

LA LAGUNA DI VENEZIA E LE CASSE DI COLMATA: ECOSISTEMI DA TUTELARE

proposte per un sistema integrato per la tutela dell'area

ATTI DEL CONVEGNO
Ecomuseo "Le Terre del Brenta", Villa Principe Pio
Mira, 27 settembre 2010

a cura del
CENTRO STUDI RIVIERA DEL BRENTA

PROVINCIA DI VENEZIA - Assessorato Politiche Ambientali
COMUNE DI MIRA - Assessorato Politiche Ambientali

2010

LA LAGUNA DI VENEZIA E LE CASSE DI COLMATA: ECOSISTEMI DA TUTELARE

*proposte per un sistema integrato
per la tutela dell'area*

in copertina: Veduta della barena
fotografia: Centro Studi Riviera del Brenta

grafica e impaginazione:
Nicola Baldan

Programma

Ore 9.30 Presentazione e saluti

Elisabetta Vulcano – Presidente Centro Studi Riviera del Brenta

Michele Carpinetti – Sindaco di Mira

Ore 9.45 Apertura dei lavori

Maurizio Barberini – Assessore Politiche Ambientali e Urbanistica Comune Mira

Marina Pacchiani – Dirigente Settore Politiche Ambientali e Urbanistica Comune Mira

Mira: pianificazione e progetti nell'area lagunare

Paolo Dalla Vecchia – Assessore Politiche Ambientali Provincia di Venezia

Prospettive e progetti per l'area lagunare da parte della Provincia di Venezia

Sergio Barizza – storico ex responsabile Archivio Storico Comune Venezia

Casse di Colmata: dalla nascita del Petrolchimico al progetto di valorizzazione della Cassa di Colmata D/E

Ore 11.30

Maurizio Conte – Assessore Politiche Ambiente Regione Veneto

La sorveglianza ed il monitoraggio delle aree demaniali e la verifica della compatibilità idraulica delle varianti urbanistiche

Claudia Ferrari – Osservatorio della Laguna e del Territorio Comune Venezia

L'evoluzione morfologica della Laguna: l'importanza della conoscenza per la tutela di un ecosistema unico

Giovanni Cecconi – Consorzio Venezia Nuova

Co-evoluzione di società e ambiente nella Laguna di Venezia

Claudio Menichelli – Soprintendenza BAP Venezia e Laguna

Prospettive per lo stato di salvaguardia della Laguna di Venezia

Renzo Da Re – Presidente Associazione Cavanisti Mira

Esperienze di vita lagunare

Ore 13.00

Dibattito

MAURIZIO BARBERINI

ASSESSORE POLITICHE AMBIENTALI E URBANISTICA
COMUNE DI MIRA

Mira: pianificazione e progetti nell'area lagunare

Di Laguna e di Casse di Colmata si è scritto e parlato molto in questi anni. La Laguna di Venezia, la cui formazione si ritiene possa essere risalente a circa 6.000 anni fa in relazione all'ingressione marina (fenomeno per cui il mare sommerge tratti più o meno ampi di costa) (olocenica), è un ambiente naturale che nonostante l'esistenza di numerosi vincoli ha subito, nel corso degli anni, notevoli trasformazioni (prevalentemente per mano dell'uomo).

Basta considerare, ad esempio, che per realizzare il Canale dei Petroli sono state cancellate delle tracce storiche importanti, come l'antico "argine S. Marco", un' opera possente costruita tra il 1534 e il 1543 per difendere la città dalle tracimazioni del Piave.

Già nel 1327 fra San Marco in Bocca Lama (si trova nella laguna antistante la Cassa B) e Campalto si era iniziato a costruire il primo tratto di quest'argine al fine di allontanare dalla laguna di Venezia le acque dolci del Bottenigo e del Muson.

Le Casse di Colmata

La loro creazione risale alla seconda metà degli anni sessanta con i fanghi di risulta dello scavo del cosiddetto "Canale dei Petroli", canale che dalla bocca di porto di Malamocco, porta alla Ia e IIa zona industriale di Porto Marghera. Le aree così formate delle Casse di Colmata, dopo la bonifica, dovevano poi essere occupate dagli impianti della IIIa zona industriale.

Un comprensorio di grande estensione territoriale che occupa, infatti, circa 1.200 ettari del bacino centrale della Laguna di Venezia, così suddivisi: Cassa A 110 ha (oggi interessata dalla realizzazione del P.I.F. (raggiungibile anche da terra)), Cassa B (quella centrale) 380 ha, Cassa D/E (la più estesa) 750 ha.. (la Cassa C non fu mai realizzata).

I lavori vennero sospesi nel 1969 e la Legge Speciale per Venezia del 1973 bloccò definitivamente questo progetto. Prima della realizzazione del Canale dei Petroli nelle zone dove ora ci sono le Casse di Colmata si trovavano barene e bassifondi solcati da una fitta rete di canali.

Con la formazione delle Casse di Colmata è stato sottratto, di fatto, spazio all'espansione dell'onda di marea, comportando conseguenze sia sul fenomeno dell'acqua alta sia sull'efficacia del ricambio idrico.

Per rimediare a tali inconvenienti sono stati eseguiti dal Consorzio Venezia Nuova alcuni interventi di ripristino delle antiche condizioni idrodinamiche dei canali Taglio Vecchio e Mattoni nella Cassa di Colmata “D-E” e nella Cassa di Colmata “B” i canali Volpego e Fiumesino che ora rendono possibile il collegamento tra il Lago dei Tèneri e la laguna.

Le Casse di Colmata, seppur un ambiente artificiale e particolarmente fragile, oggi rappresentano uno straordinario esempio di ecosistema, che ospita al suo interno una spontanea e variegata serie di specie di piante e di animali.

A marzo di quest’anno (2010 n.d.r.) assieme al mio assessorato e in collaborazione con il Centro Studi Riviera del Brenta, abbiamo organizzato una visita in laguna e in Cassa di Colmata D/E per constatare lo stato del progetto denominato “Life”: (Accordo di Programma tra Magistrato alle Acque di Venezia, Regione Veneto, Comune di Mira e Provincia di Venezia per la realizzazione di uno stagno e un sentiero naturalistico nella cassa D-E, attrezzato con tabelloni informativi e punti di osservazione).

