



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Pec Direzione

E.prot DVA - 2014 - 0035426 del 30/10/2014

Da: letitiajane.press@postacertificata.gov.it
Inviato: martedì 28 ottobre 2014 18:48
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it;
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; protocollo@pec.comune.venezia.it;
ambiente@pec.provincia.ve.it
Oggetto: Osservazione VIA Scavo Canale Contorta ID_VIP 2842
Allegati: osservazioni_wahv ITA 141028.docx

In allegato la versione italiana definitiva delle osservazioni di Jane da Mosto (We are here Venice) e Tom Spencer (Cambridge University) , consegnato già il 17/10/14 al Ministero per l'Ambiente in inglese. Avevamo avvertito allora che ci voleva più tempo fornire la traduzione e integrare tutti riferimenti bibliografici. Vi ringrazio della collaborazione.
JdM



PREMESSA

Il progetto "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta-Sant'Angelo", presentato dalla Autorità Portuale di Venezia per la Valutazione di Impatto Ambientale il 17 settembre 2014, sarà per semplicità denominato il *Progetto Contorta*.

La presentazione di queste osservazioni *non deve* essere interpretata in alcun modo come accettazione della legittimità dell'Autorità Portuale di Venezia (APV) di chiedere l'approvazione e il finanziamento nell'ambito delle disposizioni della Legge Obiettivo 443/2001 sulle infrastrutture strategiche in una zona che è tra l'altro, al di fuori dei limiti del Piano Regolatore Portuale. Il Ministero dell'Ambiente insieme alle altre istituzioni competenti, sono già stati messi al corrente dei vari appelli contro la procedura avviata del Progetto Contorta e della necessità di una valutazione strategica comparata di tutte le possibili alternative alle grandi navi in transito nel bacino di San Marco e lungo il Canale della Giudecca, fino al cuore della città, dove si trova attualmente il Terminal Passeggeri.

Un lasso di tempo irragionevolmente breve, derivante dalla inclusione del Progetto Contorta da parte dell'APV nella Legge Obiettivo, rappresenta *un'opportunità persa per ottenere un quadro completo* degli aspetti critici del progetto, molti dei quali non sembrano essere stati presi in considerazione nello Studio di Impatto Ambientale che accompagna il Progetto Contorta.

Il poco tempo a disposizione per produrre le osservazioni ha fatto sì che le nostre considerazioni siano basate su quanto segue:

- Esame delle 113 pagine della Sintesi non tecnica (doc. n. 49.810.000 04b).
- Analisi di aree specifiche nelle varie sezioni dello Studio principale, attraverso il sito web del Ministero dell'Ambiente (<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1486/2259>).
- Consultazione con esperti locali e scienziati di fama internazionale, nonché un'analisi della relativa letteratura scientifica internazionale.
- Il combinare quanto sopra con 20 anni di esperienza in qualità di "knowledge brokers" su temi critici che influenzano lo stato di Venezia e le prospettive future, compreso il coordinamento di uno studio durato 5 anni dal titolo "Inondazioni e sfide ambientali per Venezia e la sua Laguna: stato delle conoscenze" (Cambridge University Press, 2006) e lo studio su demografia, turismo, uso degli edifici e finanza pubblica durato 3 anni e esposto nella "Venice Report" (2009), entrambi sostenuti dal Venice in Peril Fund (uno dei Comitati Privati per la Salvaguardia di Venezia sotto l'ombrello dell'UNESCO ufficio Venezia) oltre ad altri studi e ricerche in qualità vari, come consulente in materia risorse idriche nell'Analisi Territoriale di Venezia del 2010 per conto dell'OCSE.

A CONTESTO DEL PROGETTO CONTORTA

Breve quadro di riferimento istituzionale e concettuale

Nel corso del tempo, la Laguna di Venezia è stata molto influenzata dagli esseri umani; non vi è alcun riferimento, alcuno stato originario che può essere individuato così come è possibile fare per la condizione di un bosco di crescita antica. Questa forma di convivenza "uomo-natura" consente un tale "ambiente di transizione" di continuare ad esistere come una città unica, all'interno della particolare ecologia della laguna.

Venezia dunque ha la necessità particolare di definire le condizioni "target" in quanto il sistema è interamente dipendente dall'intervento umano, di un tipo o di un altro, per il mantenimento della sua funzionalità, biodiversità e morfologia. Eppure osservazioni redatte da esperti locali (molti dei quali hanno presentato anche le loro relazioni a questo processo di VIA), oltre a discussioni correlate, hanno segnalato contraddizioni, e/o una totale assenza di parametri di riferimento rispetto ai quali paragonare gli impatti e valutare le variazioni del sistema lagunare nello Studio d'Impatto Ambientale a progetti correlati dell'APV.

