essere aumentata e marginata con scogliere.

Ricordiamo che nel 2013 si è già proposto un progetto di aumento e bordatura del Canale con pietrame di grande dimensione, progetto ritirato poi dal Ministero dell'Ambiente per le proteste della comunità scientifica. Ma è lecito prevedere che il progetto sarà riproposto.

Non ci sono alternative o compromessi: la Laguna non può convivere con un moderno porto.

2.2.3 Il crocierismo: conti economici

Governo, City Council, Autorità Portuale sono attente ai posti di lavoro e all'economia.

Ma un docente di economia dell'università di Venezia ha effettuato un'analisi economica molto precisa sul crocierismo: il risultato è che anche dal punto di vista economico esso è perdente.

- Costo ambientale dell'attività crocieristica: 187 milioni di euro;

- Totale dei ricavi dalla stessa attività: circa 122 milioni.

A ciò occorre aggiungere altre diseconomie che non sono calcolabili, come:

- Il deterioramento degli edifici storici per l'inquinamento;
- L'erosione della Laguna e delle fondamenta della città;
- La grave minaccia alla salute degli abitanti, in particolare quelli che vivono vicino alla Marittima.

2. LE PROPOSTE. VEN-US. L'ART BONUS PER VENEZIA

La nostra analisi, frutto di anni di lavoro condiviso e di studi approfonditi e aggiornati, porta a considerare le possibili soluzioni per la gestione del turismo a Venezia all'insegna di alcune considerazioni di base e nell'ottica di una strategia quantomeno duplice, che differenziamo in **breve periodo** e **medio/lungo periodo**.

Nel breve periodo proponiamo l'istituzione di un gruppo di lavoro su Venezia in seno al Ministero dei Beni Culturali e del Turismo, cui ci proponiamo di essere parte attiva. La nostra proposta è che si sviluppi in seno a questo gruppo uno speciale progetto di **Art Bonus per Venezia**, d'ora in poi **VEN-US**.

Sul breve periodo il gruppo dovrebbe elaborare soluzioni pratiche al contenimento dei flussi, con sperimentazione di sei mesi (a partire per esempio dalla primavera 2016) anzitutto sul contenimento dei gruppi organizzati, che si collocano nella categoria degli escursionisti giornalieri (quella che involontariamente crea più danno alla città), scolaresche incluse, da far accedere a Venezia solo previa prenotazione qualsiasi sia il mezzo con il quale arrivano (bus, lancione, treno). I gruppi organizzati sono facili da identificare e le agenzie facili da informare e da gestire. Una forte riduzione dei gruppi organizzati creerebbe un sollievo immediatamente visibile sulla viabilità, sui trasporti pubblici acquei, sul tipo di esercizi commerciali. La prenotazione dovrebbe avvenire su piattaforma apposita del MIBACT (per esempio con sezione dedicata a VEN-US su artbonus.gov.it) e la ricevuta essere requisito vincolante per l'accesso in città. Il sistema di prenotazione è pensato come gratuito e non implica discriminazioni. Può anche essere pensato come a pagamento e in questo modo creare un fondo ministeriale rivolto all'implementazione di VEN-US per la realizzazione della **strategia a medio/lungo termine**.

Questa dovrebbe infatti prevedere, esattamente come l'Art Bonus, una fase progressiva di tre anni in cui una defiscalizzazione altamente competitiva per il privato contribuisca a invertire la rotta dell'appiattimento che deriva dalla monocultura turistica.

In VEN-US confluirebbero vantaggi fiscali già esistenti in passato all'interno delle leggi speciali per Venezia, con alcune differenze sostanziali:

- la prima è che VEN-US potrebbe in parte finanziarsi grazie al contributo eventuale di prenotazione degli escursionisti (che diverrebbero una risorsa per la città anziché produrre esclusivamente costi vivi e indotto generico, quindi non rivolto alla manutenzione dell'ecosistema paesistico e monumentale che è Venezia);
- la seconda è che il finanziamento non avviene a fondo perduto, ma su una sperimentazione di tre anni, dopo i quali l'operazione può o meno essere rifinanziata;
- la terza è che l'intera operazione si sviluppa, nasce ed è controllata dal MIBACT con gruppo di lavoro dedicato, di cui siamo disponibili a essere parte attiva.

Le proposte per VEN-US che facciamo sono:

- defiscalizzazione progressiva (in linea con l'Art Bonus; 65% per il 2017; 65% per il 2018 e 50% per il 2019) sia per i redditi percepiti da proprietari di casa che affittano a residenti della Città metropolitana o a categorie protette quali studenti e lavoratori in aziende, enti, istituti veneziani, sia per i privati che intendono restaurare immobili di loro proprietà ai fini dell'affitto a residenti o ad appartenenti alle categorie di cui sopra;
- incentivo per l'acquisto della prima casa (20% del totale) a giovani sotto i 40 anni e/o a coppie comunitarie con reddito inferiore a una certa cifra (da stabilire);
- incentivo per l'acquisto della prima casa (40% del totale) a giovani sotto i 40 anni e/o a coppie comunitarie con reddito inferiore a una certa cifra (da stabilire) che intendano farsi carico dei restauri necessari alla riqualificazione degli immobili;
- incentivo fiscale (nella tassazione, p.e. nella percentuale di IVA) per le aziende fondate da giovani comunitari sotto i 40 anni con reddito inferiore a una certa cifra che presentino un business plan in linea con obiettivi specifici prefissati di sviluppo di un'economia alternativa alla monocultura turistica, con particolare riguardo alle aziende che si collocano negli asset strategici di Horizon 2020 e/o nella conservazione e promozione dei beni culturali;
- bandi per tirocinanti mirati rivolti a studenti under 30 di conservazione dei beni culturali, lettere e architettura delle università di Venezia previa semplificazione o abolizione per Venezia dell'esame di guida turistica (concepito soprattutto per laureati in lingue), rivolti a illustrare ai visitatori specifici monumenti facenti capo al Ministero o ad altri enti pubblici e privati (con relativa stipula di convenzione). Il modello può essere quello dei Ciceroni del FAI e la cifra raccolta potrebbe contribuire a finanziare l'operazione.

3. LE PREOCCUPAZIONI DELL'UNESCO, UFFICIO PER I SITI PATRIMONIO DELL'UMANITÀ

Quanto sopra scritto coincide con le preoccupazioni espresse dal World Heritage Centre nella sessione di Doha (2014), che ha ordinato un'ispezione a Venezia (eseguita tra il 12 e il 18 ottobre 2015) per valutare la gestione del sito Patrimonio dell'Umanità di fronte ai seguenti pericoli:

- Forte pressione turistica («[high tourism pressure on the city of Venice](#)» (Draft Decision, Paragraph 7);
- Progetti di scavo di grandi canali lagunari «[large infrastructure, navigation and construction projects in the Lagoon](#)» (Draft Decision, Paragraph 4);
- Moto ondoso ed erosione generate dai motori marini («[negative environmental impacts triggered by medium motor boats to high tonnage ships that have progressively caused erosion of the lagoon beds, mud banks and salt marshes](#)» (Draft Decision, Paragraph 6).

4. VENEZIA RISCHIA DI DIVENTARE UN UNICO GRANDE ALBERGO

Il numero di turisti continua ad aumentare e le prospettive per i prossimi decenni prevedono un forte aumento della domanda.

Porto e aeroporto continuano a pianificare senza considerare gli impatti ma solo obbedendo a ragioni economiche. Anzi, nuovi progetti sono ora all'orizzonte.

Il Porto ha addirittura spacciato il progetto del Contorta come una riqualificazione ambientale. E' da notare che i progetti dell'autorità portuale NON ricadono nell'area di pertinenza portuale.

E' di questi giorni (ottobre 2015) la notizia che l'Aeroporto ha in progetto di ampliarsi e dirottare su Venezia il maggior traffico che il comune di Treviso ha rifiutato. L'Aeroporto progetta in accordo con il nuovo sindaco di Venezia, di costruire una seconda pista e una cittadella di alberghi, strutture di vendita e attività direzionali private nel Quadrante di Tessera, territorio NON di pertinenza aeroportuale, che era destinato a servizi alla città, e cioè al Terminal terra-acqua per merci e persone e di collegamento di Tessera con le isole e Venezia.

Il riequilibrio della Laguna che tutti a parole dicono di voler perseguire, perfino l'Autorità Portuale, nei fatti soggiace a interessi più potenti. La Laguna rischia di diventare un unico porto in una baia marina.

La gestione dei flussi turistici può e deve costituire un freno alla trasformazione della città e del territorio circostante in unico grande albergo diffuso o in un Parco Tematico a scapito della conservazione delle attività socio-economiche esistenti e della nascita di nuove iniziative capaci di contribuire allo sviluppo dell'intero Paese.

L'ASSALTO A VENEZIA



Comune di Venezia: arrivi e presenze

	Dati da Comune di Venezia 2013		Dati da Comune di Venezia 2014		Var % 13-14	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Città storica	2.033.078	6.401.829	2.596.128	6.425.384	26,6	0,4
Lido	190.362	854.015	193.067	870.943	1,4	2,0
Mestre-Marghera	1.379.174	2.822.305	1.497.559	3.050.354	8,6	7,0
Totale Comune di Venezia	4.202.614	10.078.149	4.286.754	10.346.681	1,9	2,1



neo tabella sul trend del turismo in città e l'assessore Paolo Mar a destra, l'assalto alla città

Trenta milioni di turisti boom di alloggi privati

Presentato l'Annuario 2014: straniero l'86% dei visitatori, americani in testa L'assessore Mar: «Stiamo valutando i dati, poi decideremo come agire»

di Enrico Tantucci
a Venezia

Il turismo a Venezia continua a crescere, senza che il Comune abbia al momento "ricette" pronte per regolamentarlo. Anche nel 2014 gli arrivi sono aumentati dello 0,7 per cento (con circa 4 milioni) e 300 mila persone calate (in laguna) e le presenze del 2,1 per cento (quasi 10 milioni), a cui vanno aggiunti i circa 20 milioni di turisti «mordi e fuggi».

Lo confermano anche i dati dell'Annuario del turismo 2014, presentato ieri a Ca' Farnesini - siamo al quarto anno dell'istituzione - dall'assessore al Turismo Paolo Mar. Uno «spaccato» comunque interessante di dati che riguardano il settore, anche se mancano - perché sfuggono a classificazioni precise - proprio i «glamouristi», il vero problema rispetto alla gestione del flusso. Il problema è serio, ma per ora, siamo, come sempre, all'emanazione dei principi generali. «I numeri dell'Annuario - ha detto l'assessore Mar - ci fanno capire come sta sempre più necessario un turismo sostenibile, che purtuttavia è de-stagionalizzato e alla distribuzione del flusso non solo a Venezia, ma su tutto il territorio comunale, ma mentre la trasformazione sono in diminuzione e

Lavoratori delle Apt, oggi un incontro decisivo a Palazzo Balbi

Il servizio accoglienza turisti a Venezia è ancora appena un filo. Le Apt sono a rischio di totale chiusura entro il 30 ottobre, oggi si chiarirà il loro destino. A Palazzo Balbi è in programma il confronto tra una delegazione dei 56 lavoratori che potrebbero rimanere a casa senza reddito e

Qualche Forcino ha detto voler distribuire alle province e, nel caso di Venezia, alla Città Metropolitana. Quasi di questi soldi dovrebbero essere destinati alla città e, soprattutto, che fine potrebbero fare i lavoratori? Il comitato liquidatore aveva tempo fino al 30 ottobre per portare alla chiusura definitiva l'ente, nella speranza che nel frattempo i Comuni si sarebbero organizzati. La riforma delle Apt è partita già un paio di anni fa e consiste nel

rendere i Comuni responsabili del servizio accoglienza per turisti, cosa che non è avvenuta. A Venezia, lo scorso gennaio, era arrivata alla Dogana la proposta di costituire la Apt con un servizio Vola, ma poi tutto era sfumato per la situazione di incertezza politica in cui versava la città. Ora però non c'è più tempo e Venezia, tra le città con un flusso turistico tra i maggiori del mondo, rischia di rimanere senza uffici turistici. (v.a.)

famosi bed & breakfast si firmano ormai al 12 per cento circa di quota di mercato e gli affittuari sono solo qualche punto più in su, in linea con campiaghi, ostelli e case religiose di proprietà. I posti letto offerti sono quasi 18 mila. Sempre più posti letto. In una città che si spopola di residenti, anche i posti letto negli alberghi sono comunque in crescita costante. Sono ormai oltre 29 mila su tutto il territorio comunale, ma mentre la trasformazione sono in diminuzione e

ai lido sostanzialmente stabili, a Venezia sono aumentati del 2,3 per cento nel 2014, superando quota 17.200. Con quelli extralagunari, anche se in crescita del 2 per cento nell'ultimo anno, siamo ormai a un'offerta di poco meno di 30 mila posti letto per turisti in centro storico. Boom dei biglietti turistici. Anche la crescita del ticket legato al trasporto confermano la lievitazione dei giornalisti. Nel 2014 infatti l'Actv ha venduto quasi il 5 per cento di biglietti

turistici in più (oltre 7 milioni e 300 mila), con un boom di quelli da 24 ore con transfer dall'aeroporto che sono raddoppiati. Ma aumentati di oltre il 50 per cento anche quelli da 48 ore, sempre con transfer da e per l'aeroporto. Un aumento legato anche all'abolizione dall'agosto dello scorso anno dei biglietti da 12 e da 36 ore. Ma anche i paesi della Zll per i taxi turistici hanno segnato nel 2014 un deciso aumento con una crescita di quasi il 10 per cento dei rilasci mensili.

Crescono anche di circa il 2 per cento le vendite mensili del Terminal di Venezia. In controtendenza solo Altaregna - i cui mozzati acquil fanno la spola tra aeroporto e centro storico per i turisti - che nell'ultimo anno ha visto una diminuzione delle vendite di quasi il 6 per cento.

I turisti più assidui. Circa 796 per cento dei turisti che arrivano e soggiornano a Venezia nel 2014 è stato composto da stranieri, contro il 14 per cento di italiani. I più assidui restano largamente gli americani (13,5 per cento di arrivi e 12 per cento di presenze), seguiti dai francesi che però sono più «stagionali» (la quota è in calo del 7,5 per cento di arrivi e del 9,7 per cento di presenze), così come gli inglesi (7,1 per cento di arrivi e 8,3 per cento di presenze) e tedeschi (5,4 per cento di arrivi e 6,8 per cento di presenze). I primi 8 agli assidui sono i cinesi (4,8 e 3,4 per cento), seguiti dai giapponesi (4,2 e 2,8 per cento). I francesi si fermano mediamente per circa tre giorni, con la migliore permanenza media tra tutti i turisti. Tra i turisti «emergenti» ci sono i cinesi del sud, in forte crescita.



Grande offerta culturale, ma numeri bassi

I Musei Civici tengono grazie al Ducale, circuito delle chiese in crisi, bene Biennale e Guggenheim



Lunghe code a palazzo ducale

di Venezia

Un'offerta culturale abbondante, ma per un pubblico di turisti ancora sottodimensionato. I numeri riferiti alla Cultura nell'Annuario del turismo 2014 raccontano, ancora una volta, questa verità. L'ultimo anno è stato buono per il sistema della Fondazione Musei Civici, con una crescita del 3,6 per cento dei suoi visitatori, per un totale di circa 2 milioni e 100 mila presenze. Ma il dato non è uniforme. Regge bene Palazzo Ducale - che da solo fa quasi il 40 per cento di tutte le presenze museali

Il del Civici - cresciuto di poco meno del 3 per cento, e anche il Corner, con oltre il 9 per cento di visitatori in più, grazie anche al biglietto abbinato. Ma, ad esempio, Ca' Rezzonico ha perso nell'ultimo anno quasi il 5 per cento di visitatori e il Museo del Vetro - pur chiuso quindici giorni prima di fine anno per i lavori di restauro - ha comunque perso nel 2014 circa il 15 per cento dei suoi visitatori. E anche Ca' Pesaro - nonostante il riallestimento delle collezioni - avrebbe perso circa un uno per cento nel 2014, considerando il mese di

chiusura per lavori dell'anno precedente. Lo stesso Museo di Storia Naturale, dopo la forte crescita del 2012 per il riallestimento, nell'ultimo anno ha perso il 3 per cento della presenza. Per il rinnovato Museo del Costume di Palazzo Mocenigo - vista la chiusura per lavori per tutto il 2013 - il confronto va fatto con l'anno precedente, e la crescita sarebbe sensibile, vicina al 15 per cento. Il 2014 è andato male per i Musei statali veneziani, che hanno perso oltre il 5 per cento dei loro visitatori, con la Galleria dell'Accademia che ne hanno persi addirittura

oltre il 16 per cento. Buone performance solo da Palazzo Grassi e dal Museo d'Arte Orientale. In forte crescita (1,5 per cento) il Museo del Tesoro di San Marco, ma nuovo flop per il circuito delle chiese a pagamento di Chioggia, che ha perso un altro 10 per cento di visitatori nel 2013, scendendo sotto quota 200 mila. Un peccato, perché il circuito delle chiese dovrebbe servire a «spalmare» la presenza turistica sull'intera città. In crescita costantina, invece, il pubblico di Biennale e Guggenheim: due corrette. (d.l.)

L'invasione non si ferma addio alla bassa stagione

Valanghe di turisti, Strada Nuova e Mercerie intasate. Moto ondoso, plateatici e negozi che chiudono. Nessuna decisione su numero chiuso e controllo dei flussi

di Alberto Vitucci

► VENEZIA

Un assalto senza fine. E anche la «bassa stagione» non esiste più. Venezia, fine settembre, cronache di un giorno qualunque. La Mostra è finita, la Regata e il Campiello archiviati. Ma gli arrivi continuano, a valanga. Vaporetti stracarichi, una marea umana che percorre la Strada Nuova e le Mercerie. Taxi e gondole dappertutto, una flotta incontrollata di Gran Turismo che «assedia» la Riva Schiavoni. Il sindaco Brugnaro è al suo posto da soli cento giorni. Forse ha bisogno di tempo. Ma non si vede nemmeno un accenno all'inversione di tendenza che i veneziani esasperati – e non solo loro – chiedono per sopravvivere.

La ricchezza del turismo si sta trasformando in un boom-rang. Le masse dei visitatori giornalieri stanno trasformando in modo irreversibile una città che non ha difese. «Molti clienti mi dicono che questa non è la Venezia che loro cercavano, che qui non verranno più», allarga le braccia sconsolato un ristorante «storico». Come per gli artigiani e le botteghe storiche, anche chi vive con il turismo comincia a mal sopportare un assalto che tutto travolge.

I taxi corrono ovunque, il moto ondoso non interessa più a nessuno, i vaporetti sono stracarichi di turisti. Nessuno parla più di diversificare i flussi, né di ridurre il numero delle persone che arrivano a Venezia incoraggiati dalle offerte speciali delle Ferrovie. Card, incentivi e disincentivi, Ztl, tariffe diversificate e obbligo di prenotazione. Tutto nei casseti, compresa la pianificazione. La realtà, che supera la fantasia, è un corteo infinito di gente che arriva la mattina e se ne va dopo poche ore. Non porta ricchezza ma disagi, aumenta i costi per i residenti. Risultato è che si moltiplicano sedie e tavolini, plateatici anche sotto le chiese e sulle barche, bar, gelaterie e negozi di oggetti made in China, spariscono i locali storici e gli artigiani. Si moltiplicano affittacamere, appartamenti a uso turistico



La concentrazione di vaporetti e motoscafi in Canal Grande



L'assalto ai pontili per un posto sul vaporetto



Ciò che resta dopo il passaggio dei turisti mordi e fuggi

e Bed and breakfast, se ne vanno i residenti. Chiudono negozi e artigiani storici, abbigliamento e ferramenta. L'invasione lascia segni evidenti sul terreno. Rifiuti ed escrementi in calle, cartacce e bottigliette. Trenta milioni di persone che non trovano informazioni e servizi.

A questi si aggiunge un turismo «nostrano» che sta prendendo piede tra il disgusto dei residenti. Gruppi organizzati di scapoli e sposi, con magliette, per il «giro delle osterie». Gente spesso ubriaca che percorre in gruppi urlanti le strade del cen-

tro. «Erano sabato pomeriggio sotto casa mia», denuncia una signora di Cannaregio, «nessuno è intervenuto».

Se i controlli per i venditori abusivi sono stati intensificati, non c'è traccia di azioni pianificate e continue sugli abusi di altro tipo. Occupazione di suolo pubblico, rumore. Per i residenti solo svantaggi da un turismo che sta superando ogni record e alla città non porta quasi nulla. Senza contare i danni da traffico e da «consumo di suolo», percorso ogni giorno da una quantità di turisti che è più del doppio dei residenti. Delle

pietre e delle rive, distrutte in pochi anni dalle onde di superficie di vaporetti, taxi e motoscafi e dalla spinta subacquea delle grandi navi che continuano a passare davanti a San Marco. Italia Nostra e il Fat denunciano, i comitati di cittadini si arrabbiano. Ma non succede nulla. Forse perché i veneziani sono rimasti pochi. La neosindaca di Barcellona Ada Colau appena eletta ha promesso: «Barcellona non diventerà come Venezia, dobbiamo fermare i turisti e il degrado». Possiamo cominciare anche noi.