A tale iniziativa hanno partecipato rappresentanti del mondo istituzionale, ambientale e cittadini, che hanno potuto constatare di persona la bellezza dei luoghi. In quell’occasione con l’assessore all’Ambiente della Provincia di Venezia Paolo Dalla Vecchia abbiamo pensato e poi deciso di organizzare questo convegno sul tema che oggi è all’ordine del giorno, invitando tutti i soggetti portatori d’interesse, con un unico obiettivo, quello di fare sintesi per individuare un percorso condiviso per la conservazione, tutela e valorizzazione di questo enorme ed inestimabile patrimonio ambientale.

Un territorio che vorremmo consegnare il più integro possibile alle nuove generazioni, ricavandone un’opportunità di sviluppo economico, attraverso la una sua naturale vocazione turistica ambientale, in modo ecocompatibile, tenendo conto però delle sue origini storiche e delle tradizioni locali che lo caratterizzano.

Ciò che preoccupa inoltre è che ad oggi per la laguna ed in particolare per le Casse di Colmata non esiste ancora una normativa precisa a sostegno di un turismo che sia rispettoso dell’ambiente poichè troppi sono gli elementi e le azioni che compromettono la sua naturale fragilità.

Per questo ritengo sia necessario avere strumenti strutturali di pianificazione ambientale dell’intera area e non di singola amministrazione che, siano condivisi tra tutti quei soggetti che hanno competenze specifiche sulla laguna di Venezia, individuando un unico soggetto per il coordinamento delle azioni che si andranno a definire.

MARINA PACCHIANI

DIRIGENTE ASSESSORATO POLITICHE AMBIENTALI
E URBANISTICA COMUNE DI MIRA

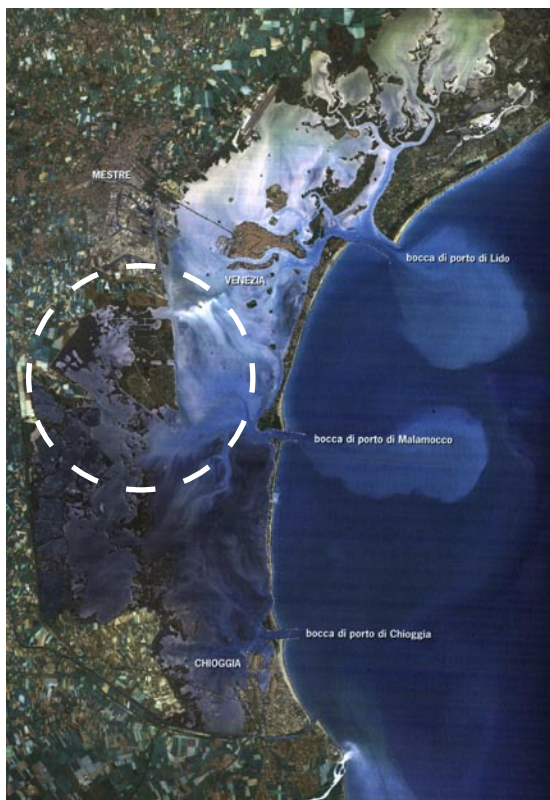
Prospettive e progetti per l'area lagunare da parte della Provincia di Venezia

Il comune di Mira ha circa un terzo del proprio territorio compreso nell'area della conterminazione lagunare. Questa parte della laguna di Venezia ha una precisa identità e specificità che deriva da una storia millenaria, uomo e natura hanno interagito creando continui nuovi equilibri e assetti:

- bonifiche benedettine (Monastero di S. Ilario)
- interventi sul corso dei fiumi e sulle foci del fiume Brenta (interramenti)
- progetti di sviluppo industriale: Canale dei petroli e la terza zona industriale mai realizzata (Casse di colmata)
- valorizzazione e riqualificazione ambientale iniziata dalle Casse di colmata E ed E (con un ruolo fondamentale per la presenza di specie di flora e fauna)

La specificità e l'entità di questi luoghi ci pare l'approccio giusto per un progetto di valorizzazione, non di una qualunque zona umida o di una qualunque parte della laguna, ma di una significativa parte della laguna di Venezia cui vanno colte le peculiarità naturalistiche, storiche e culturali perchè è valorizzando le specificità che si può portare avanti la valorizzazione.

La laguna di Venezia è molto vasta sono 550 km quadrati, l'acqua in termini di percezione, di accessibilità e di spostamento rende ancora più grande questo mondo che è ricco di contesti e situazioni molto diversi e non valorizzare questi contesti,



limitandosi alle percentuali di acqua, barene e terre emerse, non renderebbe merito alle ricchezze di questi contesti. Sarebbe sbagliato per la sua stessa salvaguardia e poi per il necessario coinvolgimento delle realtà locali. Che sentendosi riconosciute diventano attori fondamentali per un progetto che non è un'opera. è necessario inserire il progetto di valorizzazione di questa parte della laguna in un contesto più vasto, nella laguna di Venezia, con tutte le sue dinamiche. Vanno poi considerate tutte le zone umide dal Delta del Po fino al Golfo di Trieste e i rapporti con l'entroterra per l'importante funzione che questi svolgono, proprio perchè sempre meno si ha bisogno di piano settoriali che non si confrontano poi con le altre problematiche, pensiamo solo alla portualità.

Gli obiettivi del progetto di valorizzazione del comune di Mira sono:

- difendere la biodiversità
- preservare specie ed habitat che fanno parte della rete europea SIC;
- salvaguardare i beni storici e culturali;
- salvaguardare il paesaggio

Per fare questo la direttiva habitat non parla di campane di vetro, non parla di iniziative prettamente protezionistiche ma di favorire attività umane compatibili, ma valorizzare le peculiarità e le specificità locali che vanno individuate, fatte conoscere e valorizzate coinvolgendo la realtà locale e inserendo il progetto in contesti e progetti più vasti, il famoso sviluppo sostenibile.

Realtà progettuali:

- Progetto integrato Fusina in Cassa colmata A
- Progetti avviati in cassa colmata D/E
- Progetti di riqualificazione

Questi progetti sono importanti perchè finanziati, avviati, forse poco conosciuti, ma soprattutto importanti perchè richiedono una riflessione sui problemi legati alla gestione, che non vuol dire soltanto la visita ma il vero e proprio monitoraggio di questi ambienti.

La proliferazione di strumenti di pianificazione settoriali, generali e degli approcci interdisciplinari è sicuramente il risultato della consapevolezza della complessità della pianificazione del territorio, sulla quale c'è grande esigenza di confronto.