Il recente successo della campagna di sensibilizzazione "Venezia è Laguna", ideata da We are here Venice, testimonia la comprensione dell'inscindibilità del destino del centro storico di Venezia dallo stato della circostante Laguna (vedi Appendice 1) e la loro forte interdipendenza, almeno tra gli abitanti di Venezia. Il peso dell'opinione pubblica che sostiene la posizione che per salvare Venezia bisogna proteggere la sua Laguna si misura anche con il successo della petizione online (<http://www.change.org/p/matteo-renzi-fermate-lo-scavo-del-maxi-canale-contorta-prima-che-sia-troppo-tardi>) e della raccolta firme a Venezia, Mestre e Roma, coordinato dal "Gruppo 25 Aprile" che insieme hanno raggiunto oltre 30,000 sottoscrizioni tra agosto e settembre.

Grandi opere infrastrutturali hanno una lunga storia nella laguna di Venezia. Cinque cento anni fa il corso dei principali fiumi venne deviato per evitare il completo interrimento della Laguna. All'inizio di questo millennio abbiamo visto l'inizio della costruzione di barriere mobili (dopo più di vent'anni di progettazione e discussione) per consentire alla Laguna di essere temporaneamente tagliata fuori dal mare al fine di proteggere le aree urbane dalle acque alte eccezionali. Questi interventi, così come molti altri eseguiti nel frattempo, preservano essenzialmente la *funzionalità* del sistema lagunare.

Tuttavia, riconoscere che l'intervento umano nella laguna è sempre stato necessario anche per proteggere, mantenere e addirittura migliorare la matrice fisica e fisiologica al fine di una sopravvivenza storica, culturale, sociale, economica, ambientale di Venezia (Caniato G., *Between salt and freshwater, in Flooding and Environmental Challenges for Venice*, Spencer and Fletcher (Eds), CUP, 2006) si avvicina concettualmente alla posizione potenzialmente autodistruttiva del perdere di vista i *limiti ai cambiamenti indotti dall'uomo* sulle dinamiche della laguna e le sue caratteristiche come ambiente in transizione (direttamente e indirettamente in conseguenza ad attività non controllate come il moto ondoso del traffico nautico, cambiamenti infrastrutturali come lo scavo di canali, l'inadeguata manutenzione di caratteristiche naturali della laguna quali la protezione delle barene).

Si è ampiamente d'accordo sul fatto che in alcune aree critiche, l'attuale situazione in laguna è prossima alla completa perdita di processi e di caratteristiche che garantiscono la capacità di ripresa (ossia la resilienza) del sistema (D'Alpaos L., *Fatti e Misfatti di Idraulica Lagunare*, IVSLA, Venezia 2010). Qualsiasi perdita di tali processi e caratteristiche porteranno anche alla perdita di una serie di "servizi di ecosistema" forniti dalla laguna, non solo all'interno della stessa laguna, ma anche alla popolazione locale ed oltre.

Lo scavo profondo e il raddrizzamento di un altro canale di navigazione in Laguna centrale non può essere concepita semplicemente come un ulteriore cambiamento di un ambiente già altamente "antropizzato", i cui impatti negativi possono essere superati da altri interventi ingegneristici.

Il Progetto Contorta deve essere considerato come un grande elemento di disturbo per un sistema dove le interazioni tra le opere ingegneristiche e le dinamiche naturali (seppur regolati dagli interventi dell'uomo) su cui si basa la sopravvivenza di Venezia stanno già disintegrandosi. È persino possibile che questo intervento possa portare la laguna a superare la soglia delle sue caratteristiche ambientali fino ad uno stato alternativo irreversibile, cioè quello di una struttura a forma di baia marina di profondità innaturale.

Non è difficile immaginare quanto segue: una crescente perdita netta di sedimenti dal sistema lagunare (Saretta A. et al, Sediment budget in the Lagoon of Venice, Italy, Continental Shelf Research 30 (2010) 934–949; Molinaroli E. et al, Thirty-year changes (1970 to 2000) in bathymetry and sediment texture recorded in the Lagoon of Venice sub-basins, Italy, Marine Geology 258 (2009) 115–125); l'ulteriore erosione e scomparsa di strutture morfologiche tipiche come le barene e i ghebi che influenzano le correnti di marea e contribuiscono alle interazioni in termini di ulteriore perdita dei sedimenti e l'aumento della popolazione di specie di pesci e di uccelli associati più ad un ambiente marino che a sistemi di laguna costieri.