GIORGIO LUCINI/AGF

L'arrivo quotidiano dei gruppi organizzati che si avviano
verso piazza San Marco



Appendice. *La dismissione del patrimonio pubblico* (dossier presentato durante il convegno *La presa di Venezia*, organizzato da Italia Nostra in collaborazione con Eddyburg.it e l'editore Corte del Fontego il 12 marzo 2015)

IMMOBILI PUBBLICI OGGETTO DI PROCEDURE DI DISMISSIONE NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI VENEZIA

BENI EX MILITARI (ORA DEMANIO CIVILE)

FORTE BAZZERA

FORTE COSENZ

PALAZZINA COMANDO PARCO DIRIGIBILI CAMPALTO

RIDOTTO S. ERASMO

FORTE S. ANDREA

CASERMA PEPE (QUARTIER GRANDE DEI SOLDATI)

BATTERIA CASABIANCA (ANGELO EMO)

BATTERIA SAN LEONARDO (FRANCESCO MOROSINI)

BATTERIA ROCCHETTA

FORTE SAN PIETRO IN VOLTA (BATTERIA MARCO POLO)

FORTE S. STEFANO (BATTERIA DANIELE MANIN)

FORTE CAROMAN

OTTAGONO CAROMAN

BENI DEMANIO MILITARE

IDROSCALO S. ANDREA

CASERMA MATTER

ISOLA DI S. SPIRITO (immobile già venduto)

CASSA DEPOSITI E PRESTITI INVESTIMENTI

EX OSPEDALE AL MARE

ISOLA DI SAN GIACOMO IN PALUDO

ISOLA DI SANT'ANGELO DELLE POLVERI

CARCERI DI S. SEVERO

EX CASOTTO S. PIETRO

PALAZZO MANFRIN

UNIVERSITA' CA' FOSCARI

CA' BEMBO
CA' CAPPELLO
PALAZZO COSULICH

ULSS 12

ISOLA DI SAN CLEMENTE (immobile già venduto)
ISOLA DI SACCA SESSOLA (immobile già venduto)
ISOLA DELLA GRAZIA (immobile già venduto)

AGENZIA DEL DEMANIO

ISOLA DI POVEGLIA
PALAZZO ERIZZO
FABBRICHE NUOVE (EX TRIBUNALE)
SCUOLA MECCANICI DELLA CELESTIA (EX ARCHIVIO COMUNALE)
CASERMA SANGUINETTI
ISOLA DI CAMPALTO
ISOLA DELLE TRESSE (in concessione a Italgas)

POSTE ITALIANE

FONTEGO DEI TEDESCHI (immobile già venduto)

ENI

PALAZZO DUODO

IRE

CA' DI DIO

CURIA PATRIARCALE

ISOLA DI S. GIORGIO IN ALGA
CHIESA DI S. MARIA DELLA MISERICORDIA (immobile già venduto)

REGIONE VENETO

PALAZZO BALBI

COMUNE DI VENEZIA

CA' CORNER DELLA REGINA (immobile già venduto)
VILLA HERIOT
GARAGE INTERRATO P.LE LUIGI CANDIANI
EX COMPLESSO SCOLASTICO "A. MANUZIO"
EX CONVENTO DI S. MATTIA DETTO ISTITUTO BENEDETTA DAL MISTRO
(VULGO AREA DAL MISTRO)
AREE DI VIA PERTINI
IMMOBILE NELLE EX CONTERIE DI MURANO – EDIFICIO "M"
IMMOBILE NELLE EX CONTERIE DI MURANO – BLOCCO B1
APPARTAMENTO IN CAMPO DELLA FAVA
EX BIBLIOTECA CIVICA DI MESTRE
EX SCUOLA ELEMENTARE DI TORCELLO
TORRE S. ANDREA
EX TERMINAL FUSINA
ISOLA NUOVA DEL TRONCHETTO – LOTTI CC e E2

ISOLA NUOVA DEL TRONCHETTO – AREA CANTIERE ACTV
EX SCUOLA MUNARETTO
APPARTAMENTO IN FRANCIA
AREA DI VIA PORTO DI CAVERGNAGO
CENTRO LOGISTICO INTERSCAMBIO MERCI
EX SCUOLA ELEMENTARE DI TESSERA
PALAZZO POERIO
INCUBATORE DI IMPRESE “CA’ EMILIANI”
SCUOLA ELEMENTARE TRIVIGNANO
PALAZZO CORNER CONTARINI
PORZIONE COMPLESSO “LA FAVORITA”
PROCURATIE VECCHIE (retrocessione del diritto d’uso a GENERALI)
ARSENALE (concessione del diritto d’uso a BIENNALE e CVN)

COMUNE DI VENEZIA (FONDO CITTA’ DI VENEZIA)

PALAZZO SAN CASSIANO (immobile già venduto)
PALAZZO DIEDO
PALAZZO GRADENIGO
IMMOBILE “EX SCUOLA MONTEVERDI”
IMMOBILE “EX LUZZATI”
IMMOBILE DI VIA PORTARA
AREA IN VIA DELLE FELCI
EX MAGAZZINI “DA RE”
STADIO “BARACCA”
SALA ESPOSITIVA D’ARTE PERMANENTE – GIA’ BIBLIOTECA – VIA
PIAVE
EX CARIVE
VILLA CERESA
AREA PIAZZALE ROMA CON IMMOBILI – EX MANIFATTURA TABACCHI
APPARTAMENTO MALIBRAN
EX CASA DEL BOJA – OSSERVATORIO DELLA LAGUNA
EX RIDOTTO DI MAZZORBO
IMPIANTI SPORTIVI – PIP TERRE PERSE – LIDO
S. ERASMO – FABBRICATO RURALE E SCOPERTO DI PERTINENZA

**IMMOBILI IN CONCESSIONE AL COMUNE DI VENEZIA AI SENSI DELLA
LEGGE N. 798/1984 (SECONDA LEGGE SPECIALE)**

OSPEDALE MILITARE DELLA MARINA (EX MONASTERO S. ANNA)
EX COMANDO ZONA FARI
ISOLA DEL LAZZARETTO VECCHIO (concessione revocata)
ISOLA DI S. SECONDO
EX COMANDO COMPAGNIA GUARDIA DI FINANZA
ISOLA DELLA CERTOSA

**IMMOBILI IN CONCESSIONE AL COMUNE DI VENEZIA AI SENSI DELLA
LEGGE N. 133/1999**

PUNTA DELLA DOGANA

**ISOLE DI PROPRIETA' PRIVATA NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI
VENEZIA DA TEMPO IMMEMORABILE**

**ISOLA DI CREVAN (eredi Giorgio Panto)
RIDOTTO FILIPPINI (eredi Roberta di Camerino)
ISOLA DI SANT'ANTONIO
ISOLA DI BUEL DEL LOVO (EX BATTERIA S. MARCO)
ISOLA CARBONERA
ISOLA DI TESSERA
ISOLA DELLA CAMPANA (EX BATTERIA PODO)
BATTERIA POVEGLIA
ISOLA DI FISOLO (O FORTE DI SOTTO)
OTTAGONO ALBERONI
OTTAGONO S. PIETRO**

L'INTERVENTO

di Paolo Lanapoppi *

Il turismo a Venezia
serve prospettiva

Come dei gitanti che attraversano un bosco, noi veneziani rischiamo di perdere l'orientamento se non alziamo frequentemente lo sguardo al di sopra del singolo albero o dell'intoppo sul sentiero che ci costringe a una deviazione. Combattiamo, almeno quelli di noi che si preoccupano per il bene comune, contro la vendita dell'ennesimo palazzo che si vuole trasformare in albergo, contro l'ingresso delle navi da crociera in laguna, contro il proliferare dei B&B in calli e campielli. Ma intanto la città si trasforma. Il suo futuro viene disegnato passo passo, in modo impercettibile ma che la coinvolge tutta. Come il gitante che si addentra nel bosco rischiamo di perdere l'orientamento e, mentre riusciamo ad aggirare un pericolo visibile, stiamo per finire dentro una selva senza uscita. Occorre perciò sollevarsi al di sopra delle chiome degli alberi e gettare uno sguardo d'insieme. Vista dall'alto e senza illusioni, la Venezia verso la quale stiamo andando è un città la cui vita dipende in modo quasi esclusivo dal turismo. Il quadro del domani ci mostra che le sue case si sono svuotate di residenti per riempirsi di visitatori di pochi giorni, che pagano affitti elevati ad alcune agenzie internazionali. Gli operatori turistici gestiscono i commerci: vendono i loro gruppi di visitatori a ristoranti (spesso gestiti da altri gruppi), contrattano i prezzi delle serenate con i gondolieri, le percentuali di mediazione con le fabbriche di vetro di Murano, fissano i costi giornalieri dei B&B.

Gli abitanti si sono ancora ridotti di numero e di qualità. Sono persone che lavorano al servizio del turismo: non vi è posto in città per altre professioni, dato che il turismo ha scacciato tutte le aziende. I veneziani che hanno preso una laurea sono andati ad abitare in terraferma, ma neppure troppo vicino perché i dintorni immediati della laguna sono diventati dei centri alberghieri al servizio del turismo di massa (non di quello d'élite, che ha da tempo abbandonato una città dove va troppa gente). È diventata un museo a pagamento, residuo di tempi antichi con qualche curiosità da mostrare, qualche storia ben confezionata da raccontare, qualche mito stanco da perpetuare: Casanova, i dogi, la battaglia di Lepanto.

Quella verso cui vorremmo andare è tutta un'altra cosa. È una città gelosa del suo passato, della sua storia e della sua bellezza. Contro l'invasione turistica ha imposto dei limiti precisi, perché si è resa ben conto che tale invasione potrebbe sfigurarla del tutto. Gli abitanti hanno difeso il loro modo di vivere e di pensare contro l'assalto del pensiero di massa e contro le tentazioni di facile ma illusoria ricchezza. Hanno sviluppato le Università e favorito la residenza di studenti e docenti, i quali percorrono ancora la laguna sulle mascarete a remi per fare ginnastica e godere i paesaggi ora che le barche a motore non creano più il folle moto ondoso d'un tempo. La zona ex industriale di Marghera, grazie a un'intelligente politica d'incentivi nazionali, si è trasformata in un centro di ricerca e produzione di tecnologie avanzate, che fa da traino all'economia italiana e dà lavoro a migliaia di veneziani, molti dei quali abitano nel centro storico, lavorano in casa e si portano nei centri aziendali attraverso comodi mezzi di trasporto acqueo. La presenza di residenti ha fatto ritornare i negozi di vicinato. Quando occorre, da cittadini del mondo prendono aerei da e per Stoccolma, Parigi, New York e Pechino. Così auto protetti, gli abitanti hanno dato vita a una civiltà che è diventata un modello per altri centri in tutto il mondo, nei quali ora il rapporto tra le persone e l'ambiente storico e naturale viene posto in primo piano.

Viste dall'alto, le due prospettive si chiarificano a vicenda. E forse i nostri sforzi per creare una Venezia migliore troveranno incoraggiamento nella coscienza di lavorare per un fine chiaro, desiderabile e non utopistico ma del tutto realistico, se la natura dell'uomo non cambierà nel corso degli anni. Perché l'uomo ha bisogno di esistere e muoversi in un paesaggio familiare e amichevole sia dal punto di vista geografico sia da quello storico e sociale.

*Vicepresidente Italia Nostra, sezione di Venezia

“Combattiamo per la vendita dei palazzi che si trasformano in alberghi, contro le grandi navi e il proliferare di B&B mentre Venezia si trasforma lentamente

“Quella verso cui vorremmo andare è una città gelosa del suo passato e della sua bellezza, invece subiamo un'invasione che ci sfigura

APPENDIX 10

Destructive Fishing Practices

La pesca distruttiva dei fondali

(Estratto da: L. Bonometto, 2007, Il crepuscolo della Laguna. In: La Laguna di Venezia – Ambiente, Naturalità, Uomo. Provincia di Venezia, Assessorato alle Politiche Ambientali. Nuovadimensione – Ediciclo editore) (pp. 209-218).

A fronte di una flessione complessiva che ha investito nell'ultimo decennio, a livello nazionale, il comparto pesca, si è assistito localmente ad un aumento spettacolare (85% in più) nel settore molluschi, con raddoppio in provincia del fatturato grazie alla pesca delle vongole “filippine”. Questi dati sono stati enfatizzati come grande ed indiscutibile successo; peccato sia mancata, e continui a mancare, la stima dei costi ambientali, oltre che dei rischi economici e sociali, legati all'esplosione di questa attività, a lungo segnata dagli abusi, dall'illegalità e da un'aggressività in qualche caso addirittura feroce. Costi ambientali che, in concorso con altri fattori di demolizione, hanno portato ad una estrema accelerazione nel dissesto dei fondali, disaggregati con ripercussioni sempre meno reversibili anche sulla funzionalità idraulica, sulla morfologia e sull'identità dell'intera laguna. E il motivo è semplice: la vongola è specie fossoria (vive cioè dentro il fondale), per cui tutti gli strumenti concepiti per la sua pesca devono penetrare nel sedimento lagunare fino a profondità di 10 – 15 centimetri almeno.

Ma basta dimenticarlo: ciò che avviene sott'acqua non si vede; di contro, i “vongolari” e le loro famiglie sono divenuti elemento di rilevanza sociale e costituiscono una base elettorale non indifferente, per cui tutti si fanno paladini dei loro diritti e pazienza se qualche Cassandra ha detto che si sta perdendo la laguna.

E' opportuno precisare allora in che cosa è consistita fino ad oggi questa pesca alle vongole filippine.

Camminando lungo i canali di Chioggia o Burano si osservano, ormeggiati, grandi “barchini” per lo più scuri (mimetici col buio), ciascuno con enormi motori fuoribordo (uno o due, per potenze fino a 400 hp), e altri due piccoli fuoribordo tenuti su trespoli. Questi ultimi non sono dei propulsori di riserva: sono dei frullatori, o almeno come tali vengono usati. Durante la pesca vengono calati in modo che la loro elica raggiunga il fondale, orientata in modo da creare un getto che demolisce in profondità lo strato superficiale con un'azione che spara sedimenti spappolati e vongole su una griglia di raccolta. Le vongole vengono così pescate mentre il sedimento si disperde nell'acqua, la parte più leggera esce dalla laguna con le correnti in uscita, quella che non esce si rideposita occludendo i canali residui già ridotti nella funzionalità idraulica da altre cause di dissesto. Le conseguenze di questa pratica, e di altre tecniche analoghe, sono palesi e macroscopiche¹: vengono sconvolte struttura, coesione e biologia dei fondali; viene abbattuta la biodiversità lagunare a

¹ Tutti questi impatti sono stati individuati in uno specifico studio realizzato nel 2003 dall'ICRAM (Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica Applicata al Mare) per il Ministero dell'Ambiente: «*Tapes philippinarum nella Laguna di Venezia: analisi dei costi ambientali, dei rischi e dei vantaggi economici e delle possibili pratiche alternative, con individuazione delle linee guida per la ricerca di soluzioni compatibili, per la mitigazione degli impatti e per la riorganizzazione delle attività secondo zonizzazioni funzionali*».

vantaggio di una specie esotica²; viene ingigantita la perdita di sedimenti in una laguna già in gravissimo deficit a causa delle deviazioni dei fiumi (le stime della perdita di sedimenti sono oscillate tra il mezzo milione e i quattro milioni di metri cubi all'anno); vengono accelerati l'appiattimento e l'affossamento dei fondali, e quindi anche il dissesto idraulico; vengono distrutti i popolamenti di fanerogame marine (piante radicate dei fondali) e quindi i loro ruoli di filtro, ossigenazione, protezione e *nursery* per il pesce in fase giovanile. Oltre a questo la pesca alle filippine ha ostacolato fino a spazzare via le forme di pesca tradizionale, che fin dall'antichità hanno rappresentato un'arte oltre che una voce primaria nella gestione e nel controllo degli ambienti acquatici, portando a rapidissima estinzione una cultura lagunare fatta di esperienze, sensibilità, competenze tramandatesi per millenni in un rapporto con l'ambiente che legava il diritto ad usarlo alla consapevolezza di doverlo conservare gelosamente.

Negli anni Cinquanta, quando lo stato della laguna era paradisiaco se confrontato con l'attuale, la pesca a strascico (che rispetto alle pratiche attuali sembra un solletico) era stata additata come causa grave di dissesto lagunare, tanto da essere stata poi vietata. Dopo le leggi che hanno imposto la rimozione delle cause di degrado si è passati impunemente alla frullatura dei fondali.

Un decennio di pesca così intesa è stato sufficiente a far precipitare i già minati caratteri lagunari in parti estesissime del bacino centrale³, mentre vistose morie e distrofie, dovute ad impatti cumulativi con altri fattori di degrado, ci avvertono che è sulla soglia del collasso anche gran parte della restante laguna. Basti ricordare l'intorbidimento delle acque e la scomparsa della vegetazione sommersa a *Nanozostera noltii* nelle aree lagunari interne fino ad oggi più integre.

Le pratiche finora attuate sono andate dunque in direzione opposta rispetto agli obiettivi di riequilibrio, di contenimento del dissesto e di rimozione delle cause richiesti dalle leggi speciali. Ma si sa, le leggi sono carta scritta, la realtà è altra cosa; e poi, è stato detto, in questo modo si è creata occupazione, per quanto dominata dall'abusivismo, dalle pratiche illecite e dall'evasione fiscale. «Certa gente è meglio che vada a pescare che a rubare» è il ritornello, irresponsabile e offensivo, che si è sentito a lungo perfino in sedi autorevoli. Al che occorrono almeno tre considerazioni.

- Chi ruba sottrae qualcosa a qualcuno; chi distrugge l'ambiente sottrae molto a tutti. La cosa è però meno comprensibile e immediata per cui, evidentemente, la si è valutata come accettabile. Oltretutto fa poca notizia: sulla stampa locale vi sono di continuo articoli su sequestri di vongole pescate in aree inquinate, poiché il rischio alimentare riguarda la nostra pancia e dunque fa presa sull'opinione pubblica; la distruzione dell'ambiente, specie se graduale e sommersa, è passata sotto

² La specie proviene dall'Indopacifico. E' particolarmente competitiva negli ambienti inquinati e degradati, al punto che lo stesso dissesto causato dalla sua pesca la avvantaggia rispetto all'originaria fauna dei fondali, oggi gravemente compromessa. Le vongole filippine (*Tapes philippinarum*) vengono seminate attivamente mediante immissione di esemplari giovani preventivamente pescati con le stesse tecniche sopra descritte; e questo mentre il PALAV (Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana, istituito con legge regionale) ha stabilito esplicitamente da tempo, a difesa della biodiversità lagunare, il divieto di introdurre specie non autoctone, anticipando in questo le disposizioni della direttiva comunitaria Habitat che interessano gran parte della laguna. Ma questo problema è stato brillantemente superato: è bastata, per rimettere le cose a posto, un'altra legge, emanata dalla stessa Regione (L.R. 19/98), che ha cambiato il vocabolario della lingua italiana stabilendo che la vongola filippina, sebbene provenga dal Pacifico, è da considerare specie autoctona, «indigena», in quanto «mollusco lamellibranco edule che per trapiantazione indotta artificialmente dall'uomo anche a seguito di prove sperimentali» si è «insediato in forma permanente e tale da rivestire interesse economico nell'allevamento e sfruttamento da parte di categorie di produttori interessati». La vongola filippina ha dunque passaporto veneto per meriti economici, e così non vi è più alcun conflitto con la biodiversità lagunare originaria. Evidente l'inutilità di aggiungere commenti.

³ Un dato che indirettamente fornisce la dimensione dell'impatto è quello dell'energia immessa nell'ambiente per effetto di queste pratiche di pesca, espressa in quantità di carburante consumato. Questa è stata stimata in valori vicini ai cento litri per ogni uscita: rapportata al numero degli addetti e delle uscite porta ad un consumo complessivo di carburante di almeno dieci milioni di litri all'anno (Convegno del Club Unesco Venezia su *Mobilità acqua sostenibile*, 24 novembre 2005. Relazione di Giuseppe Chiaia su "La laguna di Venezia dalla pesca all'agricoltura del mare. Presentazione barca-tipo").

silenzio, avvertita quasi come un costo marginale o comunque un male minore a fronte di conflitti ostici da gestire. C'è una gerarchia nell'illegalità, e dinanzi a quella meno riconosciuta come tale, anche se palese e dagli effetti disastrosi, è sembrato più semplice chiudere qualche occhio. Col risultato che, dopo anni di cecità di comodo, si è radicata come dato di fatto l'idea che devastare la laguna sia un diritto, e con questa l'arroganza aggressiva di chi dalle pratiche distruttive ha tratto grandi vantaggi. Ciò rende sempre più difficile la ricerca di soluzioni compatibili ed il ritorno al rispetto dell'ambiente e delle leggi, con un'ulteriore conseguenza perversa: visto che stravolgere la laguna è ormai ritenuto da molti un diritto, non si capisce perché alcuni lo possano fare, e altri no. Al che, in nome dell'uguaglianza, si è arrivati a proporre l'estensione delle concessioni anche ad aree pregiate che fino ad oggi erano state risparmiate.

- Quanto avvenenuto è addirittura paradossale se si considera il problema dal punto di vista economico-estimativo, valutando il rapporto tra costi e benefici. Per fatturati stimati a fine anni Novanta, ancora in lire, vicini al centinaio di miliardi all'anno, si è ammessa una pesca che demolisce la morfologia sommersa della laguna, la coesione dei fondali, la funzionalità idraulica, la biodiversità, e si è incrementato a ritmi prima sconosciuti il già gravissimo deficit di sedimenti. Come a dire, si è accelerata la demolizione di gran parte della laguna, mentre la comunità destina migliaia di miliardi di vecchie lire per opere la cui finalità dovrebbe essere di salvaguardia. Anche solo considerando il valore di ripristino dei sedimenti perduti, inteso come mero costo del volume da reimmettere qualora la cosa fosse possibile e decisa, la stima all'epoca era stata, a spanne, di una quarantina di miliardi all'anno, senza considerare le opere necessarie per il rimodellamento, i maggiori costi di dragaggio dei canali, i costi dati dai danni funzionali, la perdita di biodiversità e la perdita di identità; e c'è da aggiungere che la produttività in vongole è oggi fortemente calata per esaurimento delle condizioni favorevoli, mentre le criticità ambientali sono ulteriormente aggravate.
- A fronte di questi danni il rapporto tra costi e benefici ci dice che converrebbe indennizzare i pescatori purché stiano a casa. Poco proponibile, anche per rispetto della dignità delle persone; proponibile invece è l'investire fondi per rendere economicamente conveniente, in forme consorziate, il rilancio delle pratiche di pesca tradizionale o almeno compatibile, limitando la pesca alle filippine ai soli allevamenti nelle sole aree lagunari in cui risulta realmente sopportabile e vincolandola alla gestione complessiva e migliorativa di superfici lagunari estese. Oltretutto, nello scenario consolidatosi negli ultimi anni, l'aver assegnato aree in concessione non ha riportato il comparto alla legalità, ed anzi, in molti casi, le concessioni sono servite come copertura degli illeciti.

.....

Il solo vero segno di cambiamento, presentato come toccasana, è consistito nella previsione di riconvertire in modo generalizzato la pesca di vongole in "allevamento", intendendo con questo termine l'immissione, in superfici assegnate, di esemplari giovani prelevati altrove (definiti "seme"), da ripescare poi raggiunta la maturazione commerciale. Un cambiamento certamente significativo perché consente maggiori controlli e maggior razionalità, ma ben lungi dal rendere compatibile una pratica che comunque comporta la demolizione periodica dei fondali (sia nelle aree di prelievo del "seme", sia nelle aree di allevamento), dato che qualunque tecnica di raccolta richiede di penetrare in profondità nel sedimento. Ed è motivo di sconcerto il fatto che questa soluzione sia stata osannata in quanto passaggio dalla pesca (per duemila anni fattore di gestione, controllo e conservazione della laguna) alla «agricoltura del mare» (che determina perdita

dell'habitat originario mantenutosi per millenni). Non è certo questo ciò che si era voluto per la laguna⁴.