Prospettive e progetti per l'area lagunare da parte della Provincia di Venezia

Il Settore Politiche Ambientali della Provincia di Venezia ha realizzato, in questi ultimi anni, e continua a farlo tutt'oggi, studi e analisi per una puntuale conoscenza del territorio in cui viviamo e promosso un'azione concreta per la realizzazione di una rete ecologica provinciale che ha l'obiettivo di tutelare ed incrementare gli ambienti naturali che ne fanno parte.

Elemento fondamentale della Rete Ecologica, che comprende tutti gli elementi di valenza ambientale presenti nel territorio provinciale, è costituito dalla Laguna di Venezia e dal suo sistema delle Casse di Colmata che vi è presente nella sua parte sud.

Le Casse di Colmata ambienti artificiali, realizzati con sedimenti provenienti dallo scavo dei canali ed in particolare da quelli proveniente dallo scavo del Canale dei Petroli, che come poi ben descriverà il dott. Barizza nella sua relazione, abbandonati i progetti di industrializzazione, per ospitare la terza zona industriale di Marghera, ha visto, negli ultimi quarant'anni, attivarsi spontanei processi di colonizzazione da parte della vegetazione e della fauna facendole diventare uno straordinario ambienti ricco di biodiversità di cui il nostro territorio ha sempre più bisogno.

Ambienti naturali che, anche grazie agli interventi di rinaturalizzazione realizzati dalla collaborazione tra il Comune di Mira, il Magistrato alle Acque e la Provincia di Venezia, come nel caso delle Casse di Colmate D/E, sono diventati uno straordinario Laboratorio Didattico all'aperto che è già a disposizione di quanti, in particolare delle nuove generazioni, vogliono comprendere le valenze dello straordinario ambiente lagunare non soltanto attraverso un assettico esercizio didattico e scientifico fatto in aula, ma come esercitazione scientifica in ambiente che costituisce, inoltre, un presupposto su cui costruire nuove coscienze coinvolte direttamente nella tutela del capitale naturale che appartiene a tutti.

L'Ecomuseo "Le Terre del Brenta", voluto dall'amministrazione comunale di Mira e sostenuto dalla Provincia di Venezia, che proprio in queste settimane sta avviando le sue, impegnative, attività di divulgazione scientifica e didattica è luogo ideale per promuovere, con nuove forze, la conoscenza di questa importate componente del territorio provinciale.

L'impegno della Provincia è quello di inserire il nuovo Ecomuseo nella Rete di Laboratori di Educazione Ambientale che offre, in maniera omogenea sul tutto

il territorio provinciale, una ricca proposta educativa sui temi dell'ambiente, rivolta alle scuole di ogni ordine e grado, che nel solo anno scolastico 2009/2010 ha consentito a oltre 35.000 studenti di conoscere da vicino e concretamente, con l'ausilio di esperti formatori ambientale, le straordinarie valenze ecologiche della Provincia di Venezia.

La Provincia di Venezia, congiuntamente a tutti gli enti territoriali che hanno competenza sull'ambiente lagunare è impegnata anche su altre importanti sfide che, se attuate, avranno la stessa valenza epocale che hanno avuto, a metà degli anni sessanta, la realizzazione delle Casse di Colmata.

Fra tutte le attività che vedono la Provincia di Venezia co-protagonista va ricordata, per la stretta correlazione con l'ambiente delle Casse di Colmata, le attività previste dall'Accordo Moranzani, che oltre a consentire lo scavo dei canali di navigazione, rivitalizzando così l'attività portuale di Marghera, consentirà, inoltre, di mettere in sicurezza idraulica non solo il territorio di Marghera ma anche quelli di Malcontenta; di risolvere complessi ed insoluti problemi di viabilità afferenti allo stesso territorio, ma anche di affrontare nuove sfide che permetteranno, in forma inedita per il nostro Paese, di realizzare, nei luoghi di conferimento dei fanghi, al posto delle tradizionali discariche, facendo così diventare quello che costituiva un problema per il territorio di Malcontenta una risorsa per lo stesso territorio, il grande Parco lineare del Vallone Moranzani che è previsto in fregio al corso del Naviglio del Brenta e a poca distanza dal sistema delle Casse di Colmata.

Contribuendo così, nel tempo, e attraverso i fenomeni di ecologia ambientale che si potranno innestare, la realizzare di un complesso e nuovo sistema ambientale che potrà contribuire a migliorare la bilancia ambientale di questa importate porzione del territorio provinciale.

***Casse di Colmata: dalla nascita del Petrochimico
al progetto di valorizzazione della Cassa di Colmata D/E***

Si può ora operare uno sguardo d'insieme sulla vicenda quasi centenaria di Porto Marghera (nel 1902 la prima idea, del capitano Luciano Petit, di costruire un porto sussidiario di quello di Venezia nella terraferma in località San Giuliano, poi, nel 1904, in località Bottenighi). Nato perciò semplicemente come "Porto sussidiario del Porto di Venezia" (i moli artificiali tra San Basilio e Santa , comunemente conosciuti come 'Marittima', costruiti dopo l'annessione di Venezia al regno d'Italia alla fine del 1866) per dislocarvi le "merci povere", che ormai ne intasavano le banchine (carbone, fosfati, petrolio).

L'operazione, approvata dalla legge del governo sui porti del 1907, fu inizialmente impostata e diretta dal Genio Civile di Venezia sotto la direzione dell'ingegnere Erminio Cucchini, finché, nel 1917, non si materializzarono gli interessi di Giuseppe Volpi e di un gruppo di imprenditori e industriali veneziani, tra i quali Piero Foscari. Intravidero le immense potenzialità derivanti dal costruire e gestire delle industrie a ridosso di un porto ben protetto, con i binari ferroviari che potevano arrivare fin dentro gli stabilimenti, dove poter usare a basso costo l'energia elettrica fornita dalla Sade (costituita nel 1905) di cui era presidente lo stesso Volpi, avendo inoltre a disposizione un ampio bacino territoriale che poteva fornire manodopera a basso costo.

L'avvio dell'operazione fu rallentato anche dall'opposizione del Comune di Mestre che chiedeva delle contropartite per ospitare sul suo territorio il progettato polo portuale-industriale. Fu così che il territorio di Bottenigo (frazione del Comune di Mestre) dove, nel 1917, si stabilì di costruire la prima zona industriale, venne aggregato "ope legis" al Comune di Venezia e, dopo l'approvazione del progetto di allargamento fino Fusina (quella che sarà poi chiamata "seconda zona industriale"), nell'agosto del 1926, vennero soppressi e aggregati a Venezia pure i Comuni di Mestre, Favaro, Zelarino, Chirignago e la frazione di Malcontenta al di qua del naviglio del Brenta.