Oltre a programmi di monitoraggio della laguna, le descrizioni da parte di pescatori, *birdwatchers* e altri tipi naturalisti amatoriali forniscono un prezioso quadro della situazione, a cominciare dalla cattura di un tonno di 55 kg nelle acque interne della Laguna Nord nel 2012 (comunicazione personale) e il netto aumento di cormorani che beneficiano di maggiori opportunità di pesca in acque lagunari più profonde e più limpide (Atlante degli uccelli nidificanti e svernanti della provincia di Venezia, ed Associazione Faunisti Veneti & Fondazione Musei Civici di Venezia - Museo di Storia Naturale, Venezia, 2014).

Nonostante le sfide alla sostenibilità della Laguna di Venezia e il considerevole ammontare delle risorse spese (intellettuali e finanziarie; al livello locale, nazionale, europeo e mondiale) destinate alla salvaguardia di Venezia e della Laguna,

- non esiste (tuttora) alcuna strategia di gestione integrata e a lungo termine della Laguna e dei suoi dintorni;
- persistono conflitti e lacune istituzionali e governative, esacerbati specialmente dalla recente sospensione del Magistrato alle Acque, dalle indagini in corso su casi di corruzione e dal commissariamento del governo locale;
- un certa ambiguità circonda il Piano Morfologico per la Laguna (lunga gestazione e continui ritardi nelle fasi di approvazione e attuazione).

Confusione tra obiettivi generali per la salvaguardia della laguna e scelte specifiche basate su motivi economici che possono o meno essere suscettibili di misure di mitigazione

In linea con quanto scritto sopra, abbiamo trovato un fondamentale difetto concettuale nell'approccio dell'APV che sembra riconosca l'urgente necessità generalizzata di affrontare l'avanzato stato di degrado ambientale, specialmente in alcune aree della Laguna che cadrebbero nell'ambito del Progetto Contorta, ma allo stesso tempo preme per una scelta motivata puramente da considerazioni relativi al mercato crocieristico, premendo per una soluzione più svelta possibile ma i cui impatti non possono essere mitigati attraverso la "ricostruzione morfologica" descritto nel progetto

La nostra analisi si è concentrata principalmente sull'esaminare la letteratura scientifica, cercare casi confrontabili nel resto del mondo e le esperienze accumulate, e sul pesare le incertezze e gli aspetti critici associate al Progetto Contorta.

B DUBBI E CERTEZZE

Idrodinamica e Morfologia

Le misure di mitigazione per un canale navigabile in una laguna sono indispensabili e dannosi allo stesso momento. Esiste un inevitabile compromesso tra la riduzione degli effetti idrodinamici, racchiudendo il nuovo canale di navigazione, e la disposizione di un canale ancora più ampio, nel quale l'azione delle onde è più attenuata e meno erosiva.

Poi, se da un lato la recinzione ad opera di frangiflutto eviterà ai sedimenti spostati dall'interno del canale di disperdersi e depositarsi nella laguna, dall'altra parte ciò comporterà forti correnti dentro il canale stesso e una maggiore esportazione di sedimenti fuori dalla laguna. La stabilità dei marginamenti a protezione del canale dipende dall'idrodinamica, i quali potrebbero limitare il ricambio idrico, cambiare la circolazione generale in Laguna e causare condizioni di stress ecologico come anossia, iperproliferazioni algali e altri impatti negativi.

Questi aspetti non sono trattati in maniera sufficientemente dettagliata nello Studio di APV ma possiamo comunque giungere ad importanti indicazioni sulla base di:

1. Cambiamenti già registrati lungo il Canale dei Petroli, scavato oltre 40 anni fa.
Numerosi rapporti di ricerca oltre a testimonianze dirette segnalano l'evidente erosione che ha devastato la Laguna Centrale e sta causando la scomparsa di tratti delle Casse di Colmata ad un tasso di decine di centimetri all'anno.
2. L'onda di depressione nei canali di navigazione possono raggiungere altezze considerevoli, in linea con il rapporto tra la stazza delle navi, il dislocamento dell'acqua, la velocità e la larghezza del canale (Rapaglia J et al, Characteristics of ships' depression waves and associated sediment resuspension in Venice Lagoon, Italy, Journal of Marine Systems 85 (2011) 45-56; Gelinis, M et al, Sediment resuspension by ship wakes in the Venice Lagoon. Journal of Coastal Research, Coconut Creek (Florida), ISSN 0749-0208.