.....

⁴ E' importante ricordare che, ai sensi della direttiva comunitaria "Habitat", estesissime superfici lagunari, incluse le zone aggredite dalla pesca in esame, sono protette quali aree SIC e/o ZPS (Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale), con l'obbligo di tutelare i popolamenti floro-faunistici peculiari garantendone almeno lo «stato di conservazione soddisfacente». La pesca che distrugge i popolamenti dei fondali, allevamento incluso, va palesemente in direzione opposta.

Una città non è un insieme di edifici, ma è data dalle relazioni che si sono stratificate nei secoli tra lo spazio urbano e i suoi cittadini, i quali hanno elaborato saperi che sono al tempo stesso costitutivi della forma urbis, degli edifici e della cultura della cittadinanza.

Pompei non è una città, ma un monumento archeologico perché non ha abitanti e i turisti che quotidianamente la visitano non per questo le danno vita, non possedendo alcuno dei saperi che l'hanno creata. La percorrono e ne traggono piacere e sapere, ma non possono cambiarla perché oggi il destino di Pompei è di essere conservata al meglio così come è emersa dalle lave del Vesuvio. Non ha futuro, non ha più Storia. In altre parole, una città è tale perché ha un'anima che ne permea e ne informa la vita quotidiana, venendone a sua volta plasmata: tutto ciò è soprattutto vero per Venezia, le cui caratteristiche del tutto peculiari sono per l'appunto il frutto dei saperi della sua cittadinanza, che nei secoli ha costruito una specifica cultura in rapporto all'ambiente affatto particolare nel quale si è trovata ad operare e che pure ha modellato per sopravvivere: la laguna. Ciò significa che non solo da un punto di vista fisico, ma soprattutto da un punto di vista culturale, ambientale, reciprocamente costitutivo Venezia e la sua laguna sono un unicum inscindibile.

Questo unicum è oggi fortemente sofferente per diverse criticità che affliggono sia la città che la laguna, frutto, soprattutto negli spazi urbani, di un turismo invasivo e incontrollato che ha avuto come primo risultato l'espulsione dei cittadini residenti dalla Venezia insulare, passati dal picco di 174.808 nel 1951 a 55.777 oggi (14 Novembre 2015). Il crocerismo, col passaggio di navi incompatibili davanti a San Marco e con tutte le criticità che comporta (rischio di incidenti, danni alle fondazioni, erosione di fondali lagunari, inquinamento), è la manifestazione più estrema di un turismo ingovernato.

La perdita di cittadinanza è frutto della progressiva trasformazione degli spazi residenziali a spazi ricettivi, regolare e abusiva, con relativa espulsione di abitanti, a cui si collega l'altrettanto progressiva trasformazione dell'offerta commerciale e di servizi destinata alla residenza a offerta destinata al turismo. Tale fenomeno non è mai stato sufficientemente contrastato dalle amministrazioni comunali succedutesi negli anni alla guida della città: il 5 Novembre 2015 il consiglio comunale ha approvato il cambio di destinazione d'uso da residenziale a ricettivo per sei appartamenti: uno ai piedi del Ponte delle Guglie a Cannaregio, a favore dell'Hotel Biasin, cinque in Calle delle Rasse, a Castello, a favore dell'Hotel Danieli. Vivere a Venezia diventa sempre più costoso e faticoso, soprattutto per i giovani. Venezia è una città di vecchi.

La città è oggi mèta di circa 30 milioni di turisti all'anno: una media di 80 mila visitatori al giorno a fronte di 55 mila residenti: per movimentare una tale massa di persone e per garantire loro approvvigionamenti e servizi è necessario un enorme volume di traffico acqueo, del tutto incontrollato, che provoca quel fenomeno che a Venezia va sotto il nome di moto ondoso. Un continuo maremoto scuote fondazioni di palazzi, rive, fondamenta, martoria la laguna: il tessuto edilizio è sotto stress, i

fondali della laguna sono frullati da migliaia di eliche che distruggono ogni forma di vita bentonica e mettono in sospensione migliaia di metri cubi di sedimenti che poi con le maree si perdono in mare.

I motori marini usano gasolio ad alto tenore di zolfo, che emettono grandi quantità di particolato, i motori Euro 5 non si sa neppure cosa siano; da questo punto di vista, Venezia è all'anno zero: ogni città di terraferma ha reti di centraline di rilevamento dell'inquinamento dell'aria che determinano all'occorrenza provvedimenti cautelativi come il blocco del traffico, le targhe alterne, le domeniche ecologiche. Venezia non ha una rete di centraline di controllo, non si sa neppure quale sia il livello di inquinamento in città, ma la solfatazione che trasforma i marmi in gesso è un segnale incontrovertibile.

Il traffico acqueo incontrollato sta provocando una irrefrenabile perdita di cultura marinara. La diffusione di barche in vetroresina, la cui costruzione è vietata all'interno della conterminazione lagunare, e che avrebbe potuto venir disincentivata dalle amministrazioni comunali attraverso una politica mirata delle concessioni di spazi acquei nei rii, ha provocato la crisi della cantieristica tradizionale, così le tecniche costruttive fiorite per un millennio sono quasi scomparse nel giro di un paio di generazioni.

Giustamente, i veneziani non possono mettere alle loro finestre infissi in alluminio anodizzato o in materiali sintetici, ma i rii cittadini, che sono il volto storico di Venezia e la sua caratteristica principale, sono diventati un deposito di barche in plastica.

Se una quota di cantieristica tradizionale resiste, lo si deve a quanti ancora si ostinano a praticare il remo e la vela tradizionali, sempre più in difficoltà nel maremoto imperante. I gondolieri operano in zone relativamente sorvegliate, come il Canal Grande, gli spazi acquei immediatamente prospicienti Piazza San Marco, alcuni rii interni, ma in altre zone della città e nella laguna che immediatamente la circonda la voga in piedi o all'inglese è sostanzialmente impossibile e la vela al terzo, cioè la vela tradizionale altoadriatica, è fortemente in difficoltà e spesso è praticabile solo con le imbarcazioni più grandi.

Il 13 Settembre 2015 si è svolta in Bacino San Marco la regata di vela tradizionale Coppa del Presidente della Repubblica, ma tre imbarcazioni sono affondate e non si sono contate le collisioni a causa delle onde provocate dai taxi e dai Lancioni Gran Turismo che attraversavano il campo di gara nonostante l'ordinanza di divieto della Capitaneria di Porto (la 117/2015), non fatta rispettare da nessuno.

Nel 1996, su iniziativa della Canottieri Giudecca, 19 società di canottaggio, di voga e di vela lagunari avevano costituito Pax in Aqua, un coordinamento per la lotta al moto ondoso, le cui campagne di sensibilizzazione erano arrivate fino a livello nazionale, con la nomina da parte del Governo, nel 2002, di un Commissario Straordinario per il Traffico acqueo nella laguna di Venezia, che sussumeva i poteri di tutte le Autorità competenti in materia.

Per tale funzione fu scelto il sindaco di Venezia che, anziché usare in senso tecnico i suoi poteri, li usò in senso politico più per dirimere i conflitti di interessi tra le categorie professionali che per controllare il moto ondoso. L'esperienza

commissariale cessò nel 2007 e oggi si può dire che la situazione sia peggiore di prima dato che nessun provvedimento strutturale è stato preso (Gps a bordo come strumento di controllo remoto, carene adatte alla laguna, limitazione di potenza dei motori) mentre la repressione delle violazioni è totalmente insufficiente rispetto all'estensione del fenomeno. Il 13 Novembre 2015 sulla piattaforma change.org è partita l'ennesima petizione per indurre il sindaco a prendere qualche provvedimento. Sempre meno residenti impossibilitati a vivere secondo la cultura che hanno ereditato significa sempre meno saperi, perdita delle conoscenze artigianali che consentirebbero una conservazione filologica delle caratteristiche fisiche della città, scomparsa di quelle pratiche che costituiscono l'anima di una città. Venezia si sta avviando a diventare quella Disneyland che molti denunciano e che in fondo altro non è che una Pompei dei tempi moderni.

Silvio Testa

(14 Novembre 2015)



L'Arsenale è un grande complesso di depositi e cantieri navali costruiti a partire nel 1100, che di fatto ha dato origine alla supremazia di Venezia. Coprendo circa 45 ettari, è circa il 15% del centro storico e lo sviluppo di queste vaste aree in futuro influenzerà la rivitalizzazione di tutta la città.

The Arsenal is a large cluster of armories and shipyards built over eight centuries, starting in the 1100s, that effectively gave rise to the supremacy of Venice. Covering approx. 45ha, it is about 15% of the historic centre and future development of the extensive abandoned areas has the potential to affect revitalization of the whole city.

L'Arsenal, ce grand ensemble d'entrepôts et de chantiers navals édiés à partir du XIIe siècle, est à l'origine de la puissance de Venise. Ses 45 hectares couvrent environ 15% du centre historique et le développement de ces vastes espaces aura un impact sur la revitalisation de la ville toute entière.

Il Forum Futuro Arsenale è un gruppo aperto di associazioni e cittadini nato in occasione della manifestazione del 14 ottobre 2012 per contestare un decreto legislativo che sottraeva al Comune parti dell'Arsenale per assegnarle a soggetti che non garantivano la fruizione degli spazi ai cittadini.

Ora che buona parte dell'Arsenale è passata al Comune di Venezia il Forum si pone come strumento per accompagnare la Città nel processo di utilizzo del Compendio, sollecitando tutti i protagonisti ad una gestione trasparente delle risorse, richiedendo informazioni corrette, e coinvolgendo quanti con passione e competenza possono contribuire alla valorizzazione dell'Arsenale di Venezia.

Ad oggi il Forum, con lettere e interpellanze all'Amministrazione Comunale, ha ottenuto l'impegno a costituire un "urban center" e il sostegno per incontrare gli altri soggetti presenti in Arsenale (Marina Militare, Biennale di Venezia, CNR, Consorzio Venezia Nuova) al fine di raccogliere dati e informazioni utili a individuare, con la partecipazione della Città, un utilizzo unitario e condiviso di questo Patrimonio.

Il Forum richiede il sostegno delle organizzazioni europee e internazionali affinché il progetto del "Futuro Arsenale" sia realizzato.

Forum Futuro Arsenale is an open group of local associations, advocacy groups, activists and residents that was formed after the public protest on 14 Oct 2012 against a draft law that would have taken away a significant portion of the Arsenale from the municipality and passed ownership instead to other institutions that didn't necessarily guarantee Venetian citizens any use of the area.

Now that ownership of most of the space has indeed been transferred to the Municipality, the Forum aims to become an instrument for the City to help define potential uses for the area and to promote broad stakeholder participation, as well as ensuring transparent management of the assets, access to information and involvement of anyone and everyone who has the capacity, knowledge, understanding and passion to contribute to developing the Arsenal of Venice.

To date, letter writing and solicitation of the local administration has resulted in its undertaking to constitute an "urban centre" and provide support for meetings between the Forum and other institutions (Marina Militare, Biennale di Venezia, CNR, Consorzio Venezia Nuova) that are present in the Arsenal to gather necessary information and data to ensure that in future the Arsenal maintains its unitary character and develops as a shared resource for Venice.

The Forum is grateful for support from European and international organisations to ensure that its project "Futuro Arsenale" reaches fruition.

Le Forum « Futuro Arsenale », groupe ouvert d'associations et de citoyens, s'est constitué lors de la manifestation du 14 octobre 2012 contre un décret législatif permettant à des organismes de soustraire à la ville une partie de l'Arsenal, sans pour autant en garantir l'accès et l'usage aux Vénitiens.

La propriété de ces espaces ayant été transférée à la ville de Venise, le Forum se veut à présent un instrument pour l'accompagner et définir avec elle les potentialités de cette zone, en sollicitant de la part de chaque protagoniste une gestion transparente des ressources, un accès à des informations précises et en les invitant à s'investir avec passion et compétence dans la valorisation de l'Arsenal de Venise.

Depuis, lettres et interpellations à l'Administration Communale ont permis au Forum d'obtenir l'engagement de constituer un « centre urbain » ainsi que son soutien lors des rencontres avec les institutions présentes dans l'Arsenal (Marine Militaire, Biennale de Venise, CNR, Consorzio Venezia Nuova) pour regrouper données et informations utiles et assurer, avec la participation de la ville, le développement harmonieux et concerté de ce patrimoine.

Le Forum demande l'appui des organisations européennes et internationales pour que le projet « Futuro Arsenale » puisse être mené à bonne fin.

**FORUM
FUTURO
ARSENALE**

DALL'ARSENALE ALLA CITTÀ



A cura di
Forum Futuro Arsenale

Ambiente Venezia

Amici del Nuovo Trionfo

Archeoclub Venezia

*ARCO - Associazione Residenti Castello
Orientale*

Arzanà

Associazione Culturale Olivolo-Auser

*Associazione Culturale Venezia Arte,
Cultura & Turismo*

Associazione galleggiante 'Il Caicio'

*Associazione Nazionale Guide
Turistiche*

Associazione Settemari

Associazione Spiazzi

Associazione Vela al Terzo

Assonautica Venezia

*Bochaleri, Associazione di ceramisti
veneziani*

Canottieri Giudecca

Comitato Festa della Sensa

*Comitato per la Restituzione
dell'Arsenale a Venezia*

*Compagnia della Marineria
Tradizionale "Il Nuovo Trionfo"*

Coordinamento Io Decido

Ecoistituto del Veneto Alex Langer

El Felze

Faro Venezia

Fondamente

Fondazione Bucintoro

*Istituto Nazionale di Bioarchitettura -
sezione di Venezia*

Italia Nostra - sezione di Venezia

Laguna nel Bicchieri

Remiera Francescana

*Società di Mutuo Soccorso Carpentieri
e Calafati*

Venti di Cultura

We are here Venice

I singoli cittadini:

Alberto Bernstein

Roberto Falcone

Amerigo Nutolo

Questa pubblicazione è frutto dell'intenso dibattito tra le associazioni aderenti al Forum ed è totalmente autoprodotta e autofinanziata.

Si ringraziano tutte le associazioni e i singoli cittadini che hanno dato il loro contributo. Un ringraziamento particolare va a Adriano De Vita, Barbara Pastor e Alfredo Zambon.

Venezia, aprile 2015

Dall'Arsenale alla città

Le idee del Forum Futuro Arsenale

Visione

Venezia è la città del futuro. Pensarla come città “storica” la condanna all'estinzione per l'inevitabile fuga degli abitanti e una città senza abitanti è un morto simulacro.

Nella città del futuro la qualità della vita è molto alta perché i luoghi di lavoro sono vicini alle abitazioni, ci si muove prevalentemente a piedi, la socialità di strada è vivace, la cultura, i servizi educativi e la sanità funzionano, le case hanno prezzi accessibili, il lavoro non manca e le nuove famiglie scelgono di viverci volentieri.

L'Arsenale è rimasto finora protetto dagli effetti negativi del turismo di massa, è abbastanza grande da essere significativo per la vita dell'intera città ed è anche abbastanza piccolo da essere gestibile con logiche unitarie e innovative che puntino a trasformarlo in un luogo vivo e attrattivo per vecchi e nuovi residenti. È il luogo in cui la città del futuro può essere sperimentata.

È anche il luogo dove si può collaudare un *nuova alleanza* tra guida politica, iniziativa privata e partecipazione civica, *il terzo soggetto* tra pubblico e privato. Non è *un settore*, ma un attore *civico collettivo*, politico e nuovo. È un soggetto *emergente*, ancora non compreso e poco strutturato, spesso disprezzato dal modello di governo tecnocratico ed elitario che finora ha prevalso. Ma la tecnocrazia economica ha prodotto una delle più vaste e distruttive reti di corruzione che si siano manifestate nella nostra regione e in tutto il paese e ha incoraggiato la fuga dei residenti. Per questo non è più sostenibile, per questo sono nate innumerevoli strutture come il Forum Futuro Arsenale e per questo l'Arsenale è forse l'ultima occasione di cui la città dispone per cambiare se stessa e non morire.

Da quando una parte consistente del Compendio è passata in proprietà al Comune di Venezia nel 2012, il Forum ha gradualmente sviluppato un insieme di idee e indicazioni progettuali attraverso un articolato processo di discussione tra le associazioni aderenti. Ne è nato un insieme di

proposte che si basano su una logica di fondo riassumibile in poche linee guida:

1. *agire* sulla base di una visione a lungo termine, che esprima una scelta politica precisa in grado di guidare il destino del luogo e dell'intera città per i prossimi decenni: si tratta di favorire la residenzialità e la qualità della vita sviluppando un modello produttivo alternativo al turismo di massa.
2. *mantenere* l'unità e la continuità storica del luogo nelle sue relazioni con il mare, la laguna e la civiltà del mare in senso ampio;
3. *favorire* attività produttive, valorizzare i saperi e le professioni tradizionali, le attività di sperimentazione e di ricerca, le attività museali capaci di generare crescita e coinvolgimento sociale, le produzioni d'arte, lo sport e le occasioni di socialità in modo che si crei un ambiente articolato nel quale i diversi saperi si integrino e stimolino a vicenda;
4. *governare* l'intero complesso attraverso una struttura specifica che preveda la partecipazione strutturale e continuativa della cittadinanza attiva nella formulazione degli obiettivi, nel monitoraggio delle azioni e della gestione economica e infine, nella valutazione dei risultati.

Su questi assunti il Forum ha elaborato nove indicazioni progettuali preliminari, da integrare e arricchire, che seguono tutte la stessa logica e definiscono un insieme di azioni fortemente sinergiche tra loro.

L'Arsenale di Venezia costituisce una testimonianza di valore storico, artistico e sociale di primissimo piano nel patrimonio pubblico d'Europa e del mondo. Pertanto l'esigenza prioritaria della sua gestione consiste nel mantenere e, ove possibile, recuperare l'integrità fisica e architettonica delle antiche strutture, rendendo leggibili la funzione originale e i valori estetici e socio-culturali a essa connessi. In questo quadro e solo in questo

quadro vanno inserite le proposte e le attività illustrate di seguito.

L'Arsenale è un bene culturale da tutelare e valorizzare secondo il Codice dei Beni Culturali che, riferendosi all'art. 9 della Costituzione Italiana, ne definisce le modalità di attuazione:

"La valorizzazione consiste nell'esercizio delle funzioni e nella disciplina delle attività dirette a promuovere la conoscenza del patrimonio culturale e ad assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica del patrimonio stesso, al fine di promuovere lo sviluppo della cultura"¹.

Le proposte del Forum si muovono secondo una gerarchia di valori in cui l'interesse commerciale o turistico, pur valido supporto, sia considerato non come un fine ma come un mezzo per raggiungere un traguardo superiore: "preservare la memoria della comunità nazionale e del suo territorio"².

1 Codice dei Beni Culturali, art. 6, comma 1, Decreto Legislativo del 22/01/2004 n. 42, Gazzetta Ufficiale 24/02/2004

2 Codice dei Beni Culturali, art. 1, comma 2.

I progetti

Si tratta di progetti di animazione socioeconomica, non di architettura o urbanistica. Sul concetto di "progetto" è necessario un chiarimento. Da sempre l'Arsenale è stato considerato dalle amministrazioni cittadine come un problema di tecnica urbanistica: i saperi dell'architetto e dell'urbanista sono ovviamente molto rilevanti, ma devono essere messi al servizio di un programma che, nella sua natura, è di altro genere e richiede una stretta integrazione tra competenze di tipo diverso.

Le proposte del Forum non sono progetti operativi già definitivi ma indicazioni progettuali concrete e articolate, utili per l'elaborazione di progetti operativi veri e propri.

Spesso le associazioni che nascono spontaneamente, come il Forum, sono accusate di formare il partito del No, di opporsi a qualsiasi cosa e di non essere propositive. Non è per scelta: quando continuano a non essere coinvolte nelle fasi ideative e progettuali di interventi importanti, la protesta è *l'unico* spazio sempre a loro disposizione. Passare dalla protesta alla proposta non è facile. E non perché manchino le competenze necessarie nei gruppi di cittadinanza attiva, dove anzi abbondano. Il problema vero è che elaborare un progetto completo e credibile richiede molto tempo e fatica, e deve essere condotto in stretta collaborazione con l'amministrazione.

Poiché la nostra proposta segue una logica complessa, che si fonda sul concetto di qualità della vita in città, i criteri di monitoraggio e valutazione utilizzati devono essere coerenti con questo obiettivo. Non è accettabile invece utilizzare *esclusivamente* i criteri imprenditoriali di ritorno sull'investimento, quelli turistici basati sul numero di visitatori o quelli professionali, basati sui criteri interni alle singole specializzazioni. La specificità della proposta richiede un sistema di monitoraggio e valutazione adeguato.