La veloce successione degli eventi, nei mesi precedenti la disfatta di Caporetto, fa ben capire quanto il gruppo degli industriali veneziani volesse correre spedito verso la costruzione di quello che poi si chiamerà "Porto Marghera":

1° febbraio 1917 - Si costituisce il "Sindacato studi per imprese elettro-metallurgiche e navali nel Porto di Venezia" (16 società: Sade, Cellina, Savinem, Società di navigazione..);

10 maggio 1917 - Viene presentato il progetto per il nuovo porto elaborato da Enrico Coen Cagli, ingegnere di fiducia di Giuseppe Volpi;

15 maggio 1917 - Il Ministero dei Lavori Pubblici approva il progetto (cinque giorni dopo...);

9 giugno 1917 - Riunione a Roma tra Ministero, Comune di Venezia, Camera di Commercio, Sindacato delle imprese;

12 giugno 1917 - Viene costituita la Società Porto Industriale;

23 luglio 1917 - Viene approvata la Convenzione tra Governo, Comune e Società per la gestione del nuovo porto e annesso quartiere urbano;

26 luglio 1917 - Viene emanato il Decreto Luogotenenziale che rende operativa la Convenzione.

Ora, dopo poco più di novant'anni, si può fare una riflessione sull'uso delle aree (in parte barenose e in parte adibite a pascolo o coltivate) su cui si sarebbe costruito Porto Marghera, la cui evoluzione è speculare alle vicende socio-politiche della città.

Nella prima zona industriale, il triangolo che ha come base la ferrovia e vertice la chiesetta della Rana, la gestione viene lasciata liberamente in mano alla Società del Porto Industriale presieduta da Volpi dopo che le zone sono state bonificate a carico dello stato e attrezzate (strade, illuminazione, fognature...) a carico del Comune. I due primi storici di Porto Marghera, Cescio Chinello e Wladimiro Dorigo, tenaci avversari politici e con visioni assai divergenti sullo sviluppo della zona industriale, si trovarono completamente d'accordo nel quantificare i miliardi che entrarono nelle casse della Società, negli anni fra le due guerre.

Nella seconda zona (la cui realizzazione era già stata prevista dal piano di sviluppo, sempre redatto da Enrico Coen Cagli, alla fine del 1925, che prevedeva di estendere la zona portuale-industriale dalla Rana fino a Fusina), dopo che nel 1949 la Edison aveva incorporato lo Stabilimento San Marco, parte un piano progressivo di acquisizione delle aree sul quale si sarebbero insediati (fino all'inizio degli anni 70) gli impianti chimici, fra loro variamente integrati. La Edison acquisisce facilmente quelle aree a prezzi irrisori dando il via – come è stato giustamente scritto – “ad una disinvoltata pratica affaristica che prevale sulla corretta logica d'azione che avrebbe dovuto articolarsi in pianificazione dell'intervento, esproprio delle aree e gestione controllata delle successive operazioni, dagli imbonimenti alla realizzazione dei nuovi impianti”. Non solo ciò non avviene ma addirittura quelli che avrebbero dovuto essere gli organi di controllo (Genio Civile e Magistrato alla Acque), secondo l'unico documento

sull'argomento ritrovato nell'Archivio dell'Ente Zona Industriale, autorizzano, nel 1953, a effettuare gli imbonimenti necessari alla formazione di nuove zone di insediamento, individuate in apposite planimetrie "scaricando i fanghi rossi per i prossimi cinque anni".

Nell'area di Fusina (sud della seconda zona industriale) gli insediamenti verranno invece controllati dal Consorzio per la Zona Industriale (Camera di Commercio, Comune e Provincia di Venezia, Provveditorato al Porto). Istituito nel 1958, reso operativo nel 1960 diviene l'organo di controllo delle opere di urbanizzazione secondo gli strumenti forniti dalla legge (1233 del 20/10/1960). In quel momento la Edison aveva già acquistato direttamente l'80% delle aree su cui stava sorgendo il Petrolchimico. Il Consorzio favorisce insediamenti più diversificati (Sirma, Sava...) che portano questa zona a somigliare un po' alla prima. La legge 397 del 2/3/1963 prevede infine un nuovo ampliamento del porto e della zona industriale, aggiungendovi la III zona industriale, di conseguenza muta pure la natura del Consorzio in cui entra a far parte anche il Comune di Mira.

Tra il 1961 e il 1969 viene scavato il canale dei Petroli per permettere alle grandi petroliere di scaricare il prodotto accanto alle fabbriche (porto San Leonardo). Per accoglierne i fanghi scavati, al fine di raggiungere la profondità utile al pescaggio delle navi, vengono realizzate, a iniziare dal 1963, delle casse di colmata (sostanzialmente tre: A, B e D-E) che avrebbero potuto in seguito essere utilizzate per espandere la zona industriale al di là del Naviglio del Brenta, in Comune di Mira e – qualcuno già ipotizzava – un domani fino a Chioggia. L'alluvione del 4 novembre 1966 venne a scompaginare i piani e a far saltare l'ipotesi di terza zona industriale.

Ora le casse di colmata, in particolare la D-E, possono divenire un'occasione di risarcimento a un territorio troppo violato, innestando un suo uso a fruizione pubblica, come compensazione delle troppo facili speculazioni, in cui l'obiettivo principale è rimasto, troppo a lungo, essenzialmente e totalmente economico. Il termine "Cassa di colmata" sta a indicare una pura operazione di imbonimento di aree lagunari. Sono state semplicemente distinte con delle lettere dell'alfabeto. A indicare ora una loro diversa funzione e fruizione non sarebbe male trovare un nuovo nome per individuarle (del tipo 'Zona protetta...') e si potrebbero distinguere dedicandole alla memoria di alcuni uomini che, in un vero o nell'altro, di loro o dell'ambiente in cui sono collocate si sono interessati (Gaetano Zorzetto, Erminio Cucchini, Piero Foscari, Cesco Chinello...). Potrebbe anche essere un modo un domani, predisponendo dei pannelli esplicativi, di raccontare un po' di storia.

La sorveglianza ed il monitoraggio delle aree demaniali e la verifica della compatibilità idraulica delle varianti urbanistiche

L'intervento del professor Barizza che mi ha preceduto mi aiuta ad affrontare meglio il tema assegnatomi a proposito di casse di colmata. In realtà non mi pare abbia gran senso parlare, a proposito di "ecosistemi da tutelare", di "verifica della compatibilità idraulica delle varianti urbanistiche".