Osservazione diretta del passaggio di una nave davanti alla darsena di San Giorgio Maggiore in Bacino di San Marco (http://www.youreporter.it/video_grandi_navi_a_san_giorgio) oppure in un canale di struttura paragonabile a Fort Lauderdale negli Stati Uniti (<https://www.youtube.com/watch?v=q2OQOAFq-hY>) rivelano all'occhio nudo il disturbo diretto e immediato del traffico delle crociere.

3. Le esigenze inesauribili del dragaggio per la manutenzione dei canali navigabili in situazioni paragonabili a quelle della Laguna di Venezia sono evidenziate in maniera esaustiva nel caso di Galveston Bay (TX, USA). Il vantaggio di questo caso risiede nella serie temporale di dati (100 anni) e nell'evidente esasperazione di fronte ad un continuo interrimento con conseguenze costose per la manutenzione delle infrastrutture del canale. (Rosati J et al, The mystery of historical channel shoaling at Houston-Galveston navigation channel, TX, US http://www.worldscientific.com/doi/abs/10.1142/9789814355537_0043?queryID=%24%7BresultBea

n.queryID%7D&).

Gli effetti morfologici su larga scala, oltre l'immediata area del nuovo canale Contorta, ed il potenziale effetto mitigatore dei marginamenti previste meritano un'analisi più approfondita e maggiori chiarimenti delle descrizioni fornite dal Progetto Contorta.

Per quanto riguarda l'aspetto idrodinamico, ne il progetto stesso, ne l'attuale stato di conoscenza sulla circolazione in laguna permettono di capire gli impatti specifici del nuovo scavo e gli interventi ad esso legati. Ci si aspettano cambiamenti nei tempi di residenza, nei flussi di marea, della posizione della "spartiacqua" (area tra i sottobacini di circolazione) e cambiamenti del ricambio idrico in particolare nella zona tra Fusina ed i ponti che legano Venezia e la terraferma, ma anche effetti possibili nei flussi nel Canale della Giudecca e nei rii della città settentrionale.

Un possibile spostamento verso nord del "spartiacque" va contemplato, tra i sub-bacini di circolazione corrispondenti alla bocca di porto del Lido e del Malamocco e questa ipotesi necessita di ulteriori studi e di scrupoloso monitoraggio, se non altro per le implicazioni sulla qualità dell'acqua dei canali interni ed il rischio che si verificano altri episodi di massicce morie di pesci a causa di anossia come nell'estate 2013 (<http://nuovavenezia.gelocal.it/cronaca/2013/07/21/news/moria-di-pesci-in-laguna-e-canal-grande-1.7456006>) e/o proliferazioni algali.

Ricostruzione morfologica e servizi per l'ecosistema

Un'ampia letteratura (Spencer K. and Harvey G., Understanding system disturbance and ecosystem services in restored saltmarshes: Integrating physical and biogeochemical processes, *Estuarine, Coastal and Shelf Science* 106 (2012) 23e32; ricerca sulle pallude di *Spartina* lungo la costa orientale degli Stati Uniti e studi sugli esiti del Delta Plan olandese) insieme alle caratteristiche osservabili delle "barene artificiali" nella Laguna di Venezia costruite da CVN/MAV mostra come le barene ricostruite sono sempre ben diverse da quelle naturali che si avevano in origine. Eppure è proprio la specifica composizione delle specie e le proprietà fisiche della barena naturale che determinano le caratteristiche ecologiche – comprese l'autoregolazione e rigenerazione – e, con esse, lo stato di salute della Laguna (Bonometto L, *The Thin Borderline*, Villa Frankenstein2, Journal of the British Pavilion – XII Venice Architecture Biennale, Cornerstone Press, 2010).

I problemi di stabilità delle diverse forme di marginamento, a seconda dell'altezza rispetto al livello medio dell'acqua, determina anche la fattibilità, il regime di manutenzione e la sostenibilità delle strutture artificiali inserite in un ambiente lagunare dinamico. Molti studi hanno dimostrato come, al di fuori di un intervallo specifico, le superfici pianeggianti dovute alle maree tenderanno o a erodere o ad innalzarsi *troppo* rispetto al livello medio dell'acqua per poter essere in grado di esercitare l'influenza sull'idrodinamica prevista originariamente (Marani, M. et al, Biologically-controlled multiple equilibria of tidal landforms and the fate of the Venice lagoon, *Geophys. Res. Lett.*, 34, L11402, doi:10.1029/2007GL030178, 2007; A. Defina et al, Self-organization of shallow basins in tidal flats and salt marshes, *J. of Geophysical Research, Earth Surface*, 112, F03001, doi:10.1029/2006JF000550, 2007.)