La novità più rilevante da noi introdotta consiste nelle modalità di governo dell'intero complesso perché il progetto di recupero dell'Arsenale richiede un alto grado di consenso e il supporto attivo da parte della cittadinanza,

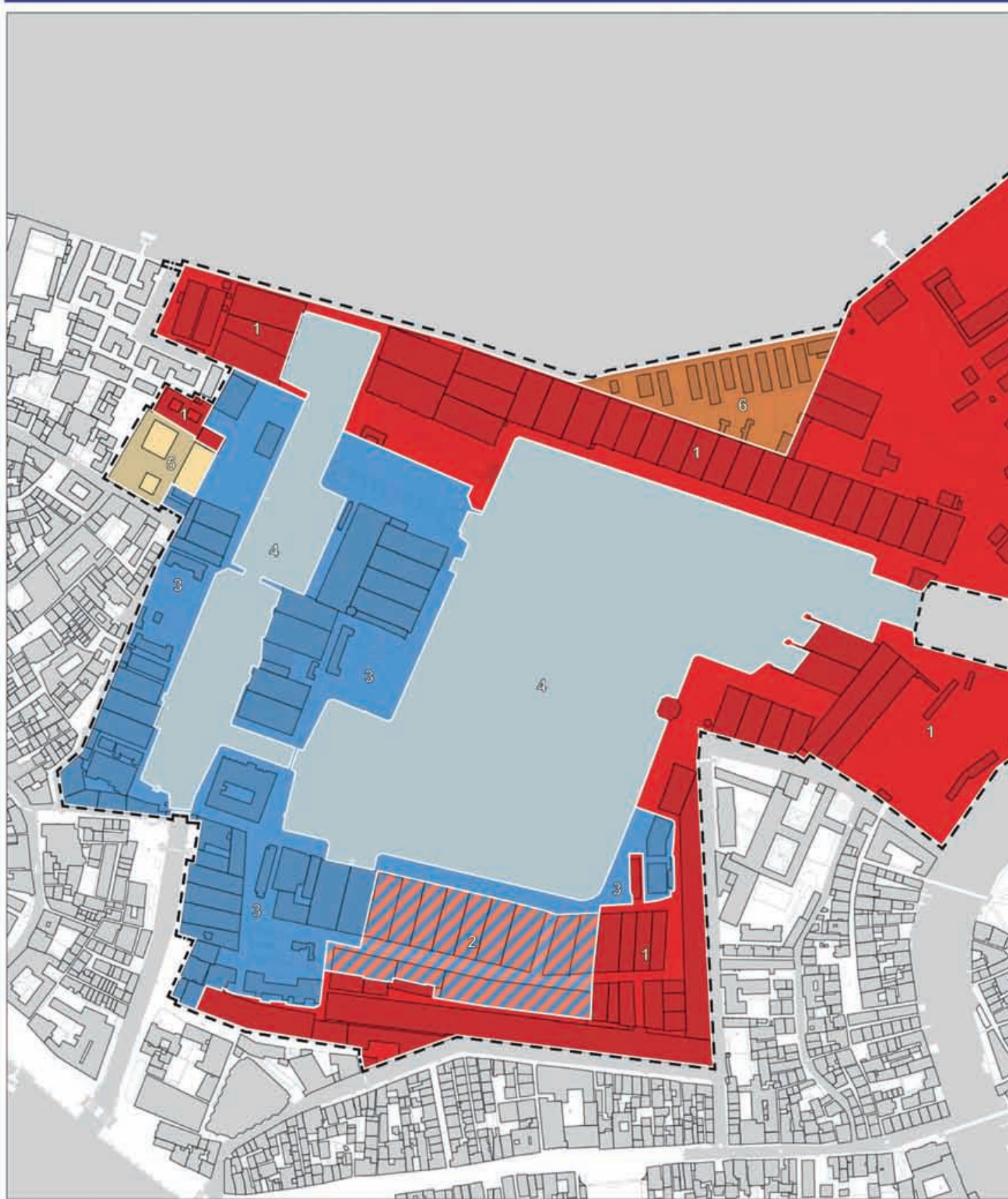


TAVOLA 7: Assetto patrimoniale attuale



Scala 1:4000

che non si può ottenere continuando a seguire la logica elitaria e tecnocratica secondo la quale le decisioni rilevanti devono essere prese dagli esperti e poi fatte accettare ai cittadini con opportune azioni di comunicazione. Questa è una logica incompatibile con la partecipazione attiva e continuativa della cittadinanza al governo della città³.

Le idee progettuali che abbiamo elaborato sono le seguenti:

1. Mestieri tradizionali
2. Cantieristica minore
3. Cantieristica navale ai Bacini
4. Nautica d'epoca
5. Polo della marineria
6. Museo del mare
7. Produzioni d'arte
8. Sport e qualità della vita
9. Accessibilità

Tutti i progetti suggeriti sono in stretta relazione tra loro e danno vita a numerose sinergie che favoriscono la sostenibilità economica delle singole attività, l'attrattività sociale del luogo e dell'intero sestiere, la partecipazione istituzionale delle organizzazioni di cittadinanza attiva nella gestione del complesso.

Mestieri tradizionali

Sono tutte le professioni legate alla nautica storica, i carpentieri, i maestri d'ascia, i fabbri, i cordai e le altre, praticate in Arsenale e altrove. Alcuni di questi sono tuttora esistenti ma altri, che possiamo chiamare *archeomestieri*, sono attività di tipo artigianale che oggi sono scomparsi a causa dell'evoluzione dei metodi di produzione e delle mutate condizioni

3 Questi temi sono sviluppati meglio nel capitolo sulla gestione.

di contesto. Si tratta ad esempio della metallurgia basata sul lavoro di forgiatura, della produzione di cordami in canapa per la nautica, di vele in cotone, di remi, forcole e di quanto necessario per la manutenzione di yacht classici, sia a vela che a motore.

Sia i mestieri tradizionali che gli archeomestieri oggi rientrano pienamente nella definizione di patrimonio culturale intangibile proposta dalla Convenzione per la Salvaguardia del patrimonio culturale immateriale⁴, approvata il 17 ottobre 2003 dalla Conferenza Generale dell'UNESCO e ratificata dall'Italia il 27 settembre 2007 con Legge n. 167, che indica in modo esplicito saperi e pratiche legati all'artigianato tradizionale come patrimonio immateriale da salvaguardare e sostenere.

Oggi questi mestieri sono di nuovo sostenibili dal punto di vista economico a condizione che:

- si sviluppi la consapevolezza condivisa tra cittadinanza e istituzioni che si tratta di aziende che producono cultura. Il solo valore d'uso degli oggetti prodotti infatti non ne consente la sopravvivenza economica, ma l'offerta di servizi culturali (educazione, formazione, dimostrazioni, collaborazione con università e musei) invece sì;
- esistano artigiani competenti disposti a insegnare la loro professione;
- esista la disponibilità di spazi adatti a costi accessibili;
- esistano luoghi con attrattività internazionale nei quali svolgere le attività.

Tutte queste condizioni sono oggi presenti in Arsenale ma è necessaria anche una precisa scelta politica che attivi, a livello internazionale, azioni di promozione e supporto per facilitare l'avviamento e sviluppare le necessarie reti di contatti con le università, le agenzie formative, investitori privati e le altre istituzioni potenzialmente interessate.

4 <http://www.unesco.it/cni/index.php/cultura/patrimonio-immateriale>



Archeoclub- El Felze nell'officina di Stradal Campagna 2004

L'Archeometallurgia e le forge ottocentesche.

A titolo di esempio – e con opportune varianti si può replicare l'iniziativa anche per altri mestieri tradizionali – proponiamo di attivare un centro di archeometallurgia. Gli *unici* luoghi adatti per realizzarlo sono la prima delle tre Tese alle Nappe e l'edificio 38 su Stradal Campagna, dove si trovano ancora le forge originali utilizzate in Arsenale fino alla sua dismissione. Oggi questi due spazi sono entrambi utilizzati: il primo per feste ed eventi, il secondo come officina militare. Non ha però alcun senso realizzare il nostro progetto altrove e non è possibile fare convivere usi così diversi nello stesso luogo. Privilegiare una visione unitaria comporta la necessità di chiare scelte di tipo politico e agire in modo coerente per realizzarle.

I prodotti e i servizi che possono renderlo sostenibile a lungo termine sono i seguenti:

- servizi di manutenzione per gli edifici storici, italiani ed europei;
- produzioni originali come utensili specifici per i maestri d'ascia, i carpentieri e gli intagliatori;
- restauri e archeologia ricostruttiva;
- restauro dei manufatti metallici rinvenuti in mare;
- realizzazione di opere per la cantieristica minore sia storica che contemporanea;
- contributo allo sviluppo di un modello di sostenibilità economica per l'artigianato storico anche in altri settori (esempio di buona pratica);
- laboratorio di riferimento per il costituendo Museo del Mare;
- spazio artigiano condiviso: laboratori di produzione per favorire la cooperazione tra artigiani e artisti attivi nel campo del contemporaneo, anche attraverso collaborazioni con la Biennale;
- attività didattica, studi e ricerche, partecipazione ad eventi, convegni e scambi con altri paesi.

Un centro di archeometallurgia di questo tipo, unico al mondo e con una visibilità eccezionale, può essere avviato con costi limitati e garantisce un

discreto numero di posti di lavoro di buona qualità e a lungo termine, specialmente se si considera che scuole e università di tutto il mondo prevedono e finanziano stage curriculari (obbligatori per ottenere i crediti formativi) in grado di garantire una quota non indifferente di fatturato per gli artigiani che vi operano.

Cantieristica minore

La cantieristica minore si occupa della costruzione di imbarcazioni di dimensioni ridotte, che possono essere alate con uno scivolo o con piccole gru. Esiste già alla Giudecca un raggruppamento di aziende di questo tipo, il CCMV⁵; le altre che non ne fanno parte o che si sono trasferite in terraferma, per la mancanza di spazi adeguati in città, sono interessate ad avere un punto di appoggio in Arsenale. La nostra proposta inoltre è strutturalmente diversa rispetto agli scopi e alle attività CCMV. Si tratta infatti di concepire l'iniziativa come un centro di servizi e sperimentazioni rivolta ad un mercato diverso rispetto a quello della diportistica individuale. In questo senso è strategica una stretta collaborazione con il Museo del Mare e con associazioni quali Assonautica Venezia.

I servizi offerti:

- manutenzione, restauro, costruzione di piccole barche in legno di tipo classico a remi e vela;
- ricerca, progettazione costruzione di nuovi modelli basati su tipi storici che ne rappresentino l'evoluzione e abbiano valore sul mercato;
- manutenzione e restauro per barche tradizionali in legno;
- collaborazione con il Museo del Mare, in particolare per la realizzazione di un Museo Galleggiante, cioè con barche in acqua e utilizzabili per tour dimostrativi e culturali;
- archeonautica: recupero di reperti, ad esempio la Galea di Boccalama;

5 Consorzio Cantieristica Minore Veneziana

- ricostruzione di imbarcazioni antiche, quali il Bucintoro;
- integrazioni con la Cittadella delle Associazioni⁶
- attività didattica, studi e ricerche, soprattutto sui materiali ed il legno in particolare;
- ricerca e sperimentazioni: la propulsione elettrica e nuovi tipi di imbarcazioni, prototipazione.

Cantieristica navale ai Bacini

I bacini di carenaggio esistenti sono adatti per la manutenzione e riparazione (refitting) di imbarcazioni di ogni genere le cui dimensioni non consentono il sollevamento con gru o carri ponte per la successiva movimentazione a terra su invasi da cantiere.

Il progetto comporta le attività seguenti:

- verifica delle possibilità di riutilizzo dei due bacini di carenaggio, il piccolo e il medio, che probabilmente saranno liberati in tempi brevi, e dell'area industriale adiacente;
- esplorare l'interesse per aziende o consorzi specializzati in refitting per imbarcazioni compatibili con le dimensioni dei bacini come esistono in tutto il mediterraneo;
- verifica delle possibilità di stipula di convenzioni con la Marina Militare e le società armatoriali che hanno necessità di questo tipo di servizi;
- garantire tra i servizi offerti le seguenti lavorazioni: officina fabbrile, carpenteria, impianti elettrici, impianti elettronici, armamento, trattamenti di superficie, design, impianti idraulici, allestimenti interni.
- creare sinergie con le aziende veneziane, anche di piccole dimensioni, che operano nel settore, producendo un indotto interessante per l'intera città.

6 Prevista all'interno del progetto "Sport e Qualità della vita"



Matteo Tamassia, foto da veniceboats.com

Nautica d'epoca

Si tratta di imbarcazioni storiche ma tuttora naviganti e mantenute in ottime condizioni dai proprietari. Questi sono spesso gruppi industriali che le utilizzano per motivi di immagine e le impegnano nel circuito delle regate. Le vele d'epoca che partecipano ai raduni e regate in mediterraneo sono 328 (archivio AIVE 2014) alle quali si devono aggiungere le barche d'epoca a motore. Si tratta di numeri più che sufficienti per aumentare l'offerta di refitting in Adriatico rendendola competitiva con quella presente nel Tirreno, collocandola in Arsenale. È perciò necessario attirare maestri e tecnici di fama indiscussa e sviluppare una scuola per le maestranze specializzate. In questo specifico segmento di mercato infatti non si compete sui costi ma sulla qualità. L'immagine della città si accorda bene con quella delle imbarcazioni e con le strategie di immagine ad esse collegate e già da sola questa caratteristica attira proprietari e società di gestione.

Attualmente Venezia è esclusa dal circuito delle manifestazioni riservate alle barche storiche proprio per la mancanza di luoghi di riferimento adatti e delle necessarie attività di supporto. Oltre che per le regate questo tipo di imbarcazioni è utilizzato in tutto il mondo per attività di charter e per programmi educativi diretti ai più giovani, ma anche ad altre fasce della popolazione.

Queste imbarcazioni possono essere sollevate con una gru o un carro ponte e sistemate su di un invaso per le successive lavorazioni che possono avvenire all'interno di tese dedicate e – in alcuni casi – anche all'aperto. Insediando questo tipo di attività si creano evidenti sinergie con gli altri tipi di cantieristica navale (nautica minore e refitting ai Bacini) attirando o favorendo la nascita di società di gestione apposite.

La proposta potrà essere condivisa con le associazioni veliche presenti in città.



Il Nuovo Trionfo all'Arsenale 2014, foto G.Darai

Polo della marineria

Si deve favorire l'insediamento di attività di produzione e servizi connessi alla marineria, come supporto alle attività produttive di maggior impegno e a quelle del Museo del Mare, e creare un ambiente accogliente, con bar, negozi, ristoranti, sale di proiezione di film a tema.

Le attività del polo saranno:

- produzione e vendita di ferramenta, cime, bozzelli e altre forniture;
- ormeggio stabile per imbarcazioni storiche di particolare interesse;
- ormeggi temporanei in occasione di eventi specifici;
- servizi di supporto per le regate e altri eventi;
- uscite in laguna e in mare in collaborazione con le associazioni veliche e remiere;
- organizzazione di Festival, mostre mercato, attività didattiche, documentazione,
- convegnistica;
- supporto al progetto Bucintoro (ricostruzione della galea dogale);
- supporto alle attività del trabaccolo Nuovo Trionfo;
- acquisto, restauro e gestione di altre imbarcazioni storiche.

Il Polo inoltre può funzionare come “nodo” veneziano per il circuito di attività esistenti o che si stanno strutturando lungo tutta la gronda lagunare: il nascente Ecomuseo della Laguna, il recupero di Forte Marghera (la fortezza ottocentesca parte del sistema difensivo lagunare), Vogalonga, Lagunalonga, Velalonga, Parco della Laguna e altre.

Museo del Mare

La gestione dell'attuale Museo Storico Navale è di competenza della Fondazione Musei Civici di Venezia. Un Museo del Mare tuttavia ha una sua specificità dovuta al fatto che gli oggetti che conserva, studia ed espone sono di natura diversa da quelli abitualmente tratti dai musei di altro tipo. Una statua o un quadro possono esser visti e capiti, ma nessuno

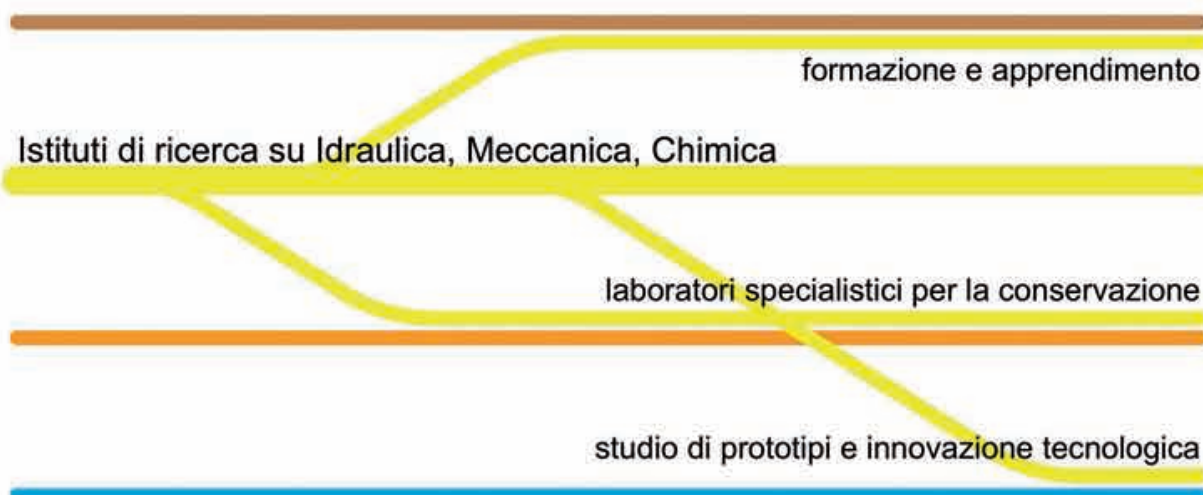
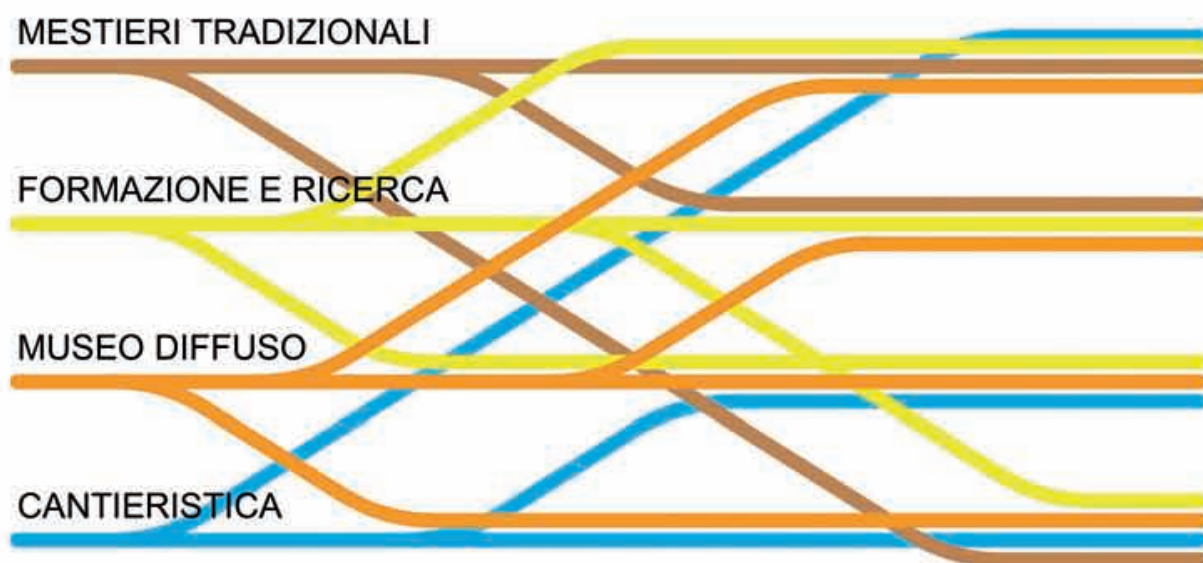
I SETTORI PREVALENTI



Mestieri Tradizionali:
carpentieri, maestri d'ascia,
velai, cordai, remeri, fabbri ...



Cantieristica:
manutenzione e restauro di
barche storiche e
imbarcazioni 'classiche' a
remi e a vela

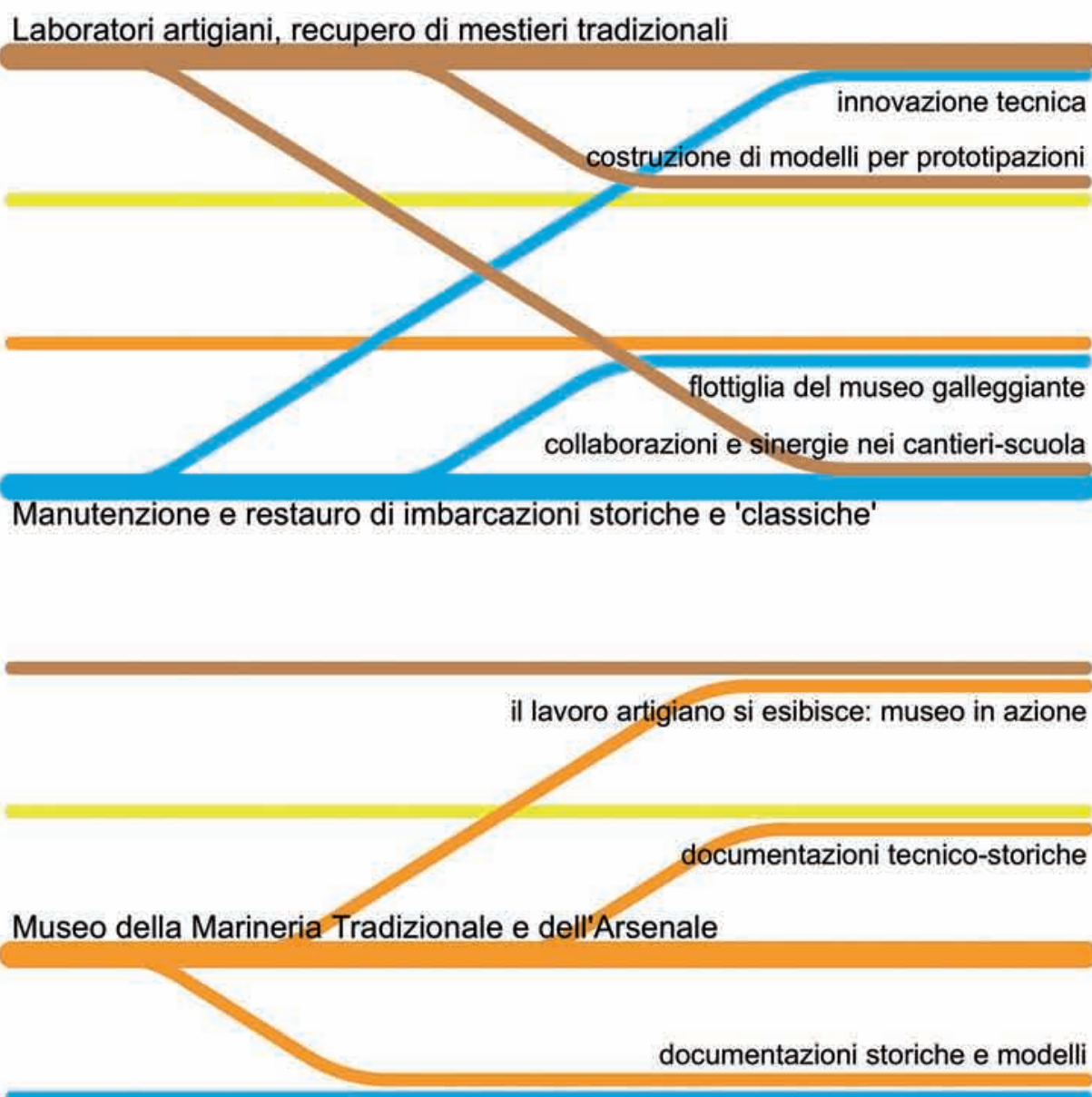




Formazione e Ricerca:
Centri di formazione per
apprendisti artigiani,
collegati a centri specialistici
universitari di ricerca e
innovazione



Museo diffuso:
Museo del Mare con
iniziative sia a terra e che in
acqua, collocate in luoghi
diversi in Arsenale che
diventa la sede principale
delle attività museali



si attende che il pubblico li riproduca o li utilizzi in altri modi. Una imbarcazione invece, per sua natura è fatta per l'acqua e può essere pienamente capita facendone esperienza, cioè utilizzandola. Per questo motivo proponiamo la nascita di un museo galleggiante, con le imbarcazioni in acqua e utilizzabili, che operi in stretta collaborazione con il museo a terra, integrandone le funzioni, e che sia gestito dalle associazioni cittadine. Un modello di gestione così articolato del resto ha ampiamente dimostrato la sua efficacia nei principali musei navali di tutto il mondo.