Del resto non mi pare neppure che la "sorveglianza" sia - almeno per gli aspetti di polizia - di competenza regionale. Piuttosto il ruolo della Regione, al di là degli specifici aspetti riguardanti Porto Marghera (bonifiche, riconversione, ecc.) è importante rispetto alla tutela della rete Natura 2000.

Voglio quindi parlare piuttosto **del ruolo e delle funzioni delle aree di gronda lagunare in un processo di ricomposizione ambientale e gestione della rete ecologica**. Come noto le casse di colmata sono isole artificiali, a sud di Venezia, derivate da imponenti opere di bonifica degli anni '60 con l'intento di ampliare le attività portuali e industriali del polo di Marghera. Mai utilizzate per gli scopi a cui erano destinate e poi abbandonate, col tempo esse hanno sviluppato al loro interno un mosaico ambientale differenziato in relazione alla tessitura dei sedimenti utilizzati per la bonifica e al diverso grado di salinità degli stessi.

Queste aree sono prossime alla gronda lagunare della Laguna di Venezia, in un ambito di significativi cambiamenti delle funzioni territoriali ed economiche. In particolare questi ambienti, che sono interni ad una delle più significative Zone di Protezione Speciale dell'Unione Europea (ZPS Laguna di Venezia), rappresentano, unitamente alle aree agricole limitrofe alla conterminazione lagunare (esterne alla ZPS), ampie zone cuscinetto fra le rilevanti funzioni antropiche del territorio e l'ambiente lagunare stesso.

Le aree delle casse di colmata sono aree nucleo nel sistema della rete ecologica regionale, ma sono anche un'opportunità per la valorizzazione delle tradizioni socioculturali della Laguna di Venezia, in quanto elemento fondamentale per la gestione ecosostenibile del territorio mediante azioni indirizzate a favorire:

- la nautica tradizionale
 - la pesca sportiva ecocompatibile
 - la fruizione ecocompatibile del territorio
- (con integrazione di funzioni turistico/ricreative)
- la valorizzazione del contesto paesaggistico-ambientale
- (con il sistema delle valli da pesca)

In questo ambiente dovrà inoltre essere attivato un importante controllo delle specie di fauna selvatica invasive ed alloctone che se da un lato minacciano concretamente la biodiversità, dall'altro arrivano a compromettere anche le funzioni produttive dei luoghi.

Questo approccio gestionale deve inserirsi in un processo di valorizzazione territoriale ed ambientale, e deve contribuire inoltre all'aumento della consapevolezza sull'importanza della biodiversità delle popolazioni residenti in aree tutelate.

Questo tema della consapevolezza deve rappresentare un obiettivo comune per i diversi Enti che dovrà essere raggiunto promuovendo attività di formazione (corsi di formazione professionali, aggiornamento e orientamento, consulenza alle imprese) e di educazione e sensibilizzazione (organizzazione di visite, gite d'istruzione, escursioni e stage, produzione di materiale informativo, corsi di aggiornamento per insegnanti/operatori, laboratori didattici/potenziamento di strutture utilizzabili per corsi e lezioni, allestimenti di ecomuseo/museo, manifestazioni legate alla valorizzazione dell'ambiente, attività editoriali e multimediali).

È importante pure la funzione ecologica degli ambiti agricoli limitrofi alla conterminazione lagunare; infatti del documento per le consultazioni del Piano di Gestione della ZPS Laguna di Venezia, tali zone considerate come "corridoi ecologici", che assicurano una continuità tra ecosistemi, con obiettivo principale di mantenerne la funzionalità e conservarne i processi ecologici (flussi di materia, di energia, di organismi viventi). Sotto quest'aspetto, quindi, la conservazione, la pianificazione e la progettazione in questi ambiti costituiscono uno strumento di conservazione della biodiversità.

I criteri di individuazione delle aree di collegamento ecologico sono differenti rispetto a quelli classici utilizzati per l'individuazione delle aree naturali da proteggere. Mentre su queste ultime vengono privilegiati gli aspetti legati al valore delle presistenze naturalistiche, nelle aree di collegamento ecologico il criterio d'individuazione deve basarsi sull'analisi delle potenzialità nei confronti delle dinamiche biologiche (ad es. alcune aree marginali, pur non presentando particolare valore naturalistico, possono essere determinanti nel mantenere un flusso di individui fra popolazioni).

In altre parole il criterio non deve essere legato al valore naturalistico "puntuale" dell'area individuata, ma deve essere inquadrato, a scala più generale, riguardo al ruolo che questa potenzialmente ricopre nell'ambito delle dinamiche biologiche presenti nel contesto indagato.

Inoltre è il caso di ricordare che la Regione Veneto da decenni si sta occupando di migliorare le diverse condizioni ambientali (qualità delle acque, dell'aria e del suolo) attraverso un articolato piano di disinquinamento, che interessa anche le qualità paesaggistiche, la fruizione e il godimento di questi territori, e che investe tutta la laguna ed il restrostante bacino scolante.

Non dobbiamo peraltro incorrere nell'errore, abbastanza diffus, di considerare l'elemnto naturale come un dato stabile. Proprio la Laguna di Venezia è un ottimo esempio di naturalità variabile, frutto com'è di una molteplicità di fattori, naturali e antropici: l'abbassamento del suolo, naturale e indotto, le oscillazioni del livello del mare, di lungo e medio periodo, liapporto di sedimenti fluviali, la dinamica delle acque marine lungo la costa ...

L'uomo ha sempre cercato di dominare questi fattori nella prospettiva di rendere il bacino lagunare compatibile con varie attività: la pesca, la navigazione, la difesa militare, lo scambio delle merci, i trasporti e, nel'ultimo secolo, anche la produzione industriale.

Poderosi furono gli interventi della Serenissima per allontanare dal bacino lagunare le foci dei grandi fiumi (Piave, Brenta, Sile e Po), e per difendere il cordone litoraneo dalla forza erosiva del mare attraverso la costruzione dei cosiddetti "murazzi", imponenti opere di rinforzo longitudinale in massi lapidei presso l'isola di Pellestrina e il litorale di Sottomarina.

Non meno importanti furono gli interventi del XX seolo: la zona industriale di Porto Marghera, l'aeroporto Marco Polo, lo sviluppo del porto commerciale, la sistemazione delle bocche portuali e il dragaggio dei grandi canali lagunari per adattare la laguna al transito del naviglio di maggiore pescaggio.