Traffico Marittimo

Il Progetto Contorta non fornisce informazioni sufficientemente dettagliate su come le diverse tipologie di traffico verranno gestite nel Canale dei Petroli. Oltre al limite fisico di larghezza del Canale dei Petroli, per ragioni di sicurezza il traffico commerciale e industriale non può mescolarsi col traffico passeggero (sia navi da crociera che traghetti, dato che il terminal dei traghetti è stato recentemente

spostato da San Basilio a Fusina).

L'attuale Presidente dell'APV ha ribadito più volte che l'obiettivo strategico dell'APV è quello di far crescere il settore commerciale (basato sui container) in occasione di un incontro all'Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti (Conferenza della Commissione di Studio sul Porto di Venezia: problemi e prospettive, Palazzo Franchetti, 13/10/2013 https://www.youtube.com/watch?v=XZ1G38WFAGs&feature=youtube_gdata_player) e anche al recente incontro pubblico per presentare il Progetto Contorta (Municipalità di Venezia, Sala San Leonardo, 3/10/2014).

Dunque ci si chiede con quale ottica l'APV propone di intervenire in Laguna per facilitare un tipo di traffico che non ritiene nemmeno prioritario?

Aspetti economici

Il progetto di APV non contiene molte informazioni strategiche né generali sui costi e benefici diretti e indiretti che l'industria crocieristica ha per Venezia, la Regione Veneto e l'Adriatico – così come la sua relativa importanza all'interno dello schema delle attività generali del Porto.

Ciò necessita di essere esplicitamente affrontato al fine di valutare i costi del dragaggio (oltre alle opere infrastrutturali associate come riposizionare numerose condutture ed tubature che attraversano la Laguna nell'area del Contorta, considerazioni effettuate in altre osservazioni) per prolungare la fruibilità del Terminal Passeggeri del Tronchetto recentemente ampliato così come essere in grado di considerare i relativi meriti di soluzioni alternative per il traffico crocieristico destinato a Venezia.

C CONCLUSIONI DA UN PUNTO DI VISTA STRATEGICO

Riserve fondamentali in merito alla proposta di dragare un altro canale

- Mancanza di validazione del modello idrodinamico e, quindi, notevoli incertezze non quantificate per quanto riguarda gli impatti idrodinamici.
- Troppi pochi dettagli specifici riguardano la "ricostruzione morfologica" e, quindi, notevoli riserve circa l'efficacia del progetto al fine di almeno mitigare gli impatti negativi di un nuovo canale di navigazione, per non parlare di ripristinare i "servizi di ecosistema" nella Laguna (come vorrebbe sostenere il Piano Contorta). Il grado con cui le zone umide artificiali, per esempio, possono imitare le barene naturali e la loro funzione e, quindi, fornire lo stesso livello di servizi di ecosistema, non è affrontato in modo adeguato.
- Debilitate condizioni morfologici e ecologici nella Laguna di Venezia già adesso rendono il ripristino del sistema una maggiore priorità, prima di considerare un grande intervento infrastrutturale che rischierebbe di portare la situazione in Laguna oltre il cosiddetto "punto di non-ritorno" da un ambiente di transizione ad uno marino.
- Mancanza di un quadro istituzionale solido a sostegno delle sfide e delle esigenze di monitoraggio continuo di fronte a un tale grande cambiamento del sistema e la necessità di gestire con fermezza i lavori.

Principio di precauzione e il potenziale inesplorato di soluzioni alternative
che potrebbero essere più stabili e redditizie

Un così grande intervento sulla laguna richiede un'analisi approfondita utilizzando una prospettiva a lungo termine. Non può essere considerato come un provvisorio provvedimento tampone, se si tiene conto delle possibili implicazioni che gli interventi avrebbero sulla Laguna direttamente e degli effetti su Venezia su scala locale, regionale, nazionale nonché l'importanza mondiale della sua ubicazione.

Risoluzione UNESCO di Doha (giugno 2014)

Recentemente la Commissione sul Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO ha espresso la loro grave preoccupazione per Venezia, riguardante le grandi infrastrutture proposte, i progetti per la navigazione e i progetti di costruzione che potrebbero danneggiare l'"eccezionale valore universale" di Venezia. La Commissione ha preso una serie di decisioni che sono molto più forti delle precedenti prescrizioni (Allegato 2), *che come minimo le navi siano escluse dalla Laguna il più presto possibile.*

Anche se i rappresentanti dell'UNESCO non conoscono da vicino le vicende locali, la loro posizione è importante e rappresenta un'attenzione alla delicata situazione di Venezia più costante di quella offerta sia dal panorama politico italiano talvolta instabile sia dall'incerto quadro istituzionale per Venezia.