L'offerta museale all'Arsenale non può prescindere dalla proposta di un *museo diffuso* all'interno del Compendio, articolato per "stanze" tematiche collocate dove le singole sezioni della collezione acquistano senso con i luoghi arsenalizi. In ciascuna stanza, alla collezione museale si aggiungono attività artigianali, di ricerca, e servizi per il tempo libero. Questi manufatti e le attività in essi ospitate diventano la testa di ponte della città all'interno dell'Arsenale, del quale costituiscono la condizione di un uso promiscuo, aperto ai cittadini e costante nel tempo. Nel tempo si dovrà immaginare una relazione con gli spazi occupati dalla Biennale, pensando a possibili integrazioni.

Le barche in acqua dovranno essere utilizzabili per dimostrazioni ed esplorazione dell'ambiente lagunare, attraverso collaborazioni con le scuole e attività educative di diverso genere. Anche in questo caso sono evidenti le sinergie attivabili con gli spazi per la cantieristica minore e la nautica d'epoca. Un luogo di questo tipo può diventare infine un punto di attrazione importante per le attività di convegnistica specializzata avviando collaborazioni con i Musei del Mare di tutto il mondo per stimolare la ricerca e la condivisione delle buone pratiche di valorizzazione delle culture marinare.

Produzioni d'arte

Con il mare ci sono poche relazioni, ma in Arsenale c'è la Biennale e tutta la città ospita spesso artisti importanti provenienti da tutto il mondo. C'è

— |

— |

differenza però tra fruire delle produzioni di altri e favorire lo sviluppo delle capacità creative locali. Queste ultime sono cruciali per rendere attrattiva tutta la città, e creare un ambiente nel quali si inneschino in modo naturale continui scambi tra produttori, ricercatori e artisti. L'Accademia delle Belle Arti, l'Istituto Statale d'Arte, e il Liceo Artistico coltivano centinaia di giovani talenti che a loro volta generano una domanda di spazi adatti per la realizzazione dei loro primi progetti autonomi. A questa domanda oggi la città non sa rispondere e in questo modo perde la maggior parte delle sue energie più fresche. La capacità degli artisti di elaborare in modo estremamente libero visioni del mondo inedite è un potente antidoto alla sclerotizzazione della società nel suo insieme, oltre che un fattore diretto di innovazione. Per questo in Arsenale è opportuno organizzare spazi e attività condivisi che stimolino le produzioni locali. Ad esempio:

- sala prove e registrazione per musicisti;
- teatro e danza;
- produzioni video;
- mostre ed eventi durante tutto l'anno;
- laboratorio per artigiani che realizzino le opere di artisti contemporanei da tutto il mondo con i materiali più diversi;
- collaborazioni sistematiche tra Biennale e artisti locali.

Sport e qualità della vita

Le attività sportive sono un fattore essenziale per qualità della vita in città e devono essere potenziate. Spazi per il calcio e per le società veliche e remiere già esistono e possono essere valorizzati con minimi investimenti. Anche le attività economiche legate alla nautica risentono in modo molto positivo delle attività sportive: non dimentichiamo che la rinascita delle barche tradizionali, con il patrimonio di competenze professionali che vi è connesso, è stata stimolata dalla nascita della Vogalonga e poi dal moltiplicarsi delle regate per remi e vela che hanno fortemente stimolato la

domanda nonostante il calo della popolazione residente. A fianco delle attività sportive si può pensare di organizzare uno spazio per l'autocostruzione e la manutenzione delle piccole barche. Esiste una forte domanda per questo e le società amatoriali non dispongono di spazi adatti per soddisfarla. Questa possibilità contribuisce ad avvicinare alla nautica quelle persone che non possono sostenere i costi di un cantiere professionale, favoriscono l'invecchiamento attivo e sono una preziosa occasione di socialità intergenerazionale.

- Cittadella delle Associazioni:
 - consorzio tra le associazioni veliche e remiere di tutta la gronda lagunare per attività comuni;
 - spazio autogestito per la manutenzione delle barche sociali e autocostruzione;
- attività remiere e veliche;
- calcio e altri sport;
- spazi a terra e in acqua per le barche sociali;
- attività ludiche ed educative per i bambini;
- servizi di doposcuola e animazione per favorire la conciliazione famiglia-lavoro;
- bar, ristoranti, mercati rionali, orti urbani, aree gioco, luoghi per lo spettacolo all'aperto.

In questi ambiti trovano spazio anche attività e servizi pensati per i bambini. La presenza di artisti e artigiani, le attività sportive e lo spazio stesso dell'Arsenale formano un contesto ideale per svariate attività educative e ludiche che possono contribuire in modo significativo a soddisfare le esigenze di conciliazione tra impegni di lavoro e cure familiari, rendendo attrattivo l'intero sestiere per le famiglie di vecchi e di nuovi residenti. Nessuna grande città è in grado di offrire un ambiente così ricco, variegato, sicuro e stimolante per i più piccoli. In questo Venezia è il futuro.



Scuola di voga all'Arsenale 2014, foto G.Darai

Accessibilità

Il Forum Futuro Arsenale, come aggregazione di associazioni, si è formato inizialmente attorno al desiderio di rendere di nuovo accessibile l'Arsenale alla città. Il Compendio infatti è un luogo divenuto quasi inaccessibile ai veneziani da lungo tempo, con ciò provocando la scomparsa dalle "mappe mentali" dei cittadini dell'intero complesso. Abbiamo verificato più volte come anche le persone che abitano a pochi passi una volta dentro vi si perdono, non sanno dare il nome ai luoghi, perdono l'orientamento e spesso non riescono a trovare l'uscita. Un'intera parte della città è divenuta terra incognita, simile agli spazi lasciati in bianco nelle carte geografiche del passato. Questo, se non altro, ha impedito che anche questa parte della città venisse travolta dal turismo di massa e molti luoghi importanti sono stati restaurati e mantenuti dalla Marina Militare, dalla Biennale e dagli altri soggetti che ora vi sono insediati. Ma le cose cambiano e l'esigenza di riappropriarsene e di utilizzarlo per attività legate al bene comune e alla qualità della vita è gradualmente cresciuta fino a diventare ineludibile.

Per favorire l'accessibilità, le azioni da intraprendere sono:

- realizzazione dei percorsi di accesso all'intero complesso;
- Istituzione del Museo del Mare/Museo diffuso per realizzare quel sistema di spazi dimostrativi e didattici – le "stanze" – distribuiti lungo in tutto l'Arsenale;
- regolamentazione degli accessi: liberi per i residenti e controllati per i visitatori in modo da gestire con moderazione i flussi turistici;
- autogestione degli spazi verdi: il giardino delle Vergini e i giardini della Biennale, nei periodi di chiusura delle attività;
- creazione di posti di lavoro, anche di carattere sociale, legati alla gestione dell'accessibilità;
- animazione di quartiere in collaborazione con le associazioni locali e di volontariato.



Arsenale Aperto Alla Città 2014, foto M.Scibilia

Localizzazioni e fasi

Questa è la nostra ipotesi sui luoghi potenzialmente adatti per la realizzazione dei progetti. Prevediamo 5 fasi successive di realizzazione, eventualmente articolabili in ulteriori sottofasi, che prevedano comunque l'attivazione contemporanea delle diverse tipologie di attività.

1ª Fase

Luoghi e attività insediate:

- A) Galeazze ovest: primo comparto del lavoro artigiano.
- B) Tese alle Nappe: formazione e apprendimento per gli artigiani, laboratori di ricerca e innovazione, a servizio dei mestieri artigiani e del museo.
- C) Tese S. Cristoforo: museo dell'Arsenale e delle imbarcazioni di Venezia, primo nucleo del Museo Diffuso.
- D) bacino di carenaggio piccolo: refitting barche classiche.
- E) Ex sommergibilisti: social housing, foresteria, abitazioni temporanee.
- F) ripristino o nuova accessibilità: Ingresso alla Celestia, Ponte delle biciclette e Giardino delle Vergini.

2ª Fase

Luoghi e attività insediate:

- A) Squeri dell'Arsenale Nuovo e Magazzini del Ferro al Sine Die: 'Stanze' del Museo-Diffuso e accoglienza/socialità, refitting barche.
- B) Isolotto alla Celestia coi Capannoni dei profughi giuliani: Secondo comparto lavoro artigiano.
- C) Tesa 96-97-98, 99, 100: tese per lavoro refitting barche classiche.
- D) le tese 107, 108: istituti di ricerca e innovazione a servizio dei mestieri artigiani e del museo.
- E) le tese 111, 112, 113: spazi e atelier condivisi per artisti e artigiani, produzione artistica ed esposizione.

- F) nuova accessibilità a terra attraverso l'Officina delle navi e Magazzini della Canapa; collegamenti da ripristinare sull'acqua tra Torre di Porta Nuova e Tese del carbone.

3ª Fase

Luoghi e attività insediate:

- A) Galeazze est: terzo comparto del lavoro artigiano.
- B) Gru Armstrong: 'Stanze' del Museo-Diffuso.
- C) Officina meccanica e Officina congegnatori al Sine Die: Completamento comparto lavoro artigiano, forge e corderie.
- D) bacino di carenaggio medio: refitting barche classiche (yacht).

4ª Fase

Luoghi e attività insediate:

- A) Attivazione del bacino di carenaggio grande: refitting grandi imbarcazioni.
- B) Integrazione con i luoghi storici della Marina Militare (biblioteca e i centri studio): fondazione di un grande istituto di studi storici sulla marineria, coordinata con alte istituzioni cittadine.
- C) Condivisione delle Tese acquee sia sulla Darsena Vecchia che gli Squeri dell'Arsenale Nuovo, per ospitare imbarcazioni storiche.
- D) Collegamenti da ripristinare sull'acqua: tra Campazzo e Torre della campanella.

5ª Fase

Luoghi e attività insediate:

- A) nella Darsena Grande, sui luoghi del demolito Isolotto, padiglioni galleggianti e spostabili, collegati da ponti: 'stanze galleggianti' per il museo diffuso, oppure luoghi della socialità per eventi e manifestazioni (la "corte del gusto", il Carnevale ed altri eventi). Riapertura dell'accesso del ponte sulla Banchina Artiglierie.

FASE 1

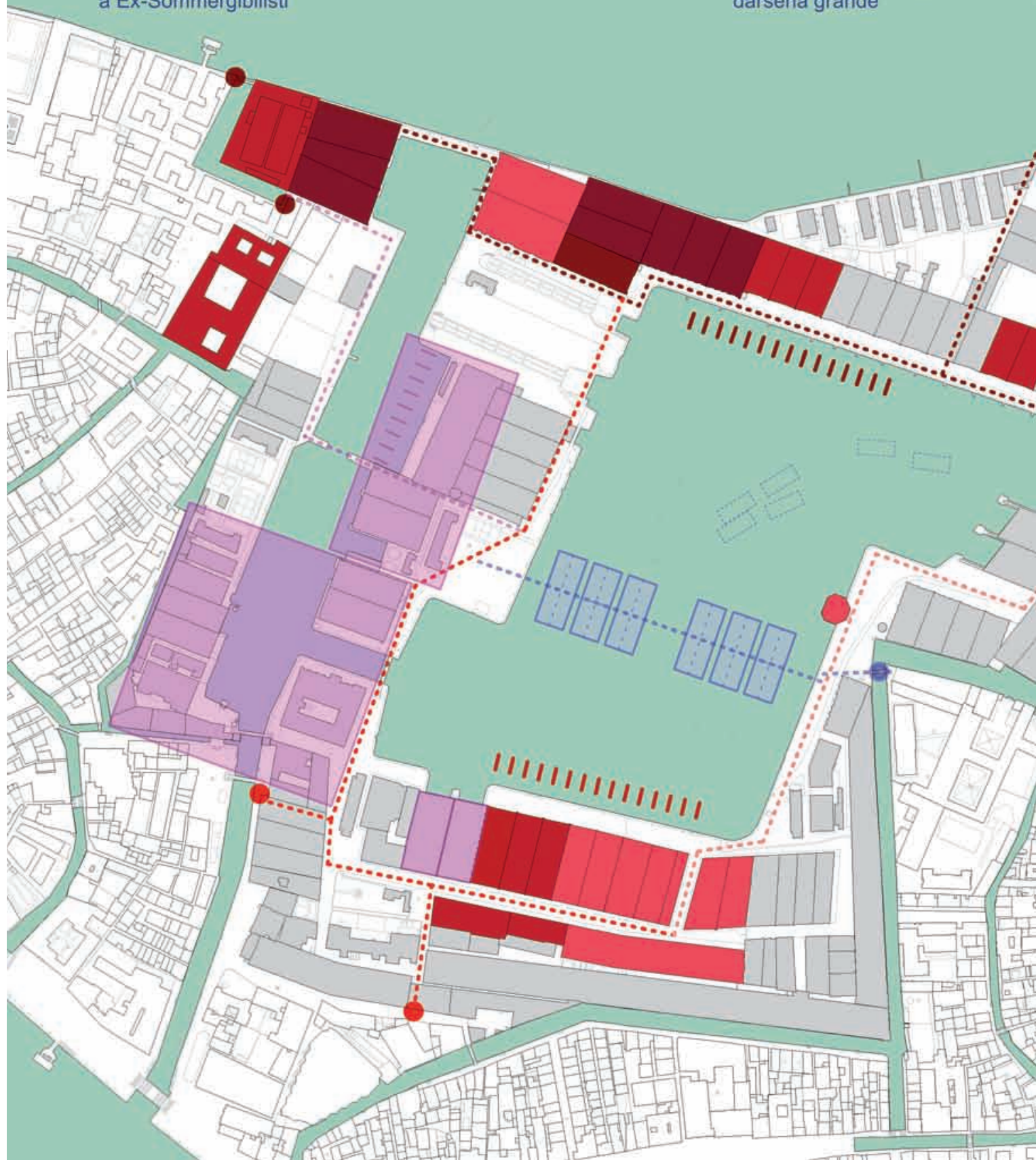
Primi nuclei produttivi, dei mestieri artigiani e della cantieristica. Attivazione del bacino piccolo. Primo nucleo del museo diffuso. Residenze a Ex-Sommergibilisti

FASE 2

In Arsenale nord laboratori per ricerca/sperimentazione e per lavoro tradizionale. Nuclei museali al Sine Die. Residenze alla Celestia

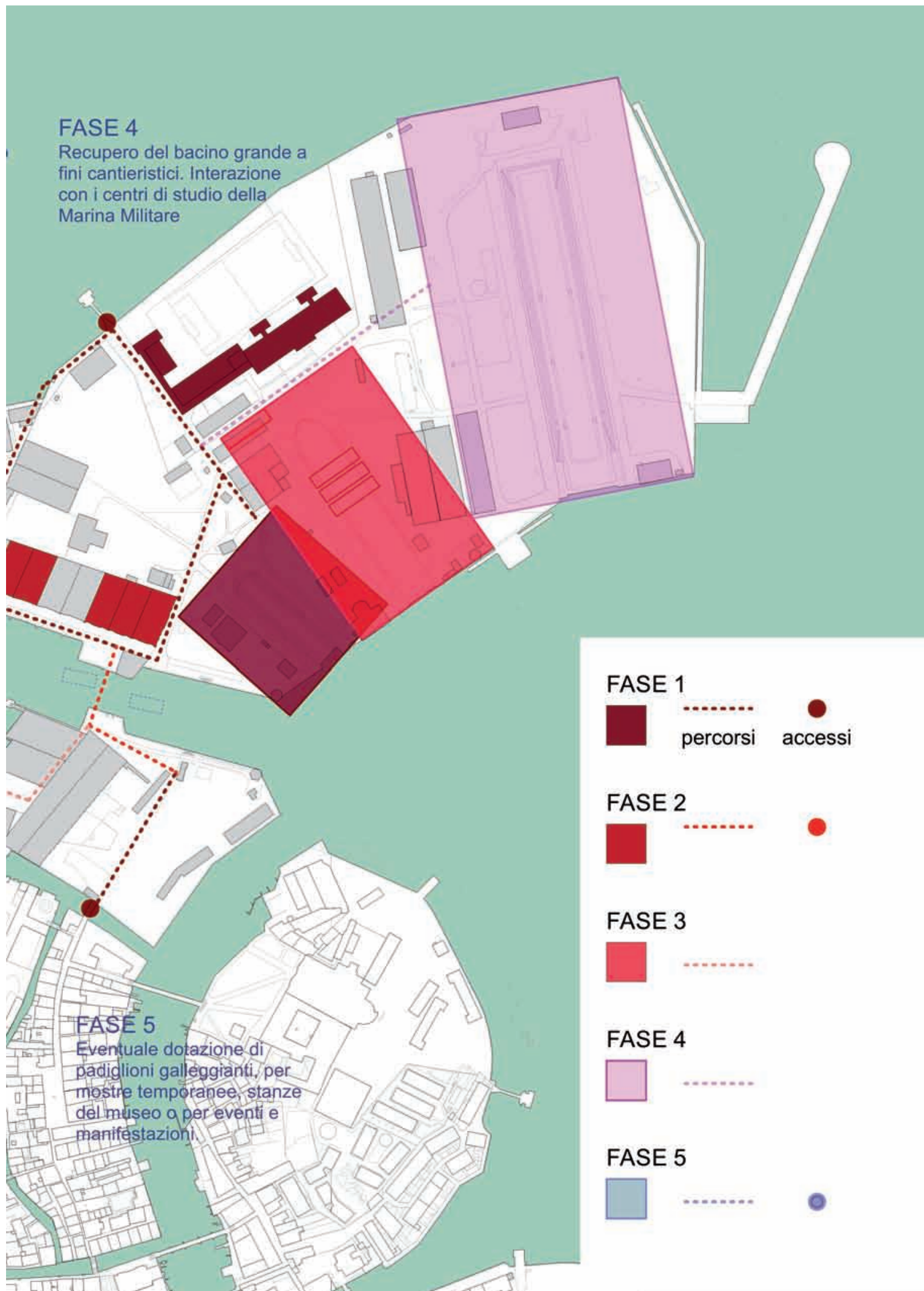
FASE 3

Completamento del recupero Sine Die, Gru Armstrong e bacino di carenaggio medio. Completamento dell'accessibilità lungo la darsena grande



FASE 4

Recupero del bacino grande a fini cantieristici. Interazione con i centri di studio della Marina Militare



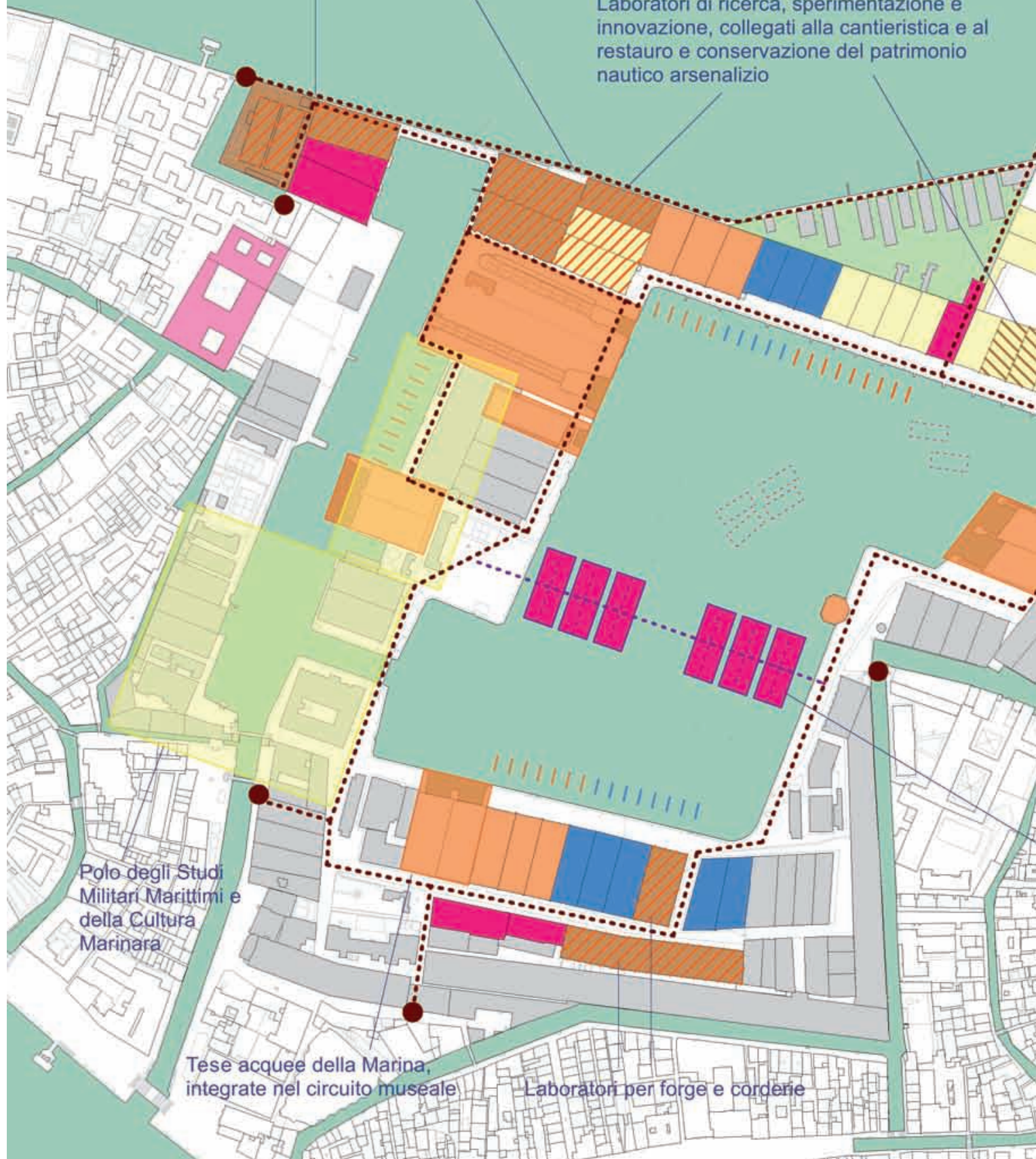
I mestieri tradizionali - carpentieri, remeri, calafati, fabbri -
per la ricostruzione delle imbarcazioni storiche.
Le ricostruzioni sono 'cantieri-scuola', per la trasmissione del mestiere.
Diventano parte integrante del circuito museale durante fasi stabilite del lavoro