Numerosi e complessi sono, oggi, i fattori di criticità del bacino lagunare: dal degrado morfologico causato dal bilancio negativo di sedimento scambiato tra laguna e mare e dall'accrescimento della forza erosiva del moto ondoso e dall'aumento delle capacità di trasporto delle correnti di marca, all'appiattimento dei fondali ove la marea oggi assume caratteri del tutto simili a quelli propri del mare aperto; dalla qualità scadente delle acque e dei sedimenti lagunari, dal rilascio di inquinanti provenienti dai siti contaminati dall'area industriale di Porto Marghera; dal moto ondoso dovuto al traffico acquico che minaccia l'integrità del patrimonio ambientale e storico - architettonico, agli impatti causati da non adeguati sistemi di pelievo delle vongole (pesca ed allevamento).

Infine, ma non meno importante, il fenomeno delle acque alte, connesso alla combinazione di subsidenza, proprio dell'area veneziana, e dell'eustatismo.

Già a partire dalla seconda metà del secolo scorso si è sviluppata una crescente attenzione da parte della comunità scientifica italiana e internazionale per lo studio e l'approfondimento dei fenomeni che regolano l'ambiente lagunare.

Tale interesse ha prodotto una notevole mole di studi e ricerche da parte dei soggetti coinvolti a diverso titolo in questa problematica.

Oltre agli studi di carattere prettamente scientifico compiti da vari organismi di ricerca (Istitui universitari, CNR, ICRAM, CORILA, ecc...) e alle attività di controllo svolte dalle autorità competenti (Istituto Superiore di Sanità, Regione, Enti locali, ARPAV, Sezione Antinquinamento del Magistrato alle acque) vanno considerati gli studi propedeutici alla pogettazione degli interventi per la salvaguardia della laguna, commissionati dal Magistrato alle Acque al concessionario unico Consorzio Venezia Nuova.

Tuttavia, la maggior parte delle attività finora svolte sono state condotte senz'altro il necessario coordinamento, con l'obiettivo di sviluppare approfondimenti su problematiche specifiche, con finalità di volta in volta diverse, per periodi di osservazione limitati nel tempo e spesso su aree specifiche. Inoltre, a causa delle eterogeneità delle metodologie di raccolta, elaborazione e organizzazione delle informazioni, i dati prodotti non sono generalmente confrontabili in modo diretto e necessitano di ulteriori elaborazioni e interpretazioni.

A seguito dell'entrata in vigore del Decreto Ronchi-Costa, il Magistrato alle Acque, per la laguna, e la Regione del Veneto, per il bacino scolante, hanno iniziato un'attività di monitoraggio finalizzata alla verifica degli obiettivi di qualità previsti dal Decreto stesso.

Le attività di monitoraggio del Magistrato alle Acque sono iniziate nel 1999 attraverso la sua Sezione Antinquinamento (SAMA) e sono state affiancate dal 2000 dalle attività previste nello studio "Attività di monitoraggio ambientale della Laguna di Venezia" (MELa) affidato al Consorzio Venezia Nuova ed eseguito in più stralci successivi (MELa1, MELa2, MELa3 e MELa4).

L'analisi delle informazioni raccolte nel corso della redazione del Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Alpi Orientali - Subunità idrografica bacino scolante, laguna di Venezia e mare antistante, in attuazione di quanto previsto dalla Direttiva 2000/60/CE, mostrano come gli sforzi fatti nel Bacino Scolante, a Porto Marghera e nella Laguna per la salvaguardia dell'ecosistema abbiano ottenuto dei risultati apprezzabili. Ad ogni modo l'intervento di salvaguardia non si può considerare concluso e il Piano identifica una serie di misure in tal senso.

Nonostante la qualità dell'acqua e dei sedimenti, lo stato di contaminazione e la biodiversità della Laguna di Venezia si differenziano molto tra un'area e l'altra, possono, tuttavia, essere avanzate alcune considerazioni generali:

- sono stati compiuti molti progressi negli studi e nel monitoraggio dello stato ecologico della Laguna di Venezia e sulla sua evoluzione nel tempo, anche in termini di affidabilità dei dati e di metodi di misurazione utilizzati, tuttavia, la maggior parte delle attività finora svolte sono state condotte senza il necessario coordinamento, con l'obiettivo di sviluppare approfondimenti su problematiche specifiche, con finalità di volta in volta diverse, per periodi di osservazione limitati nel tempo e spesso su aree specifiche;
- la realizzazione di opere idrauliche e interventi diffusi nel territorio del "Bacino scolante" hanno portato alla diminuzione del carico inquinante delle acque che in essa si immettono;
- la messa in sicurezza delle aree inquinate di Porto Marghera e l'adozione di misure di riduzione di scarico degli inquinanti hanno portato ad una diminuzione dell'apporto inquinante di tipo industriale;
- fra le zone più critiche per quanto riguarda la contaminazione delle acque e dei sedimenti ci sono l'area antistante Porto Marghera e le aree intorno ai centri storici lagunari;
- in generale, si riscontra un miglioramento, nel tempo, delle qualità dell'acqua e, in parte, anche dei sedimenti anche se per alcuni metalli (arsenico, cadmio, piombo e mercurio) e per fosforo e azoto le immissioni superano gli apporti massimi ammessi ai sensi del DM 23/4/1998;
- di rilevanza negativa risultano, in relazione anche alla difesa della biodiversità, la perdita delle praterie di fanerogame, la diminuzione dell'abbondanza e diversità specifica delle comunità bentoniche nelle aree sottoposte ad attività di pesca ed allevamento vongole, l'erosione causata dal moto ondoso dal relativo aumento del livello del mare e dai metodi di raccolta della pesca alle vongole con conseguenze sulla variabilità idrogeomorfologica. Risulta, pertanto, evidente l'incompatibilità della pesca alle vongole, in quanto non ancora opportunamente gestita e regolamentata, con le esigenze di salvaguardia della laguna;
- appare importante il ruolo svolto dalla Laguna di Venezia per la nidificazione e la migrazione degli uccelli.

La relazione che intercorre tra i due piani è molto stretta: il contributo alla realizzazione di Rete Natura 2000 dato dalla Direttiva 2000/60/CE attraverso l'individuazione di linee di azione integrate per la protezione di tutte le varietà di ecosistemi acquatici, terrestri e delle zone umide, diventa determinante per avviare un'inversione di tendenza rispetto alle perdite di biodiversità legate alla gestione delle acque.

Per garantire un esito positivo dell'opera di salvaguardia, vanno in primo luogo rimossi i fattori di alterazione dell'ecosistema e in parallelo riorganizzati una serie di fattori attivi per realizzare l'obiettivo principale di qualità del paesaggio.