Scenari del cambiamento climatico

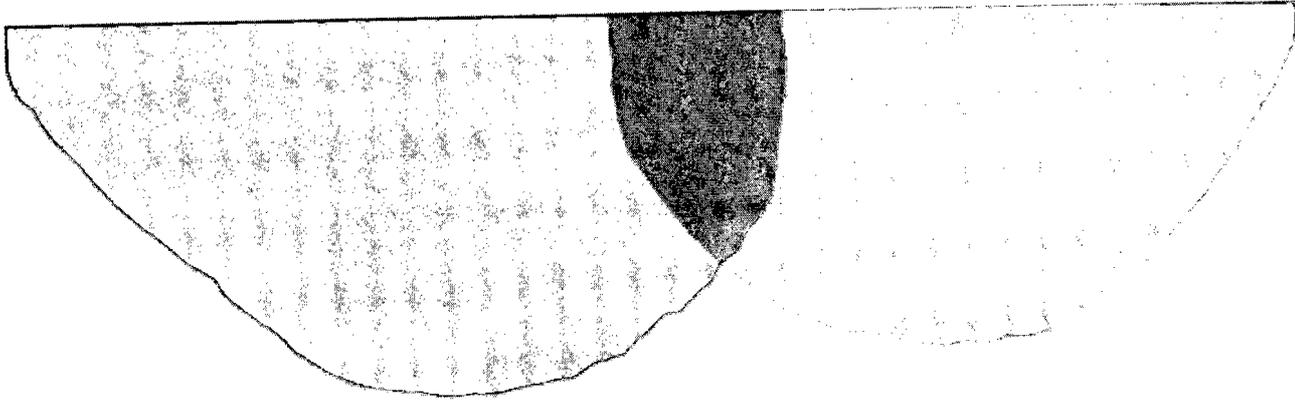
Il cambiamento climatico, specialmente il tasso d'innalzamento del livello del mare, è scarsamente preso in considerazione nel Progetto Contorta e questo sfortunatamente rispecchia l'assenza di un approccio strategico anche a livello del governo locale.

Le stime di innalzamento del livello del mare del quinto rapporto del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, detto IPCC (Fifth Assessment Report, Church et al., 2013) suggerisce il livello medio di innalzamento per 2081–2100 relativo agli anni dal 1986–2005 nell'intervallo da 26 a 55 cm (per uno scenario a basse emissioni RCP2.6); per scenari di medio raggio, da 32 a 63 cm (per RCP4.5) e da 33 a 63 cm (per RCP6) scenario di alto raggio, da 45 a 82 cm (per RCP8.5).

Quali sono gli attuali scenari d'innalzamento del livello del mare previsti dal Progetto Contorta? Come vengono rapportati queste stime di innalzamento del livello del mare da parte della comunità scientifica mondiale? Come si riflettono questi scenari d'innalzamento globale del livello del mare globale sul cambiamento del livello delle acque nella laguna di Venezia? Quali sono le implicazioni di queste nuove cifre sulle probabili chiusure del sistema MOSE e quale impatto avrà questo nuovo scenario sulle diverse tipologie di flussi di traffico marittimo? La nostra esperienza di grandi progetti in altri parti del mondo, come le barriere mobili del Tamigi a Londra o la pianificazione a New York dopo Hurricane Sandy rivela una maggiore attenzione alle previsioni future.

Studi a supporto del Progetto

Centri d'eccellenza noti, in particolare gruppi di ricerca dell'Università di Padova e del CNR-ISMAR, e le loro reti di ricerca internazionali, non sembrano aver contribuito alla progettazione del Piano Contorta, mentre riteniamo che un progetto con questo livello di complessità in un ambiente così delicato beneficerebbe delle migliori competenze disponibili.