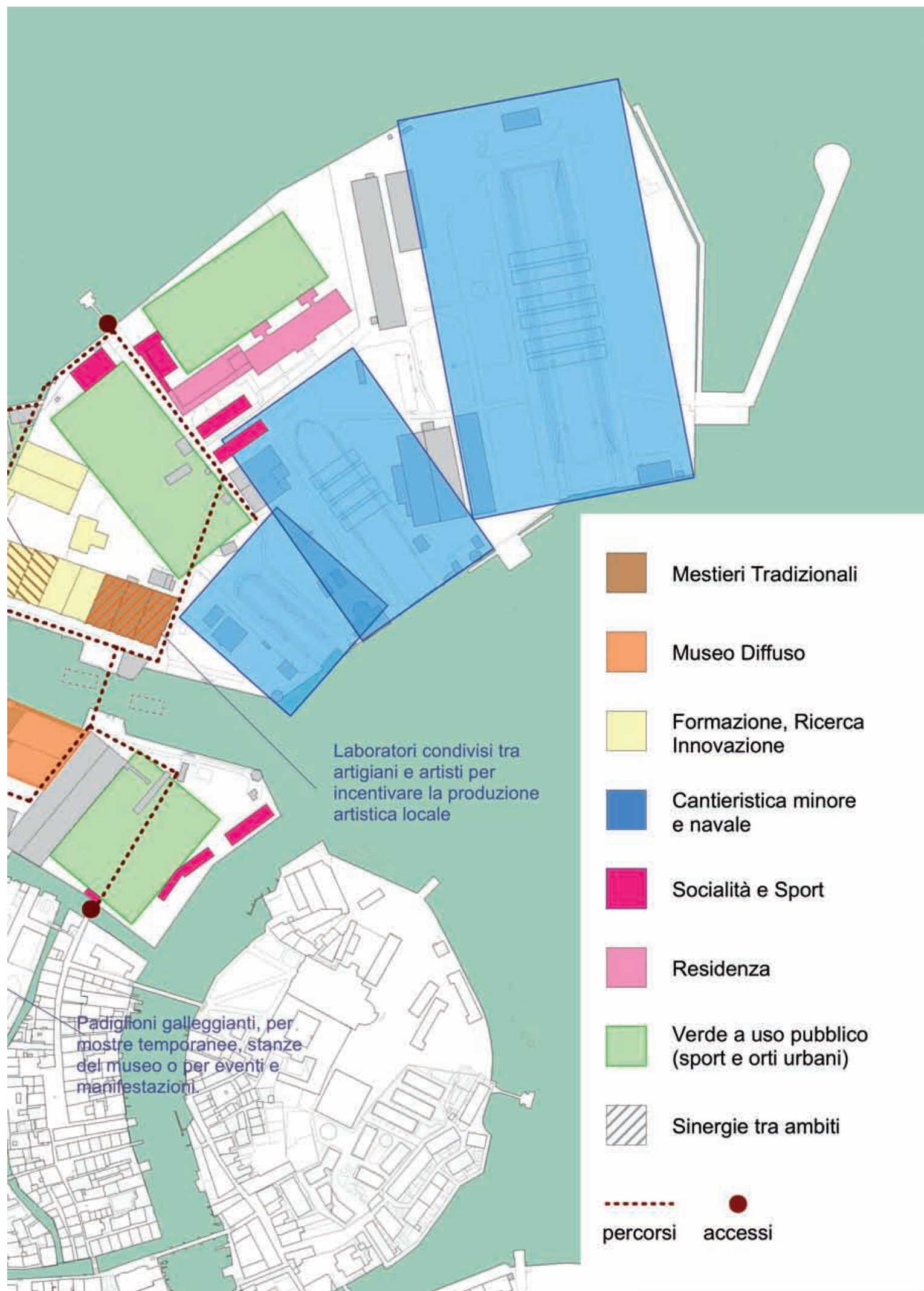
Laboratori di ricerca, sperimentazione e
innovazione, collegati alla cantieristica e al
restauro e conservazione del patrimonio
nautico arsenalizio

Polo degli Studi
Militari Marittimi e
della Cultura
Marinara

Tese acquee della Marina,
integrate nel circuito museale

Laboratori per forgi e cordene





Sostenibilità economica

Ogni progetto impegnativo deve avere un profilo di sostenibilità nel tempo. La prospettiva temporale della nostra proposta è di lungo periodo con moltissime variabili in gioco; e molto dipende dalla tenuta dell'alleanza tra la cittadinanza e le amministrazioni che si succederanno nel tempo. Il futuro prossimo, una volta coinvolta la cittadinanza per il miglioramento di queste idee, è la verifica della fattibilità economica e finanziaria, perché i progetti proposti sono di natura diversa e quindi anche la tipologia degli investimenti necessari e i profili di sostenibilità sono diversi. E anche i criteri da adottare per la valutazione della fattibilità dei progetti devono essere coerenti.

In primo luogo devono essere quantificati economicamente anche i valori che abitualmente non vengono considerati nei bilanci di tipo aziendale, come ad esempio il lavoro volontario dei cittadini e le ricadute in termini di benessere sociale. In generale si tratta di superare il modello culturale basato sul PIL, che è inadeguato per questo tipo di progetti⁷. In particolare vanno distinti gli investimenti dedicati alle infrastrutture (ovvero alla ristrutturazione/restauro urbano, edilizio e impiantistico) da quelli attribuiti all'avvio e al supporto delle attività produttive, culturali e sociali perché seguono logiche radicalmente diverse e producono "valori" di diverso genere. Anche la provenienza dei finanziamenti è diversificata. Non si tratta solamente di distinguere tra finanziamenti pubblici e privati, anche le fonti pubbliche possono essere molto diverse e bisogna che la struttura di governo sviluppi le competenze necessarie per accedervi. Per esempio, i fondi per progetti di tipo educativo e per la formazione professionale seguono canali e logiche del tutto diversi rispetto a quelli indirizzabili al recupero architettonico.

Vanno poi distinti gli investimenti necessari per la fase di avvio delle varie attività previste, dai costi e ricavi prevedibili a regime. I primi infatti sono

⁷ Su questo si veda più avanti il paragrafo *Monitoraggio e valutazione* sugli indicatori alternativi al PIL.

costi una-tantum, che hanno lo scopo di sopperire alla scarsa capitalizzazione delle aziende più piccole e di fornire loro quei servizi di supporto che da sole non sono in grado attivare. La mancanza di questo tipo di investimenti è stata una delle cause principali del fallimento dei due incubatori veneziani alla Giudecca e non è il caso di ripetere l'esperienza anche perché sono investimenti limitati e ottenibili dagli appositi programmi regionali. Ad esempio questo tipo di costi per il progetto di metallurgia storica non supererebbe i 3/400.000 euro per i primi due anni: una cifra abbordabile soprattutto se si pensa alla possibilità di ridurre gli sprechi giganteschi fatti dall'amministrazione nel recente passato.

Sono inoltre necessari gli investimenti per le reti di servizi a supporto delle attività previste (polo della nautica, avvio e mantenimento di reti europee di relazioni istituzionali, marketing istituzionale, progettazione e coordinamento dei programmi di educazione e formazione).

Anche in questo caso si devono distinguere i costi di avvio da quelli di gestione a regime.

Gli investimenti per infrastrutture, restauri e adeguamento degli edifici, dei sottoservizi, sicurezza, energia, connettività, sono il costo più elevato. In alcuni casi sarà possibile trovare investitori privati che condividano la logica generale del progetto e che siano disposti ad investire in vista di un adeguato ritorno economico. Ad esempio il restauro di barche storiche è un'attività economica che può svilupparsi con successo se si creano le condizioni di attrattività adeguate (spazi in acqua e a terra, manifestazioni e regate, formazione di competenze specialistiche di alto livello, etc.).

Gestione

La gestione dell'intero complesso deve avere una regia pubblica che preveda però una partecipazione strutturale, cioè *istituzionale e continuativa*, delle organizzazioni di partecipazione civica. Va superata la

pratica diffusa della falsa delega, cioè dell'affidare agli specialisti tecnici la scelta degli obiettivi strategici oltre che dei mezzi per realizzarli. La scelta di fare dell'Arsenale un *polo delle civiltà del mare*, di orientarlo al *bene comune* e di farlo in *modo partecipato* è di natura squisitamente politica, non un'opzione tecnica.

Le funzioni di governo di un progetto, quale che sia, comportano almeno quattro fasi: l'ideazione-progettazione, la gestione, l'esecuzione operativa, la valutazione. La prima e l'ultima sono fasi strategiche o politiche; le altre due sono di natura operativa. È essenziale che la cittadinanza attiva abbia un ruolo preciso anche nelle fasi strategiche. In mancanza di questo non si può parlare di partecipazione, ma solo di esecuzione e spesso in forma di lavoro gratuito. Si tratta di passare dalla retorica della partecipazione alla sua realizzazione come pratica effettiva.

Deve poi essere chiara la natura dei problemi da affrontare. Come abbiamo già detto l'idea complessiva e i progetti che abbiamo illustrato sono di animazione socio-economica e richiedono un impegno a lungo termine. Per questo si richiede un insieme di competenze diversificate e integrate tra loro da un governo unitario. Non può essere il solo Assessorato al Patrimonio o quello all'Urbanistica che decide per tutti, riferendosi alle sue specifiche competenze, perché si tratta di problemi che coinvolgono anche:

- il lavoro, le attività produttive, l'artigianato;
- la scuola, l'educazione e la formazione professionale;
- la cultura;
- lo sport;
- i servizi sociali e la qualità della vita.

È necessario quindi che l'intero complesso sia governato da *una struttura ad hoc, politicamente legittimata, in grado di integrare le competenze di diversi assessorati*. Qualcosa di simile agli antichi "provveditori", con gli opportuni aggiornamenti.

Partecipazione

Negli ultimi anni a Venezia sono nate numerose strutture civiche di partecipazione. Natura e organizzazione di questi gruppi di cittadini è molto varia, ma tutti sono accomunati dal fatto di volere prendersi cura in modo attivo di una parte significativa della città e di essere strutture di partecipazione, non di rappresentanza politica. Queste strutture di partecipazione sono forme sociali nuove, non hanno affatto raggiunto una forma organizzativa e legale ben definita e spesso stentano ad essere legittimate da parte delle istituzioni. La Convenzione di Faro ne coglie l'essenza con la definizione di "comunità patrimoniale" cioè "insieme di persone che attribuisce valore ad aspetti specifici dell'eredità culturale, e che desidera, nel quadro di un'azione pubblica, sostenerli e trasmetterli alle generazioni future" (articolo 2b della Convenzione di Faro⁸).

Queste comunità devono affrontare difficoltà di ogni tipo; basti pensare che il concetto di bene comune non è ancora presente nel nostro codice civile e che le varie tipologie di associazioni senza scopo di lucro abitualmente utilizzate non prevedono neppure che possano offrire servizi di utilità generale, ma solo quelli rivolti ai soci.

Vanno elaborati e sperimentati statuti e modelli organizzativi di tipo nuovo e questo richiede molto tempo, molte energie e molta pazienza da parte di tutti. Anche le istituzioni non sanno bene come comportarsi con questi soggetti nuovi, spesso li confondono con le strutture di volontariato sociale o culturale, ma sono una cosa diversa, tutta da esplorare.

Va notato anche che queste strutture civiche spesso nascono come forma di protesta, per opporsi a decisioni di governo che sentono come minacciose e lesive dei propri valori.

Le occasioni di questo tipo purtroppo a Venezia sono state molto numerose negli ultimi anni, ma è stata proprio questa situazione che ha stimolato un bisogno crescente di partecipazione civica "risvegliando", qui più che altrove, una parte consistente della cittadinanza. Il passaggio dalla

8 <http://farovenetia.org/convenzione-di-faro/documento-ufficiali/>

protesta alla capacità di proposta è in corso, ma anche questo, come tutti i processi sociali complessi, è lento e faticoso. Oggi le amministrazioni cittadine sono abituate a consultare le organizzazioni di categoria, ma non la cittadinanza. Le categorie però, per la loro natura di sindacato di imprenditori, fanno gli interessi degli associati e non quelli della cittadinanza nel suo insieme. Le due cose raramente coincidono. Ma allora un'amministrazione pubblica *chi esattamente* dovrebbe consultare? A oggi le organizzazioni di cittadinanza attiva sono numerose, ma frammentate, poco collegate tra loro, e non dispongono di una struttura di coordinamento riconoscibile che possa essere legittimata. Il Forum sta cercando di superare questa difficoltà e ha ottenuto buoni risultati, ma la strada è ancora lunga e per questo è necessario un paziente lavoro comune con l'amministrazione in carica.

Venezia, grazie alla varietà e vivacità delle comunità patrimoniali esistenti, ha i giusti presupposti per diventare un *laboratorio di rilevanza nazionale e internazionale* sulle pratiche di partecipazione civica. Anche questa è una ricaduta, e non l'ultima in ordine di importanza, di un progetto di ampio respiro per l'Arsenale. Le passate amministrazioni non hanno mai dato spazi reali a questa idea, alimentando così un clima di contrasto crescente con la cittadinanza. Auspichiamo che in futuro si cambi rotta e si sappia cogliere l'occasione che si presenta di stabilire una nuova alleanza tra amministrazione e cittadinanza che sappia superare i limiti, ormai evidentissimi, della democrazia rappresentativa basata sulla sola azione dei politici.

Gradualità e flessibilità

La logica dei piani quinquennali ha fatto il suo tempo e ha dimostrato in modo certo di non funzionare. La maggior parte dei mega-progetti pianificati in grande nei minimi dettagli semplicemente non funziona: provocano costi spropositati e incontrollabili, complicazioni legali di ogni genere, corruzione diffusa, scontri frontali con la cittadinanza al limite della

rivolta. Gli esempi di questo fallimento sono innumerevoli in città, e continuare in questo modo significa essere incapaci di apprendere dall'esperienza e di ricercare strade nuove. L'alternativa consiste nel realizzare i vari progetti per gradi, in modo pragmatico, iniziando da quelli più semplici, ma senza mai perdere di vista il quadro generale. Procedere non secondo un unico progetto, ma attraverso un *processo* governato da una visione unitaria.

Strumenti e basi legali

Servono almeno due cose: un strumento giuridico che dia fondamento all'idea di governo partecipato e una chiara assegnazione dello status di bene comune ai luoghi da gestire. Bene comune e partecipazione sono due elementi che identificano con chiarezza i “paletti” giuridici e organizzativi nei quali deve collocarsi la struttura di governo dell'Arsenale. Il Capo VI dello Statuto del Comune di Venezia regola gli istituti di partecipazione e questo è un primo riferimento. Vi si afferma chiaramente che il Comune di Venezia riconosce e valorizza le libere forme di associazione tra cittadini e promuove organismi di partecipazione popolare all'Amministrazione locale⁹. Sono state attivate procedure per la trasparenza e sono state istituite varie consulte. Tuttavia non basta: referendum e petizioni sono strumenti adatti per affrontare situazioni eccezionali e non per favorire una partecipazione continuativa, la partecipazione è spesso sbilanciata a favore delle categorie economiche, le consulte si occupano di tematiche anche rilevanti ma molto trasversali, la macchinosità delle procedure è un ostacolo notevole.

Il caso del Comune di Chieri

Un notevole passo avanti può essere realizzato prendendo ad esempio alcune esperienze già in corso di realizzazione in altre città. La ricerca di buone pratiche e la loro attenta considerazione deve essere parte

⁹ art. 2 comma 1

integrante e stabile di qualunque progetto per l'Arsenale, attraverso l'organizzazione di sistematiche occasioni di incontro, confronto, studio e scambi di esperienze, anche a livello internazionale. A titolo di esempio citiamo il Comune di Chieri che ha adottato un Regolamento comunale per la partecipazione nel governo e nella cura dei beni comuni¹⁰. Questo è interessante perché individua in modo esplicito i beni che devono essere definiti come "comuni" e riconosce formalmente il ruolo istituzionale delle comunità patrimoniali e delle "soggettività autonome", i "patti di condivisione". Sono concetti e pratiche innovative, che non fanno ancora parte del senso comune e hanno bisogno di tempo per essere capite a fondo e collaudate nella pratica, ma si prestano particolarmente bene per il caso dell'Arsenale e devono divenire un riferimento essenziale per la sua gestione.

La Fondazione di partecipazione¹¹

Uno organismo di gestione adatto può essere la fondazione di partecipazione (FdP). Anche in questo caso si tratta di una forma organizzativa nuova, non ancora ben conosciuta e collaudata. Ma questo tipo di organismo è interessante perché supera alcuni limiti delle fondazioni tradizionali e prevede un ruolo istituzionale per la cittadinanza attiva. La FdP combina alcune caratteristiche delle fondazioni tradizionali con quelle delle associazioni. In particolare deve avere uno scopo non lucrativo e non modificabile; permette la partecipazione di strutture pubbliche e private anche con pesi decisionali diversificati ed essendo espressione delle organizzazioni di libertà sociali, si presta a funzionare come corpo intermedio, tra stato e mercato, in coerenza con il principio di sussidiarietà orizzontale, sancito dall'art.118 della Costituzione.

¹⁰ Si veda: <http://www.comune.chieri.to.it/beni-comuni/regolamento-beni>

¹¹ Si veda: <http://www.leggioggi.it/2014/09/11/fondazione-partecipazione-qual-organismo-carattere-pubblicistico/>

Monitoraggio e valutazione

I criteri e gli strumenti di valutazione dei risultati devono essere coerenti con gli scopi del progetto complessivo. In particolare è necessario evitare di utilizzare indicatori di natura puramente economica perché questi si basano sull'idea che il guadagno sia l'unico criterio da prendere in considerazione. Questi indicatori sono ovvi in ambiti aziendali ma accettarli passivamente significa subire passivamente il modello culturale che li ha prodotti. Da diversi anni ormai è attivo in tutto il mondo un ampio dibattito sui sistemi di indicatori alternativi al PIL che ha prodotto numerosi modelli alternativi. In Italia ad esempio è molto noto il BES (Benessere Equo Sostenibile)¹², un modello che utilizza 12 dimensioni e 134 indicatori. Si tratta di una iniziativa congiunta del Cnel e dell'Istat, sulla base dell'idea che la valutazione della qualità della vita in una società debba tenere conto anche delle fondamentali dimensioni sociali e ambientali del benessere, corredate da misure di sostenibilità.

Si tratta di decidere in modo trasparente e condiviso quali debbano essere i criteri significativi per valutare il successo del progetto. Un modello di questo tipo va elaborato con cura e richiede competenze professionali specifiche. Devono essere considerati almeno quattro obiettivi fondamentali da raggiungere e cioè:

1. il lavoro,
2. la cultura, la formazione e lo sviluppo delle arti,
3. l'innovazione e la ricerca,
4. la qualità della vita.

Ciascuno dei progetti proposti deve poi essere ponderato, perché non tutti possono avere le stesse ricadute nelle quattro aree di valutazione. Stabilendo un peso, da zero a quattro per ciascun progetto ne risulta una tabella di sintesi che è in grado di visualizzare il contributo di ciascun

12 Si veda: <http://www.misuredelbenessere.it/>

progetto specifico (in riga) al raggiungimento degli obiettivi generali attesi (in colonna):

Progetto	Lavoro	Cultura, Formazione, Arti	Innovazione e Ricerca	Qualità della vita
Mestieri tradizionali	●●●●	●●●	●	●●
Cantieristica minore	●●●●	●●	●●	●
Cantieristica ai bacini	●●●●		●●	
Nautica d'epoca	●●●	●●	●●	●●
Polo della marineria	●●	●●●●	●●●	●●
Museo del Mare	●●	●●●●	●●	●●●
Produzioni d'arte	●●	●●●●	●●	●●●
Sport e qualità della vita	●	●●	●	●●●●
Accessibilità	●●	●		●●●●

Su queste basi si possono poi sviluppare indicatori specifici di risultato, da utilizzare per rendere conto alla città dell'operato dell'organo di governo. In ogni caso è essenziale l'indipendenza e l'assenza di conflitti di interesse nei valutatori perché, ovviamente, un responsabile di progetto che si autovaluta produce sempre risultati strabilianti.

Sostenibilità ecologica

Irrinunciabile obiettivo di ogni intervento di recupero è la riduzione dei consumi energetici e l'attenzione alla produzione locale.

La rivitalizzazione dell'area, anche dal punto di vista della resa energetica, deve prevedere la possibilità di trasformare alcune componenti edilizie, introducendo la flessibilità d'uso come parametro per la progettazione e

intervenendo sugli aspetti edilizio-urbani che influenzano l'efficienza energetica¹³.

Le funzioni insediate dovranno fornire soluzioni ecologiche ai processi di utilizzo dell'energia (con poche eccezioni quali le forge). I motori delle imbarcazioni troveranno in Arsenale tecnologie adatte a mettere a punto propulsioni non inquinanti.

L'antico luogo produttivo può diventare una nuova fabbrica virtuosa proiettata verso il futuro ospitando anche un centro per il riciclo (dalla raccolta alla trasformazione) dei materiali edili, e non solo.

Utilizzo bioclimatico degli spazi aperti

Gli spazi all'aperto sono fondamentali nel progetto, perché concorrono alla definizione di relazioni ambientali spaziali e micro-climatiche. Possiamo prevedere almeno due tipi di aree scoperte:

- aree a verde per l'attività all'aperto (percorsi su acqua e su terra, piazzole di sosta, punti panoramici, giardini tematici, aree di gioco e sport, percorsi vita, orti urbani)
- aree di servizio (isole ecologiche, aree impiantistiche, aree carico/scarico).

Gli spazi verdi non formano solo arredo urbano, ma forniscono benessere termoigrometrico, e sono fondamentali nella progettazione bioclimatica attenta alla sostenibilità ecologica.

Utilizzo bioclimatico degli spazi chiusi

L'involucro edilizio deve garantire buoni apporti termici e luminosi, sia nel periodo invernale che in quello estivo utilizzando materiali e tecniche ambientalmente compatibili, senza l'impiego di sistemi meccanici o impianti che richiedono un alto consumo energetico.

13 Si veda il progetto di rigenerazione urbana della città di Marsiglia: il Vieux Port e l'area dell'Esplanade e del Fort Saint-Jean.