Non è in discussione il valore della salvaguardia come fase preliminare e tempestiva di tutela, ma è necessario anche integrare una politica di intervento in grado di preservare, mediante un processo evolutivo, anche fortemente orientato, il paesaggio, gli ecosistemi o quelle singole parti che rappresentano gli obiettivi fondamentali nella tutela ambientale.

Una politica attiva operante per la "difesa" dell'ambiente non esaurisce cioè il processo di ricostruzione ambientale. Una scelta di pura conservazione dell'ecosistema "preesistente" può valere solo se si devono salvaguardare elementi insostituibili di segmenti, o schegge genetiche, altrimenti destinati all'estinzione.

In un ambiente fortemente e densamente antropizzato il tentativo di vincolare un paesaggio ecosistema naturale non ha alcuna possibilità di successo, dal momento che, anche per vie imprevedibili, l'alterazione antropica prende il sopravvento.

Neppure un intervento complesso, di controllo e bonifica può garantire l'autosostentamento dell'ecosistema una volta cessati gli interventi di ripristino. Un programma di opere di restauro ambientale è dunque veramente efficace quando consente di avviare l'ecosistema preesistente verso un ciclo soddisfacente di autocontrollo.

Si inserisce in questo quadro - ad esempio - il Progetto Integrato Fusina (P.I.F.), che nasce dall'idea di coordinare gli interventi per la depurazione spinta dei reflui e di rigenerazione delle acque usate mediante la trasformazione dell'attuale impianto di depurazione di Fusina, gestito da V.E.S.T.A. e dimensionato per il trattamento di circa 100.000 mc/d di acque miste (pari a circa 200.000 Abitanti Equivalenti), in centro di trattamento polifunzionale degli scarichi civili e delle acque di prima pioggia di Mestre, Marghera, Porto Marghera e del Mirese, degli scarichi industriali di Porto Marghera, nonché delle acque di falda inquinate drenate nel corso delle operazioni di bonifica attuale nell'area di Porto Marghera.

Tale progetto prevede la predisposizione di un'area umida per l'affinamento dei soli reflui di tipo "A" da realizzarsi in Cassa di Colmata A in vista del loro invio a riutilizzo duale-industriale, con la sistemazione finale dell'area a parco acquatico

fruibile e la predisposizione di un ulteriore post-trattamento in impianto dedicato alle acque affinate in fitodepurazione delle acque da riutilizzare per usi non potabili, che garantisca l'approvvigionamento idrico non potabile per gli di raffreddamento di Porto Marghera e la connessione all'acquedotto CUA1 in previsione di un riutilizzo industriale/duale esteso della risorsa idrica disponibile, con scarico finale nel mare Adriatico, 10 km circa al largo di Lido-Malamocco, dei rifiuti di tipo B e dei rifiuti di tipo A eccedenti la capacità di riuso.

Si comprende pertanto come tutela dell'ambiente, risanamento del territorio, riconversione economico-produttiva e salvaguardia dell'ecosistema nel suo insieme rappresentino una sfida in termini di capacità progettuali e realizzative, ma anche importanti occasioni per un incremento occupazionale stabile e orientato in attività sostenibili, sia nei settori produttivi che in quello dei servizi.

Obiettivo strategico prioritario è perciò la riconversione di Porto Marghera e la riqualificazione del bacino scolante e della stessa laguna di Venezia, sia per quanto possa riguardare gli aspetti produttivi che quelli più propriamente di recupero paesaggistico-territoriale.

Tra le attività di rilevante interesse ambientale attribuite per competenza, la Regione ha intrapreso alcune iniziative in concomitanza con la nomina del Commissario Delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007.

In particolare al fine di superare la situazione di stallo in cui si trova l'avanzamento del complesso di opere connesse al Piano Integrativo Campalto, nel rispetto degli obiettivi ambientali previsti negli strumenti di programmazione e pianificazione, sono state avviate opportune sinergie con il Commissario delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007.

In sede di conferenza di servizi e in sede di riunioni con i soggetti attuatori, convocate dallo stesso Commissario, sono state affrontate le varie problematiche con l'intento di favorire la realizzazione di interventi che garantiscano l'ottimizzazione delle risorse, già destinate dalla Legge Speciale per Venezia, per l'ottenimento di benefici sia ambientali che idraulici.

Da ciò è scaturita la necessità di predisporre un nuovo studio di fattibilità del Piano Integrativo Campalto con l'analisi delle soluzioni possibili compresa quella di convogliare i reflui attualmente attualmente recapitati al depuratore di Campalto, verso il depuratore di Fusina con scarico a mare.

Con DGR 3125 del 20.10.2009 è stato recepito l'aggiornamento del Protocollo d'Intesa che individua, nell'ambito del P.I.C., le opere prioritarie a breve termine, disponendo la conseguente rimodulazione dei finanziamenti, presupposto indispensabile per l'attuazione delle fasi successive.

Inoltre, con l'approvazione, con DGR n. 2227/2009, dello schema di "Accordo di Programma per la Salvaguardia ambientale del bacino del Lusenzo nella laguna Veneziana" poi sottoscritto il 28.07.2009, integrativo all'"Accordo di Programma Qaudro (APQ) per la tutela delle acque e gestione integrata delle risorse idriche" sottoscritto il 23.12.2002, viene individuato quale Soggetto Attuatore il "Commissario Delegato", che potrà avvalersi dei poteri speciali e delle deroghe previste dall'OPCM 3621/07 garantendo il coordinamento della progettazione e della

realizzazione delle opere, fermo restando che, nel caso in cui alla scadenza dell'emergenza di cui all'OPCM 3621/07, e successive proroghe, le opere previste non fossero ancora ultimate, la Regione Veneto subentrerà come soggetto attuatore.

Da un altro punto di vista, il progressivo interrimento dei canali industriali di Porto Marghera e l'impossibilità di procedere alle normali attività di scavo per effetto della contaminazione dei sedimenti dovuta alle attività industriali dei decenni passati ha provocato una situazione di crisi economica e ambientale, rendendo impossibile il transito delle navi con pescaggio oltre i 30 (9,14 m), con grave danno sotto il profilo economico per tutto il sistema industriale dell'area. Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 3 Dicembre 2004 è stato dichiarato, lo stato di emergenza in relazione alla crisi socio-economico-ambientale determinatasi nella laguna di Venezia in ordine alla navigabilità dei canali portuali.