ALLEGATO 1 OSSERVAZIONI PLAN ID VIP 2842 APV/Canale Contorta

Venezia è evidentemente allo sbando, ora più che mai. Problemi a non finire e confusione su cosa rappresenta una soluzione e cosa può provocare ancora altri danni! Ho pensato che prima di tutto bisogna ri-affermare un principio cruciale:

Venezia è Laguna

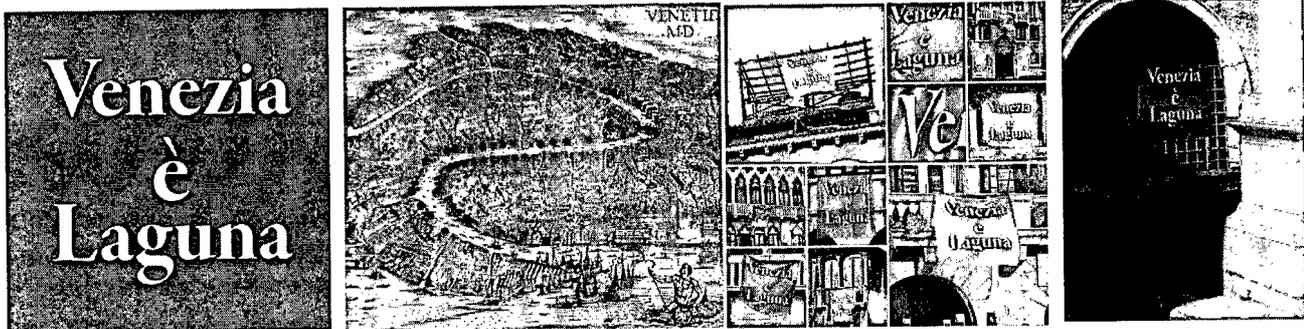
Si sanno da sempre, per salvare Venezia bisogna proteggere la sua laguna. Sono elementi inscindibili dello stesso sistema. E lo saranno finché Venezia esiste.

La loro simbiosi si legge nelle forme dei ghebi e delle barene che si ripetono nelle insule e i rii della città che poi vivono grazie all'effetto del ricambio delle maree e l'azione dell'ecosistema lagunare sulla qualità delle acque... e della vita di tutti.

Una bandiera con il messaggio di pensare Venezia partendo dalla sua laguna ha iniziato a volare su 50 palazzi lungo tutto il Canal Grande in occasione della Regata Storica del 2014. Ora si propaga dappertutto, svelando una città unita, attenta e pronta a imporsi come protagonista delle decisioni che riguardano Venezia e la sua sopravvivenza con la lungimiranza dimostrata dalla persistenza dei palazzi e la potenza della tradizione, la vivacità e il rigore dei cittadini e di quelli che amano Venezia.

Venezia è Laguna si aggiunge anche a tutte le varie azioni cittadine e internazionali mirate a fare invertire la decisione del Comitato per lo scavo di un altro maxi canale. Speriamo invece che la questione delle maxinavi verrà affrontata con una visione più strategica e meno impattante sulla laguna e la vita quotidiana dell'intera città.

www.weareherevenice.org



Dopo la Regata Storica

Lilli Doriguzzi

Venezia si è fatta bella per la Regata Storica, hanno sfilato figuranti e imbarcazioni della Serenissima - quanta nostalgia e quanto rimpianto sussistono in questa manifestazione dei tempi andati del potere della Repubblica? Dolore del ritorno, ecco qual'è l'etimologia di nostalgia, ma non c'è ritorno e la città ne è consapevole, senza nostalgia guarda con preoccupazione il futuro, ripensa alla propria identità.

Abbiamo visto qualcosa di nuovo, molti palazzi sul Canal Grande hanno sostituito il tradizionale e polveroso drappo di famiglia da esporre alle finestre nelle grandi occasioni con un nuovo manifesto *Venezia è Laguna* caratteri bianchi su campo verde descrivono perentoriamente una semplice realtà fisica, fisiologica.

La laguna è l'utero che contiene e alimenta la sua creatura. Venezia - i veneziani di un tempo ne erano ben consapevoli, l'organismo della laguna era ben curato e monitorato. La violenza di cui è vittima Venezia e la sua laguna equivale a uno stupro, tutti noi pochi residenti in città soffriamo per la quotidiana violenza che ci sopraffà.

Venezia è Laguna è una frase semplice, secca, apparentemente sgrammaticata, ripetuta 50 volte lungo il percorso del Canal Grande, la via d'acqua più bella del mondo.

Venezia è Laguna è quasi un mantra, tutti coloro che hanno a cuore la polis dovrebbero ricordarlo.