Ha senso parlare di risparmio energetico solamente se l'edificio è *bene isolato*, perché intervenire solo con impianti tecnologici (anche se a energia rinnovabile) garantisce un beneficio irrisorio.

I *sistemi passivi* utilizzabili sono:

- il 'muro massiccio' e il 'muro di Trombe', come elementi di accumulo del calore;
- le serre vetrate, in facciata o in copertura, per realizzare 'spazi tampone' (buffer space) e per integrare l'illuminazione naturale.

Autonomia energetica e sistemi impiantistici

Per raggiungere l'indipendenza dai combustibili fossili in ogni settore, la riduzione delle emissioni di CO₂, e per garantire l'efficienza energetica, si adotteranno energie rinnovabili e impianti a rendimento ottimizzato. La varietà, inoltre, assicura l'autosufficienza energetica. Ma per prima cosa si dovranno ridurre sprechi energetici.

La *co-generazione* potrebbe essere una tecnologia a supporto di attività ad alto consumo energetico, come quelle produttive, e sarebbe opportuno approfondire con quale carburante lavorare.

Alcuni sistemi impiantistici saranno realizzati senza intaccare le strutture edilizie. Assieme alle gru, complemento alle attività cantieristica, all'Arsenale sorgeranno altre presenze 'tecniche', ovvero totem impiantistici – alberi fotovoltaici, colonne per la fitodepurazione, cisterne per il recupero dell'acqua piovana, torri del vento, geotermia verticale ed orizzontale – collocati sugli spazi liberi, soprattutto a nord est, la cui forma e prestazione sarà progettata assieme agli artisti, ai tecnici e agli artigiani arsenalotti: un vero prodotto di eco-design.

Conclusioni

C'è una soglia critica nella vita di una città che non può essere superata. Quando il numero di abitanti scende sotto questa soglia, chiudono i reparti di maternità perché ci sono troppe poche nascite; poi chiudono le scuole per mancanza di allievi e a seguire anche gli altri servizi sanitari perché diventano antieconomici. Resta solo la popolazione anziana che gradualmente si spegne. Questa spirale dell'abbandono è ben nota e ha spopolato molti piccoli paesi. Sotto la luccicante illusione della folla dei visitatori a Venezia questo processo è in corso da tempo e lo sappiamo tutti.

Una diversa gestione dell'Arsenale non sarà certo l'unica soluzione, ma darà un segnale forte della volontà di cambiare rotta.

Per Venezia è l'ultima occasione.

Venezia, aprile 2015



Regata della Vela al Terzo, Arsenale 2014, foto G.Darai

Cos'è il Forum Futuro Arsenale

Il Forum Futuro Arsenale è una Comunità Patrimoniale secondo quanto previsto dalla Convenzione di Faro promossa dal Consiglio d'Europa nel 2005, e si costituisce in seguito all'unione spontanea di singoli cittadini e più di 30 associazioni nell'ottobre 2012, durante la delicata fase di passaggio di proprietà del Compendio dal Demanio al Comune di Venezia.

Le persone e i gruppi aderenti sono impegnati nella valorizzazione e nella tutela del patrimonio tangibile e intangibile di Venezia. Nel fare questo, studia, si confronta, media, sensibilizza, attiva processi e mette le sue competenze a disposizione dell'Amministrazione Comunale.

Nel Forum sono presenti regatanti, velisti, professori universitari, avvocati, ingegneri, architetti, artigiani, sociologi, storici dell'arte, residenti di Castello e liberi cittadini animati solo dall'amore per Venezia.

In copertina foto di M.Scibilia



**FORUM
FUTURO
ARSENALE**



APPENDIX 14 - URBANPLANNING: open issues

1) RIEQUILIBRIO IDROGEOLOGICO DELLA LAGUNA

- E' già prescritto dalle leggi speciali , fin dalla prima (171/1973) e ribadito nelle successive

- E' prescritto nel PALAV (approvato e vigente dal 1995) in particolare agli articoli 5-6 fino al 16 sulla laguna dove si prescrivono misure per “l'innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per erosione presso le bocche di porto e nei canali di navigazione”, la “conservazione e il ripristino delle caratteristiche fisico morfologiche e ambientali” “sono vietati movimenti di terra e scavi ... salvi interventi per la manutenzione”

- E' elaborato nel Piano Generale degli Interventi approvato per legge (L. 139 del 1992, art 3.1) e articolato in prima progettazione nei due Piani imposti dalla stessa legge (art. 3.2 , d. e.; composti da 8-9 volumi l'uno) approvati nello stesso anno e vigenti ma non attuati:

- Piano per il Ripristino della morfologia lagunare (in particolare con interventi per la mitigazione e riqualificazione del Canale dei Petroli e individuazione delle massime navi di progetto ritenute compatibili da 65.000 DWT e 2000 teu)

- Piano per l'arresto del processo di degrado della laguna.

Non è seguito a tutt'oggi il Piano Morfologico della laguna (del M.A.V.) che nell' attuale quarta bozza evita ancora una volta di affrontare l'obiettivo principale delle leggi speciali (riequilibrio della laguna).

Non sono mai stati elaborati i progetti attuativi.

I progetti finora elaborati da MAV-CVN o direttamente dal Porto hanno eluso le norme e i piani vigenti o li hanno addirittura contraddetti. In qualche caso sono stati fermati (2014) dalla “Commissione di Salvaguardia di Venezia e della Laguna” (legge 171 del 1973 s.mm.ii.) che aveva prescritto alla unanimità già nel 2003 (inascoltata) l'attuazione delle leggi e dei piani vigenti.

In particolare va evidenziato che se si attua il divieto di accesso in laguna delle grandi navi crocieristiche (facendo arrivare in Marittima dalla bocca di lido solo le navi inferiori alle 40.000 tonnellate come decreto Clini-Passera) è finalmente possibile rialzare i fondali alla bocca di Lido subito dopo aver superato in entrata le paratoie del Mose,

Riportando i fondali alle quote originarie di -8m., sufficienti per l'ingresso delle navi compatibili, è possibile eliminare le acque alte da 80 cm a 110 cm (intervento previsto del Mose) dalle parti più basse di Venezia in particolare da S.Marco e Rialto (vedi relazione Ministero Ambiente del gennaio 2.000).

Va assolutamente evitato l'inserimento di una enorme membrana a coprire tutta la piazza S.Marco che creerebbe enormi problemi soprattutto nell'area a nord presso le Procuratie Vecchie e la sostituzione dell'attuale sistema fognario e di gestione delle acque con un nuovo enorme, complesso e costosissimo sistema artificiale di pompe.

Progettando con cura l'innalzamento a 110 cm m.m. e il sigillo del bordo perimetrale di tutto l'ambito dell'isola di S.Marco si potrebbe comunque difendere l'isola dall'acqua alta prima dell'intervento del Mose, ma la cosa è superabile con l'innalzamento-restringimento della bocca di porto e del canale di S.Niccolò riducendo l'afflusso del mare nel bacino della laguna nord (aumentato con gli scavi e con l'erosione dei canali portuali).

In ogni caso non è possibile pensare di far intervenire il Mose fin dalle quote inferiori perché le chiusure della bocca di porto e le interruzioni dello scambio col mare diverrebbero da subito troppo frequenti e costose (cosa che comunque nel tempo avverrà con l'innalzamento del livello del mare).

2) RIPOPOLARE VENEZIA

Si possono e debbono elaborare e gestire **NORME E POLITICHE** senza le quali il mercato (anche senza fare nulla) continuerà ad accentuare l'esodo dalla città d'acqua storica (non è un centro storico) .

Come minimo bisogna ritornare a **bloccare ogni cambio d'uso** degli appartamenti classificati come tali, da residenza ad attività ricettive o terziarie, con prescrizioni assolute come quelle del Piano Regolatore elaborato nel '90 e in salvaguardia dall'inizio degli anni '90 al '98 (approvazione del nuovo piano urbanistico giunta Cacciari-d'Agostino).

Ma questo non basta, la spinta economica del mercato agirebbe comunque.

Si tenga presente che vi sono molti altri spazi disponibili (ai margini della città in particolare) per insediare nuove attività produttive e terziarie.

Occorre comunque costruire nuove **politiche attive** per ripopolare la città che contrastino le logiche di mercato e speculative in modo efficace: con norme e controlli ma anche e soprattutto con incentivi e disincentivi e servizi alla residenza per rendere possibile, conveniente e desiderabile il vivere a Venezia, anche con azioni dirette dell'Amministrazione pubblica che invece ha attivamente contribuito ad espellere attività e servizi, a vendere patrimonio pubblico e a concedere il cambio d'uso per sempre nuove attività non residenziali o di servizio (turistico-ricettive o terziarie) per fare cassa.

Nessuna giunta farà questo se non cresce una consapevolezza civica e una campagna culturale e politica maggioritaria in città, nazionale e internazionale che porti a scelte politiche coraggiose e di lungo respiro con una prospettiva strategica in grado di rifondare la città storica.

Venezia "Città Stato" come Brema e Amburgo, con poteri e risorse adeguate.
Revisione della Legge speciale con questi precisi indirizzi.

APPENDIX 15

OBSTACLES TO UNDERSTANDING AND PARTICIPATION

Lo scippo delle conoscenze, della trasparenza e della partecipazione

(Estratto da: L. Bonometto, 2007, Il crepuscolo della Laguna. In: La Laguna di Venezia – Ambiente, Naturalità, Uomo. Provincia di Venezia, Assessorato alle Politiche Ambientali. Nuovadimensione – Ediciclo editore) (pp. 226-227;233-235;240-243).

.....

Un monopolio “perfetto”

La seconda legge speciale, del 1984, nel ribadire la necessità di riequilibrare la laguna allo scopo di contrastare le “acque alte” ha indicato tra le soluzioni possibili anche «interventi alle bocche di porto con sbarramenti manovrabili» (soluzione capace di attivare operazioni tecnicamente ed economicamente enormi), e ha «autorizzato» l'affidamento degli studi, della progettazione e della realizzazione degli interventi in laguna ad una «concessione da accordarsi in forma unitaria a trattativa privata», vale a dire ad un concessionario unico quale braccio operativo del Magistrato alle Acque, «anche in deroga alle disposizioni vigenti».

Si è consolidato così, volutamente, un regime di monopolio. L'obiettivo dichiarato che giustificava la concessione unica era quello di perseguire il bene comune e dell'ambiente in modo rapido ed efficiente, sommando i vantaggi derivanti dall'operare con finanziamenti pubblici in regime di monopolio a quelli derivati dalle logiche di impresa. Ma era chiaro fin dagli inizi che il crinale imboccato era insidioso: ovunque nel mondo il voler perseguire interessi pubblici attraverso trattative private in deroga alle norme rischia di scivolare su un altro versante, quello che finisce col favorire interessi privati grazie ai poteri pubblici ed alle deroghe. La partita si sarebbe giocata sulla regia delle operazioni; per questo il Magistrato alle Acque avrebbe dovuto mantenere saldamente le redini, il che avrebbe richiesto un'autorevole indipendenza funzionale e progettuale.

Il consorzio di imprese divenuto concessionario unico, il Consorzio Venezia Nuova, ha acquisito rapidamente competenze tecniche determinanti, in un'integrazione con il Magistrato alle Acque che ha prodotto, in merito alle opere di salvaguardia, un monopolio pressoché “perfetto”, mantenutosi per molti anni e garantito dai flussi di denaro pubblico: monopolio della domanda e dell'offerta, delle decisioni e della loro approvazione tecnica, della progettazione delle opere¹ e della loro esecuzione, con il pieno controllo su quanto attuato e avvenuto e sulla relativa divulgazione; un monopolio autoreferenziale che ha consentito di operare fuori mercato, e senza i consueti rischi di impresa, con evidenti vantaggi rispetto al normale regime di concorrenza.

Un effetto di questo potere egemone si è riconosciuto nell'influenza sull'informazione. A livello locale alcuni articoli di giornale, qualche manifesto e qualche foglio autogestito sono portavoce delle posizioni critiche e alternative; ma l'informazione nazionale e internazionale è stata a lungo

¹ Il solo filtro rimasto è stata per lustri la Commissione per la Salvaguardia di Venezia e della Laguna, chiamata a riconoscere la compatibilità dei progetti presentati o a fornire prescrizioni correttive. Solo nel 2004, ovvero dopo che la decisione di passare alla fase esecutiva del MOSE era stata presa, è stato costituito il tanto atteso Ufficio di Piano, soggetto propositivo di valutazione e orientamento delle scelte strategiche la cui «rapida istituzione» era stata raccomandata dal “Comitatone” nell'ormai lontano 1999.

univoca, con poche eccezioni², nell'enfatizzare il MOSE come soluzione spettacolare frutto della tecnologia più avanzata a disposizione di una Venezia all'ultima spiaggia. Un documentario televisivo che ha fatto il giro del mondo ha proposto come animazione finale l'immagine della città inghiottita dalle acque: una metafora certo, recepita però da tutti (tranne che dai veneziani) come estremizzazione di una prospettiva reale. Ovvi i consensi per quella che è stata fatta credere l'unica possibilità di salvezza, sicura e priva di alternative.

E' emblematico che il Worldwatch Institute, nello «State of the world 2007», abbia citato il MOSE tra gli esempi di contrasto ai mutamenti climatici, quale progetto di prevenzione dalla marea «che sommerge il centro storico della città 50 volte all'anno» (IL GAZZETTINO, 2007). Qualche veneziano si è accorto di quelle sommersioni?

.....

Conflitti brevi e conflitti evoluti

La rassegna dei disastri ambientali in atto è, in realtà, una rassegna di conflitti tra interessi immediati, anche minimi, e gli obiettivi di tutela, in cui a perdere è di regola la laguna. Si compromettono le aree più integre per gli interessi di gestori di darsene e di proprietari di motoscafi che trovano più comodo ormeggiare lì; si spappolano i fondali con una pesca devastante per ricavare dei fatturati, vistosi per i singoli, risibili se confrontati ai danni prodotti; si demoliscono le barene, non contenendo come sarebbe necessario gli effetti del traffico acqueo, per poi artificializzare quello che resta anche dove non servirebbe, invece che intervenire adeguatamente sulle cause. Quando poi vengono imposte regole più prudenti, come ad esempio quelle volte a limitare gli impatti demolitivi del moto ondoso nei canali, scattano sollevazioni e ricorsi dalle categorie che temono di vedere i propri interessi anche solo sfiorati: evidentemente le limitazioni tolgono a questi soggetti gocce del loro preziosissimo sangue e poco importa se la tutela della città e della laguna, in una visione meno miope, sarebbe un vantaggio evidente anche per chi vive di traffico acq233-ueo.

Per non parlare dei grandi interessi in gioco, anche questi miopi: si sacrifica la laguna per insistervi all'interno con una portualità il cui sviluppo moderno richiederebbe e consentirebbe scelte del tutto nuove e diverse; si sacrificano aree pregiatissime per uno sfruttamento aggressivo del turismo che avrebbe solo da guadagnare, quanto a qualità e prospettive, da un rapporto conservativo dei luoghi al posto dell'attuale "mordi e fuggi".

Vi sono infine i conflitti più evoluti, quelli basati sul controllo dei centri di potere e dell'informazione, funzionali agli intrecci tra interessi imprenditoriali e politici; conflitti che da qualche anno hanno visto un salto di raffinatezza, con l'estensione del controllo anche ai rami della ricerca scientifica.

Si sa bene che l'ideale della scienza neutrale è illusorio. Ogni potere cerca di indirizzare la ricerca a proprio vantaggio usando le conoscenze come strumenti di miglioramento ma anche, a seconda delle opportunità e della forza, come legittimazione, come alibi o come clava. Controllare contestualmente conoscenze e informazione significa poter scegliere tra questi usi, e al tempo stesso impedire che altri lo possano fare; significa decidere che cosa va saputo e detto, e che cosa invece non si deve sapere e dire; significa poter indirizzare e selezionare verità di comodo, usando una

² Istruttivo il fatto che il *New York Times*, in una rassegna dei grandi interventi o progetti mondiali finalizzati alla protezione dagli eventi meteorologici, redatta a seguito del disastro di New Orleans, definisca il MOSE un «pantagruelico progetto» in «una laguna di polemiche» (COEN, 2005).

scienza asservita per contrastare anche l'evidenza (si è arrivati a sentir dire che l'effetto serra e l'olocausto sono delle invenzioni) e per lasciare così le valutazioni alle stanze del potere.

Niente di strano quindi se anche qui i poteri forti abbiano ritenuto opportuno dare un po' di ossigeno a molti cervelli provenienti dal mondo esangue della ricerca istituzionale. Un modo legittimo e raffinato per avere sotto controllo la ricerca e il suo possibile utilizzo nelle azioni concrete. Un modo per migliorare ma anche per prevenire possibili sorprese, per poter cavalcare, orientare o eludere per tempo i possibili sviluppi, per poter forzare e foraggiare "verità" convenienti, per assicurarsi comunque una posizione di vantaggio quali che siano gli scenari che si vengono ad affermare. Tutto questo esibendone giustamente la positività: lo sviluppo delle conoscenze è sempre auspicabile, e bisogna riconoscere che mai come oggi si sono incrementati gli studi lagunari. L'importante è che le scienze rimangano accuratamente riduzionistiche (vizio congenito della ricerca accademica), basate cioè sul fare a fettine la realtà e studiare queste separatamente senza mai giungere a visioni complessive dei sistemi e dei processi. Finché gli studiosi restano segregati all'interno dei loro ambiti specialistici, senza interferire con poteri e business, va benissimo; consentire ad una ricerca scientifica autonoma di analizzare e controllare i progetti, e di valutare le relazioni tra gli interventi attuati e i loro effetti sulla funzionalità e sull'identità dell'ambiente, entrerebbe invece in conflitto con una miriade di interessi e finirebbe con l'interferire direttamente con la rete di poteri consolidati. E questo è stato evitato³.

I risultati sono sotto gli occhi di chiunque voglia vedere. Un proliferare di programmi ed anche di centri di ricerca nati allo scopo ha fatto sì che poche aree al mondo possano contare su una quantità e qualità di conoscenze come la Laguna di Venezia; a fronte di ciò lo sfascio della laguna sta proseguendo bellamente e a ritmi crescenti. E così sono in corso analisi accuratissime sullo stato e sulla biologia dei fondali e intanto si continuano ad usare eliche come frullatori per pescare le vongole; si sono elaborate le carte della vegetazione dei lidi e subito dopo si sono collocati cantieri ed opere del MOSE proprio sopra biotopi di massimo pregio; si analizzano con strumenti molto evoluti le dinamiche del moto ondoso e intanto si subiscono darsene destinate a portare traffico acqueo in siti pregiatissimi di massima vulnerabilità. Ben venga la ricerca, da qualunque direzione e anche se parziale, finché non asservita; peccato che nelle decisioni sia messa poi regolarmente da parte, che a prevalere siano sempre gli interessi grandi e piccoli e che a perdere sia sempre la laguna.

.....

Il motivo di fondo che fa temere l'irreversibilità del declino della laguna sta nella sostituzione di quella cultura d'acqua, basata sul rispetto e sull'integrazione con l'ambiente nella sua funzionalità sistemica, con la cultura di terra, fondata sul principio della sottomissione e del dominio del territorio in un rapporto utilitaristico immediato, avulso da una visione complessiva. Oggi interessa ciò che può essere arraffato, sfruttato, che può dare subito un vantaggio, che può portare denaro o voti, anche se questo significa fare a brandelli l'ambiente. La visione sistemica è estranea a questa concezione (anche se sbandierata a parole) ed è estranea anche l'attenzione rivolta al futuro, al

³ La dicotomia tra la ricerca istituzionale e le opere di salvaguardia lagunare ha origini ben precise risalenti alla seconda metà degli anni Ottanta, poco dopo il varo della seconda legge speciale che ha prefigurato il "concessionario unico", e quindi in un momento decisivo per la definizione dei rapporti tra poteri. Coincide con un'interpretazione che ha rovesciato quanto deliberato nel merito dal "Comitato interministeriale": questo aveva finanziato «un piano di ricerche complementari e di controllo» degli studi predisposti e/o previsti dal Concessionario dello Stato per le opere di salvaguardia (DALLAPORTA, 2000). Quale «garante di affidabilità per quanto veniva pianificato e realizzato» era stato nominato il Consiglio Nazionale delle Ricerche, ma la nomina non ha avuto seguito. E' infatti prevalsa, non a caso, la valutazione che affidava al CNR la scelta di «un lavoro scientifico svincolato dalle linee intraprese dal Concessionario» (TOMASIN, 1992); come a dire che le azioni del Concessionario sono state svincolate dal previsto e deliberato controllo.

punto che lo sfruttamento dell'ambiente si identifica spesso con il suo consumo. Nella cultura d'acqua il diritto di usare l'ambiente era contestuale al dovere di rispettarlo e gestirlo correttamente (dovere che il legislatore aveva la forza di imporre e far rispettare).

Lo schiaffo dell'alluvione del 1966 ha fatto ricordare, ad una città che lo aveva dimenticato, che gli ambienti acquei non possono essere stravolti impunemente. Per quello vi era stato allora un correre ai ripari, e il dibattito civile e scientifico, avvenuto con il concorso dei migliori cervelli, aveva portato alla prima legge speciale, accolta nella sua portata innovativa e nella riscoperta della prudenza antica in un momento in cui le ferite erano appena rimarginate. Gli eventi successivi ci dicono che, nonostante le riaffermazioni dei principi, la prudenza si è andata affievolendo ed il degrado ha visto ben poche inversioni, conoscendo al contrario incrementi devastanti; e ciò mentre i poteri si sono largamente accentrati in mano a gestori di interessi economici.

« Fatta la legge, trovato l'inganno » si usava dire; ma qui si è giunti a qualcosa di ben peggiore. In spregio ad uno dei presupposti primi su cui si fondano le civiltà si è affermato, con crescente sfrontatezza, l'uso di ignorare i contenuti ambientali delle norme e delle leggi, con furbizie che si commentano da sole. E' vietata l'introduzione di specie non autoctone? Basta stabilire che le vongole provenienti dal Pacifico sono "indigene". Le leggi e le norme richiedono il ripristino della morfologia lagunare? Sono state chiamate "ripristini morfologici" delle discariche di fanghi. E' richiesta la reversibilità delle opere alle bocche? Basta dire che è conforme l'armare i fondali con un milione di metri cubi di cemento o poco meno. E la rassegna può proseguire: con l'apertura alla marea delle valli da pesca (richiesta dalla prima legge speciale e limitatasi ad una costosissima sperimentazione estemporanea); con l'estromissione dalla laguna del traffico petrolifero (richiesta da un trentennio e che solo da poco ha iniziato a vedere progetti concreti); con la rimozione delle cause di dissesto (che ha visto al contrario un proliferare di azioni e autorizzazioni comportanti incrementi del dissesto stesso), e avanti di questo passo. E' questo l'aspetto più cupo, che mina le regole della convivenza civile oltre che le prospettive per la laguna futura.

Qualche voce di speranza

....

Le vie possibili ci sono, a condizione che si riaffermino i presupposti perché la democrazia sia compatibile con la tutela dei valori ambientali ed anzi ne sia garante. Questi presupposti devono dunque diventare obiettivi di civiltà attorno ai quali aggregare, superando gli oltranzismi che tante diffidenze hanno creato, le voci delle persone -e sono la maggioranza- che antepongono la qualità e il rispetto dell'ambiente agli interessi di parte. E' questa la strada da seguire, avendo chiaro che la democrazia può assicurare tutela e buona gestione dell'ambiente (e non solo) quando è mediata da una cultura consapevole al di sopra delle parti e dei piccoli interessi, quando da questa cultura derivano istituzioni più forti delle politiche miopi e clientelari, quando questa cultura e queste istituzioni consentono di svincolarsi dalla sudditanza nei confronti dei modelli consumistici, delle logiche di mercato, dell'informazione strumentale.

Sembra qualcosa di utopistico e irrealistico, ed è forte il timore che sia davvero così; ma vi sono altrove esperienze che ci possono essere di riferimento, ed anche la nostra realtà offre segni e potenzialità positivi più importanti di quanto si avverta. Non è detto che a decidere e vincere debba essere sempre il peggio; e, comunque, abbiamo almeno il dovere di provarci.

Molti di questi segni arrivano da *foresti* conquistati dalla laguna e dalla sua anima, ed anche da norme europee figlie di culture giuridiche più attente e più presenti nella tutela dell'ambiente. La direttiva comunitaria Habitat, per quanto spesso sbeffeggiata nei fatti, rappresenta uno strumento recente di enorme utilità, che ben difficilmente si sarebbe affermato in tempi brevi sulla base di sole

spinte interne. Soprattutto dobbiamo guardare alla ricchezza di segni e di potenzialità che ancora esiste dentro la nostra realtà e che esprime in modo pregnante una cultura lagunare tutt'altro che estinta. Ne sono portavoce le associazioni remiere e gli appassionati di "voga veneta" e di "vela al terzo", che tengono vivo un rapporto antico con i luoghi ed i silenzi della laguna; i maestri d'ascia, che continuano ad esprimere con i loro capolavori –tali sono le imbarcazioni lagunari tipiche- una cultura materiale straordinaria ed irripetibile; i pescatori autentici, che riescono a difendere gli spazi per quella pesca tradizionale che per millenni è stata una forma di gestione della laguna; gli ortolani più attenti al loro territorio, che hanno riconosciuto nel recupero delle qualità e delle abilità perdute un valore primario vincente anche sul piano produttivo; gli stessi cacciatori delle isole lagunari, molti dei quali sono portatori di una cultura intima di rapporto con i luoghi e di sensibilità per quanto vi avviene. A questi si aggiungono le associazioni ed i movimenti ambientalisti, spinti a volte da un massimalismo romantico che causa qualche diffidenza, ma che rappresentano una risorsa con cui le forze vive di una laguna ancora non perduta devono trovare alleanze e sinergie.

La laguna conserva ancora una cultura ambientale legata alla sua storia, e questa è la prima ricchezza da cui ripartire con politiche capaci di sostenerla e rilanciarla e con la volontà di superare i particolarismi, le posizioni preconconcette, le pregiudiziali di colore politico. Finché questa cultura avrà la forza per esprimersi, rimarranno vitali anche le speranze di ritorno ad una gestione della laguna che ponga come centralità il suo futuro; se queste voci finiranno con l'essere spazzate via, si esauriranno con esse anche le prospettive o le speranze di salvare la laguna dalla definitiva mercificazione. Di lagunare resteranno allora gli stereotipi ed i monumenti, ridotti a simulacri avulsi dal luogo e dalla civiltà che li ha generati.

L'or de Venise

Notes sur la situation des finances publiques de la Ville de Venise

Depuis dix ans l'état des finances publiques de la Commune de Venise est structurellement déficitaire. Plusieurs facteurs ont déterminés cette situation : les ressources extraordinaires dont bénéficiaient la Ville – les fonds annuels alloués par la Loi spéciale pour Venise et les bénéfices dégagés grâce à la gestion du Casino Municipale – ne sont plus disponibles. Au même temps, dans les dernières années, les transferts ordinaires de l'Etat envers les collectivités locales ont été brusquement réduits. A cela il faut ajouter l'effet pervers produit par le Pacte de Stabilité Interne qui prévoit de récupérer chaque année un pourcentage sur les ressources disponibles auprès de chaque administration publique.

Venise, qui figure sans doute parmi les Villes les plus belles, les plus visitées et les plus riches sur le plan du patrimoine culturel, historique et économique est donc aujourd'hui une Ville en grosses difficultés financières. Les conséquences qui en dérivent sont lourdes et fortement négatives : la Ville manque des ressources minimales pour faire face aux travaux publics les plus urgents de maintenance urbaine et de préservation des infrastructures physiques ainsi que pour la conservation de ses biens culturels et naturels.

La situation est devenue cette année encore plus dramatique : les ressources dont dispose actuellement la Mairie pour la maintenance ordinaire sont presque nulles et la plupart des services publics de base est en danger. Le déficit de la Ville de Venise pour le 2015 s'estime à plus de 65 millions d'euro. Cette situation pourrait s'avérer encore plus grave en considération des sanctions que le Pacte de Stabilité prévoit pour les administrations publiques qui ne respectent pas l'équilibre budgétaire.

Comment est-t-il possible remettre en état le budget communal ?

Le secteur privé de Venise affiche une économie dynamique, notamment pour ce qui est de la filière touristique (plus de 30 millions de présences touristiques au cours de l'année passée). Comment est-il possible que cette économie ne contribue pas de façon importante aux recettes publiques ?

Venezia Cambia – une association citadine active dans la recherche de solutions aux problèmes de la Ville – a mis au point un paquet de mesures pour faire face à la situation de crise et dresser un plan de sauvetage de finances communales.

Voici en synthèse les principales propositions :

1. Affecter directement à la gestion budgétaire communale une partie des recettes fiscales (un point de pourcentage) de la TVA produites par l'économie vénitienne (estimation prudentielle : 70-100 million € chaque année) ; cette décision relève du Gouvernement centrale ;
2. Etablir un système de programmation et de gestion des flux touristiques afin d'assurer un équilibre pérenne entre la qualité de la vie des habitants de Venise et la présence de ses hôtes. A travers d'un mécanisme de réservation et d'utilisation d'une carte de services, il est possible d'assurer recettes publiques importantes (estimation : un minimum de 110 million € par année) ; cette décision relève de la Mairie de Venise ;
3. Promouvoir un circuit de production et d'échange de produits et de services sur base mutualiste entre les entreprises locales, les individus et les organisations publiques ;

cela permettrait à la Municipalité de Venise d'en bénéficier directement en réalisant des achats sans contrevaletur monétaire et en pourvoyant en échange aux entreprises locales services publics de qualité. (estimation prudentielle : 20 million € de réduction de dépenses) ; cette décision relève de la Mairie de Venise en collaboration avec les représentants économiques de la Ville ;

4. Développer un service public pour la formulation de projets dans tous les domaines sensibles (conservation du patrimoine artistique et naturel, gestion et valorisation des ressources naturelles, innovation et recherche, culture et production artisanale, etc..) qui pourront permettre l'accès aux ressources publiques et privées européennes et internationales (estimation : un minimum de 30 million € par année) ; cette décision relève de la Mairie de Venise ;
5. Révision de la structure des dépenses publiques (*spending review*) et réorganisation du budget communal avec une claire séparation entre ressources ordinaires et extraordinaires ; définition d'un plan d'investissement pour la récupération, valorisation et conservation du patrimoine naturel, culturel et artistique urbain ; cette décision relève de la Mairie de Venise.

La mise en œuvre de ce paquet d'actions n'est pas immédiat mais pourrait constituer la base pour l'élaboration d'un « pacte pour la bonne gouvernance ». Ce pacte, qui devrait être souscrit par la Ville de Venise avec la participation active de toute la collectivité, pourrait constituer le point de départ pour un changement de cap dans la gestion urbaine. Sur cette base, il serait possible de demander au Gouvernement italien et à la communauté internationale d'entreprendre une action immédiate pour un plan de sauvetage des finances publiques de Venise.

Continuer à liquider le patrimoine physique et symbolique de Venise, ses palais et son héritage artistique, constitue un délit perpétré contre ses habitants et contre l'humanité.

Venezia, 10 octobre 2015

Pour Venezia Cambia

Giampietro Pizzo

+39 349 44 81 353

Venezia.cambia@gmail.com
www.veneziacambia2015.org

“PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AI PROCESSI DI FORMAZIONE DELLE DECISIONI PUBBLICHE”

Gilberto Brait, Venezia Cambia

La città Viva

Venezia nella sua specifica articolazione: centro storico, isole e terraferma, laguna costituisce un ambiente umano ambientale unico, complesso, che richiede una pianificazione e programmazione attenta ed inclusiva con continui livelli di interazione e integrazione per mantenere il “sistema uomo/ambiente” in un naturale dinamico equilibrio. *Equilibrio, che, in epoca recente è stato seriamente compromesso dalle decisioni assunte da coloro che hanno governato il territorio.*

Per tale motivo riteniamo che la città, oggi più che mai, abbia bisogno di un piano strategico di sviluppo, unitario, integrato e partecipato, in grado di raccogliere, attraverso un coinvolgimento organizzato, il contributo di competenze, idee, progetti, bisogni, conoscenze presenti e diffuse nella nostra città.

Non bisogna dimenticare che la nostra città è sempre stata ricca di fermenti, di esperienze culturali, forme di associazionismo e di volontariato su tutto il territorio. La vivacità e la qualità della loro produzione è sempre stata notevole e rappresenta, dal punto di vista sociologico, il desiderio di partecipare, esprimono una volontà di “presenza” nel contesto sociale, economico e politico quotidiano per evidenziare bisogni, volontà di coinvolgimento e di partecipazione attiva nella creazione del proprio futuro.

In tale contesto sociale e culturale sono state condotte alcune esperienze di partecipazione dei cittadini, alcune sotto la spinta del *Coordinamento Io decido* (un comitato spontaneo di cittadini attivi), altre promosse direttamente dai cittadini per problematiche specifiche. Tra queste si ricordano

- a) Venezia Mestre - Comitato Via Piave - La Sicurezza e l'integrazione
- b) Venezia Cà Foscari - Utilizzo di spazi comuni San Giobbe
- c) Venezia Cà Tron - Progettazione partecipata sul suo utilizzo
- d) Venezia-Lido - Progetto mobilità e ciclabilità
- e) Venezia Lido - Progettazione partecipata sistemazione area Palazzo Cinema
- f) Venezia - gestione dell'isola di Poveglia
- g) Mestre - Forte Marghera/Stella d'acqua progetto partecipato sulla destinazione d'uso
- h) Mestre - coordinamento sul sistema delle fortificazioni veneziane (di terraferma e di laguna
- i) Venezia - Forum Futuro Arsenale, coordinamento di associazioni per la salvaguardia e riutilizzo
- j) Mestre - Comitati per la Vallenari bis, per il Quadrante Tessera/aeroporto
- k) Cobas - lavoratori comunali

Negli esempi citati la partecipazione dei cittadini è sempre stata numerosa, responsabile, coinvolta, ed ha prodotto soluzioni condivisibili. Viceversa non sempre le istituzioni interlocutrici hanno messo a disposizione tutte le informazioni necessarie per comprendere il problema e ricercare le soluzioni più pertinenti.

Sotto la spinta del *Coordinamento Io Decido* significativa l'adozione, da parte del Comune di Venezia, dei **principi della democrazia partecipativa** nell'ambito del proprio Statuto e la regolamentazione degli strumenti di partecipazione.

La proposta: Perché “ Governare con i cittadini”

Il tema della partecipazione trova *puntuale riconoscimento nel libro Bianco sulla Governance Europea* dove si stabilisce che (Comm. 428/2 del 5/8/2001): “...La democrazia dipende dalla possibilità di tutti di partecipare al dibattito pubblico. A tale scopo, tutti devono avere accesso a una buona informazione sulle questioni europee e devono essere in grado di seguire il processo politico nelle sue varie fasi”. (pag 11/2001)

Oggi, a Venezia, siamo lontani da una tale democrazia integrata, partecipata. Il processo decisionale politico in genere si svolge all'infuori dell'influenza e della conoscenza dei cittadini. La disaffezione dalla politica della società civile non solo locale, ma anche nazionale è un fatto quotidiano. Da più parti si evidenziano spinte per una richiesta di maggiore partecipazione dei cittadini nelle decisioni che li riguardano.

In una situazione di crisi economica come quella attuale, soltanto se tutte le risorse presenti nel territorio vengono coinvolte e si attivano per partecipare e contribuire a formulare le decisioni, possiamo sperare di tutelare gli interessi della collettività. C'è bisogno di un nuovo patto democratico tra istituzioni locali e cittadinanza che parta dalla realtà locale e dai bisogni dei cittadini.

L'obiettivo principale è quello di porre al centro dell'azione amministrativa il cittadino e le sue esigenze e le sue aspettative, i suoi bisogni. Ciò significa definire nuove modalità di rapporto tra chi amministra la città e il cittadino, per informarlo, ascoltarlo e trasmettergli le informazioni necessarie, **per farlo partecipare alla definizione delle scelte relative allo sviluppo della città e ai processi di decisione conseguenti, al controllo dei risultati raggiunti.**

In Europa e in Italia ci sono esempi consolidati di partecipazione democratica che si possono applicare nella nostra realtà cittadina. Alcuni esempi:

- **Il Town meeting** è uno strumento di partecipazione e di decisione diretta al governo locale da parte dei cittadini. Sono assemblee cittadine dove vengono discussi i temi che riguardano la città e l'intero bilancio cittadino: decidendo quanto assegnare all'istruzione, alle strade, alla sanità, al welfare.
- **Il Dibattito pubblico** che ha il compito di organizzare il dibattito partecipato con i cittadini e tutti i soggetti interessati sui progetti di grandi infrastrutture. La Regione Toscana ha emesso una legge sulla Partecipazione all'interno della quale è previsto, tra gli altri, l'adozione del dibattito pubblico.
- **I Bilanci partecipativi** per coinvolgere i cittadini nelle scelte sulla destinazione delle spese di investimento dell'amministrazione comunale e di ripartirle in modo trasparente ed equilibrato.
- **Open Space Technology** è una metodologia di conferenza pubblica che permette di creare gruppi di lavoro (workshop) e riunioni (meeting) particolarmente produttivi. Consente alle persone di partecipare attivamente proponendo le proprie idee e, in tempi relativamente brevi, di produrre proposte/progetti.

Per introdurre i principi, i metodi, le regole e gli strumenti della partecipazione democratica è necessario che l'Amministrazione della città **evidenzi la volontà politica** di tale scelta attraverso la creazione di un Assessorato alla Partecipazione, si doti di strutture organizzative appropriate, di risorse competenti, di processi di comunicazione, informazione, formazione e rendicontazione delle attività sviluppate, di regole condivise sulla scelta delle tematiche cittadine da affrontare. In analogia con quanto già prodotto in altre Regioni italiane è necessario che anche la Regione Veneto si doti di una legge sulla partecipazione democratica.

Le esperienze sin qui condotte in Italia hanno evidenziato come, in tutte le Amministrazioni Comunali che hanno adottato la Partecipazione democratica come modello di rapporto con la cittadinanza, notevoli vantaggi sono emersi: si producono decisioni migliori e condivise, consentono di gestire costruttivamente i conflitti, sviluppano il senso di comunità, accrescono la cultura civica e la responsabilità dei cittadini, la pubblica amministrazione ne esce più legittimata e efficace.

La città di Venezia, nella sua specifica articolazione territoriale, la storia della sua "gente", le esperienze sin qui condotte, la propensione alla forte interazione sociale, ben si presta ad essere un caso studio per l'efficacia della partecipazione democratica.



WWF Italia
Sede Nazionale
Via Po, 25/c
00198 Roma

Tel: 06844971
Fax: 0684497365
segreteria generale@wwf.it
sito: www.wwf.it

Dear Mr
Graziano Delrio
Minister of Infrastructures and Transports
Piazzale di porta Pia, 1
00198 ROMA

Dear Mr
Gian Luca Galletti
Minister of the Environment and Protection of Land and Sea
Via C. Colombo, 44
00147 ROMA

Dear Mr
Dario Franceschini
Minister of Cultural Heritage and Activities and Tourism
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA

p.c. Dear Mr
Enrico Pujia
DG for Port Authorities and Maritime transport
Minister of Infrastructures and Transports
Viale dell'Arte, 16
00144 ROMA

Francesco Scoppola
General Director of Fine Arts and Landscape
Via San Michele, 22
00153 ROMA

Dear Mr
Renato Grimaldi
DG Environmental Assessments
Minister of the Environment and Protection of Land and Sea

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586
P.IVA IT 02121111005

Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890ADZ.

ONLUS in base al D.Lgs
4 dicembre 1997, n. 460

Via C. Colombo, 44
00147 ROMA

Subject: request for withdrawal of the project for the Contorta-Sant'Angelo Canal, and to start a new procedure consistent with the objectives of the inter-ministerial decree 79/2012

Our association has always followed the events relating to the conservation of the fragile ecosystem of the Venetian lagoon and, most recently, the development of the project to realize the new Contorta-Sant'Angelo Canal. In the preliminary draft of the project, on November 27 2013, were already recorded the negative assessments prepared in the scoping phase by the Commission for the Environmental Impact Assessment EIA-SEA of the Ministry of the Environment. Later, on September 16 2014, the Port Authority of Venice nevertheless considered to present in the EIA project.

While checking the state of affairs, especially after the judgment of the Veneto Regional Administrative Court on 29 July (on which we will return later), our offices discovered, on the Web page of the Ministry of Environment dedicated to environmental assessments, the application by the Port Authority of Venice dated 06.23.2015 (Prot. APV U 0010023), and signed by Paolo Costa, President of the Port Authority (PA from now on).

In the above mentioned letter, in addition to the suspension of the EIA procedure that is still underway, the President of the PA requested to the Ministry of Environment “the opportunity to evaluate, within the project alternatives, the track that combine the *Malamocco-Marghera Canal with the Vittorio Emanuele III, through a Canal on the east side of the Island of Tresse as a further planning hypothesis*”.

Just over a month later the Veneto Regional Administrative Court canceled all the authorization acts for the Contorta-Sant'Angelo Canal of “failure to conduct proper investigation, erroneous assumption, unreasonable and contrary to the principles of sound administration”, contesting the way in which the Port Authority has so far proceeded in presenting and supporting the Contorta-Sant'Angelo Canal project, as well as its own entitlement to proceed. Therefore, in presence of a first-instance judgment by the Administrative Justice, it appears completely opposed to the practice and the procedural logic to ask to continue with an EIA procedure widely contested on a project whose identification has been ruled illegal by the Administrative Court, with plus the addition of an alternative project, hitherto not considered, nor presented.

Moreover the documentation presented to date as part of the EIA process on the Contorta-Sant'Angelo Canal – now suspended by the Environment Ministry for 120 days starting from the letter of 26.06.2015 (Prot. DVA-2015-0016848) – turns out to be seriously flawed for the PA own admission (p. 2 of the 23.06.2015 letter of the President Paolo Costa) hitherto still missing of the impact study, ex art. 6 of the Directive 92/42/EEC. A deficiency enough by itself to definitively invalidate the underway process, not to mention the March 11 response of the PA to the very substantial request of integrations by the Environment Ministry on January 20 (Prot. CTVA-2015-0000139) that resulted, in our opinion, largely unsatisfactory.

In the light of the new alternative and because of the PA President admissions about incomplete filings for the existing procedure, the judgment of the Administrative Court of 29 July in which, with respect to this choice, it is noted that: "it has been priorly privileged a project solution assumed outside of all appropriate weighting in terms of costs, production times, as well as lower environmental impact, as indeed specifically imposed by inter-ministerial decree n. 79/2012 (Clini-Passera) to the extent that expressly requires the pursuit of the *'highest level of environmental protection of the lagoon'* "(p. 30 of the Judgment of the Veneto Regional Administrative Court) took a decisive weight in support of our critical assessments aimed at the withdrawal of the project Contorta-Sant'Angelo Canal.

It must also be consider that the alternative project of Canal Tresse proposed by the PA does not seem to overcome the same remarks about the protection of the lagoon, already made to the Contorta-S. Angelo Canal by the scoping evaluations of the National EIA Commission (as can be inferred from the same map attached to the letter of the President of the AP of 06/23/2015). In fact, even the junction between the Malamocco-Marghera Canal with the Vittorio Emanuele Canal implies heavy interventions on the same Malamocco Canal (Oil Canal) as well as interventions of excavation of the seabed in front of Porto Marghera SIN (Site of National Interest for land reclamation) which could cause further impairment on lagoon morphology, with damage to both health and the environment.

It seems clear that the lagoon environment will not be protected this way as established by inter-ministerial decree 79/2012 and that, because of the communitarian and international attention on this matter (also with reference to the inclusion of the Lagoon on the UNESCO List) the direct responsibility on how to report this matter to normality falls back on the Ministry of Environment and Ministry of Infrastructure and Transport, as well as to the Minister of Culture, but certainly not on the Port Authority. As shown once again by the Veneto Regional Administrative Court in its Judgment, being not "*just a work of local importance, but of national and international relevance they must be deemed necessary contributions that overcome the organization logics of port life alone.*" (pp. 32 and 33 of the Judgment of the TAR Veneto).

Exactly by virtue of the provisions of the Interministerial Decree 79/2012 we ask to the above mentioned Ministers to assume full responsibility for the withdrawal of the project of the Contorta-Sant'Angelo Canal and to launch a new procedure that will finally allow to consider all projects and alternative hypotheses comparatively, paying specific attention to those that, in line with the objectives of protection, locate the landing of large cruise ships out of the Lagoon.

The above described actions should be implemented, according to the signed Association, at the earliest because it would be really incredible that, because of the delays accumulated so far, it could even just be hipotized a full reopening of the Giudecca Canal to cruise traffic. **To this end, we also ask that Mr Franceschini would consider adopting a landscape bond that dramatically and permanently limits cruise ships transit for height, size and tonnage at least in the Giudecca Canal.**

I am looking forward to formal replies to these requests by the above mentioned administrations.

Yours faithfully,

Donatella Bianchi
President of WWF Italy