Decisione 38 COM 7B.27 (<http://whc.unesco.org/en/decisions/6014>)

“Il Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO”:

1. Avendo esaminato il Documento WHC-14/38.COM/7B.Add
2. Richiamando la Decisione 13 COM IX.22, adottata nella 13esima riunione del Comitato nel 1989;
3. Prende atto degli sforzi dello Stato a sviluppare una serie di meccanismi per la salvaguardia di Venezia e del suo paesaggio lagunare e del Piano di Gestione approvato, derivante da ampie consultazioni tra tutte le parti interessate, e incoraggia lo Stato Parte ad intraprendere la sua revisione sulla base dei risultati della valutazione tecnica da parte di ICOMOS;
4. Esprime la propria preoccupazione per l'entità e la scala dei progetti infrastrutturali, di navigazione e di costruzione di grandi dimensioni in Laguna che possono potenzialmente compromettere l'eccezionale valore universale (OUV) del Sito generando trasformazioni irreversibili sul paesaggio del sito (territorio e mare);
5. Richiede allo Stato Parte di effettuare valutazioni di impatto sul patrimonio (Heritage Impact Assessment-HIAs) di tali progetti per valutare gli impatti, sia singoli che cumulativi complessivi, delle potenziali modificazioni della laguna e del suo territorio, al fine di evitare trasformazioni irreversibili e potenzialmente minacciare il valore universale del sito e per rafforzare la tutela del sito al fine di sostenere il suo valore universale;
6. Esprime inoltre preoccupazione per gli impatti ambientali negativi innescati da imbarcazioni di medio motore fino alle navi di elevato tonnellaggio che hanno progressivamente provocato l'erosione dei fondali lagunari, delle velme e delle barene, e che potrebbero rappresentare una potenziale minaccia per il valore universale del sito e chiede inoltre allo Stato Parte di far rispettare i limiti di velocità e di regolare il numero e il tipo di imbarcazioni.
7. Esorta lo Stato Parte a vietare il passaggio delle grandi navi e delle petroliere nella Laguna e chiede inoltre allo Stato Parte di adottare, in via d'urgenza, un documento legale che introduca tale processo;
8. Riconosce l'eccezionale alta pressione turistica sulla città di Venezia, e le numerose attività legate al turismo, esorta lo Stato Parte a dare priorità allo sviluppo di una strategia di turismo sostenibile, e inoltre incoraggia lo Stato Parte a sviluppare congiuntamente con le principali compagnie del turismo e da crociera soluzioni alternative per permettere ai turisti da crociera di godere e capire il valore di Venezia e anche la sua fragilità;
9. Incoraggia inoltre le istituzioni e le agenzie finanziarie ad assicurare che valutazioni di Impatto patrimoniale e/o ambientale siano svolte per stabilire che non vi siano impatti negativi sul valore universale del sito, prima di pianificare investimenti di sviluppo su larga scala all'interno della proprietà e del suo contesto;
10. Incoraggia inoltre lo Stato Parte a proseguire con la valutazione del funzionamento idrologico e geo-meccanico della Laguna di Venezia e del suo intero bacino scolante; e invita lo Stato Parte a stabilire un forte coordinamento tra tutte le parti interessate al fine di garantire gli equilibri idrogeologici della Laguna di Venezia e dell'intero bacino scolante, nonché la tutela di tutti gli attributi che trasmettono il valore universale del sito.
11. Prende inoltre atto della proposta per l'istituzione della zona cuscinetto e invita inoltre lo Stato Parte ad intraprendere la sua revisione in linea con la revisione tecnica di ICOMOS e presentare al Centro del Patrimonio Mondiale la modifica di confine minore entro il 1 febbraio 2015;
12. Chiede, inoltre, allo Stato Parte di invitare una missione congiunta UNESCO / ICOMOS di monitoraggio reattivo alla proprietà nel 2015 per valutare le condizioni attuali nel sito, compresa la valutazione dei potenziali impatti derivanti dalle progetti di sviluppo e di individuare le opzioni di sviluppo in conformità con il valore universale del sito, nonché a rivedere se la proprietà è di fronte a minacce che potrebbero avere effetti deleteri sulle sue caratteristiche intrinseche e se risponde ai criteri per la sua iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale in Pericolo in linea con l'art 179 delle Operational Guidelines, e raccomanda allo Stato Parte di invitare anche un rappresentante del segretariato della Convenzione di Ramsar per prendere parte a questa missione di monitoraggio reattivo;
13. Richiede inoltre allo Stato Parte di presentare al Centro del Patrimonio Mondiale, entro il 1 febbraio 2015, una relazione intermedia sullo stato di conservazione del sito, ed entro il 1 febbraio 2016 un rapporto sullo stato di conservazione in base dell'attuazione di quanto richiesto sopra. Entrambe le relazioni dovranno contenere una pagina di sintesi e saranno prese in esame da parte del Comitato del Patrimonio Mondiale nel corso della sessione 40 ° nel 2016.