Con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3383 del 3 Dicembre 2004, il Segretario regionale all'ambiente e lavori pubblici è stato nominato Commissario delegato per provvedere all'individuazione e alla realizzazione di tutte le iniziative necessarie a rimuovere i sedimenti inquinati nei canali di grande navigazione, eliminando le situazioni di pericolo e pregiudicando per il normale svolgimento delle attività di navigazione che interessano il Porto di Venezia.

Anche la Regione del Veneto interviene direttamente in merito alla gestione dei fanghi di dragaggio con la sottoscrizione in data 5 Luglio 2005 del "Contratto per l'affidamento e la disciplina della concessione di costruzione e gestione del Progetto Integrato Fusina, ex art. 37-bis, L. 11.02.1994, n.109 e ss.mm.ii." con il concessionario S.I.F.A. s.c.p.a..

Il 3 Agosto 2007, i soggetti pubblici e privati interessati hanno sottoscritto un pre-Accordo di programma, con l'intento di procedere alla firma dell'Accordo di programma definitivo entro il tempo strettamente necessario per effettuare alcuni approfondimenti progettuali e concettuali. Contestualmente è stata avviata una procedura di Agenda 21 per il coinvolgimento e la consultazione della popolazione locale al fine di sensibilizzarla nei riguardi dei problemi affrontati e di concentrare delle soluzioni sostenibili. A tale scopo si sono svolte un'serie di riunioni pubbliche, suddivise per tematiche, conclusesi con una votazione finale collettiva del 17 Marzo 2008, con esito favorevole.

Il 31 Marzo 2008 è stato sottoscritto l'"Accordo di Programma per la Gestione dei Sedimenti di Dragaggio dei Canali di Grande Navigazione e la Riqualificazione Ambientale, Paesaggistica, Idraulica e Viabilistica dell'area di Venezia-Malcontenta-Marghera" nella versione definitiva dal Commissario Delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale dei canali portuali di grande navigazione, mediante realizzazione e gestione di un sito di stoccaggio definito, e più in generale per il raggiungimento degli obiettivi comuni sottoscritti in forma unitaria nell'ambito dell'A. Di P. Infatti, una quota parte della tariffa per la gestione dei sedimenti di dragaggio e dei fanghi di escavo, consentirà il finanziamento e quindi la realizzazione delle opere pubbliche previste nel suddetto Accordo di Programma.

La sottoscrizione dell'Accordo di Programma, consente, di fatto, di affrontare molteplici problemi, risolvendo in modo compatibile, dal punto di vista ambientale, ed economicamente vantaggioso per la Pubblica Amministrazione, lo smaltimento dei fanghi di dragaggio che, per la loro contaminazione, non possono essere smaltiti all'interno della conterminazione lagunare, realizzando contestualmente tutta una serie di altri interventi di riqualificazione ambientale in una vasta area territoriale.

In generale gli interventi oggetto dell'Accordo, in attuazione a cura dei vari sottoscritti sono:

- il dragaggio dei canali di grande navigazione portuali della laguna di Venezia sino alla quota intermedia di -11,00 m s.l.m.m.;
- la messa in sicurezza dell'area 23 ha sita a Porto Marghera e la realizzazione delle prime infrastrutture per lo stoccaggio provvisorio dei sedimenti di dragaggio e delle terre di scavo anche classificati come pericolosi;
- la realizzazione delle infrastrutture necessarie per la gestione di sedimenti di dragaggio e delle terre di scavo, anche pericolosi;
- la realizzazione di una cassa di colmata in area portuale, denominata "Molo Sali", per il refluimento di sedimenti di dragaggio con caratteristiche chimiche "oltre C" Protocollo 1993, classificati come non pericolosi;
- la realizzazione di un impianto di smaltimento definitivo per sedimenti di dragaggio non pericolosi o pericolosi inertizzati/stabilizzati (discarica Vallone Moranzani);
- l'interramento di linee elettriche AT di TERNA nell'ambito della razionalizzazione della rete elettrica AT nelle province di Padova e Venezia;
- l'interramento di linee elettriche MT/BT di ENEL nelle aree interessate dall'Accordo e la realizzazione di una nuova cabina primaria con relativi raccordi alla rete MT esistente;
- la revisione dell'intero sistema della viabilità nelle aree di Marghera, Malcontenta e Moranzani, con la separazione dei flussi veicolari urbani da quelli commerciali-industriali e con la realizzazione di una rete di piste ciclabili;
- interventi sulla rete idraulica del Bacino Lusore con la riqualificazione del sistema idraulico sia delle aree urbane che di quelle agricole per prevenire gli allagamenti;
- il recupero di terreni depressi per farne aree di allagamento controllato per le piogge più intense, (come avvenuto il 26 settembre 2007) ma che vengono attrezzati a parco usufruibile per tutto il resto del tempo;
- la realizzazione di un sistema di parchi urbani;
- la realizzazione di interventi di miglioramento ambientale in fregio al bordo lagunare;
- il trasferimento dello stabilimento della società San Marco Petroli nell'area denominata "23 ha";
- la realizzazione di interventi di fognatura nell'area di Marghera/Malcontenta.

L'evoluzione morfologica della Laguna:***l'importanza della conoscenza per la tutela di un ecosistema unico******La formazione della laguna di Venezia***

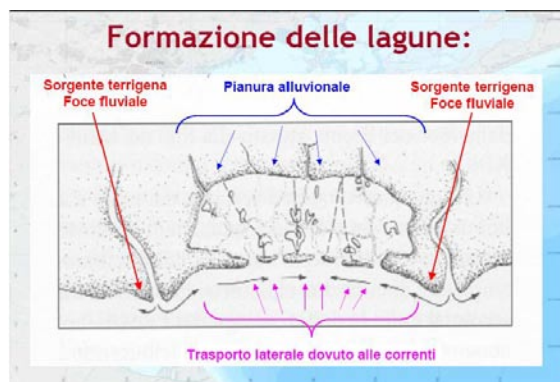
La data di inizio della storia della Laguna di Venezia si può far risalire a circa seimila anni fa quando il livello del mare, dopo alterne variazioni in rapporto alle fasi di glaciazione e deglaciazione, raggiunse un livello simile a quello attuale. In quei tempi, nei luoghi ora occupati dalla laguna, si estendeva una parte dell'antica pianura veneta generata dai depositi alluvionali dei numerosi fiumi che la solcavano scendendo dalle Alpi, come il Brenta e il Piave, o affiorando lungo la linea delle risorgive, come il Dese e il Sile.



Lungo la costa, tra le foci dei fiumi, l'apporto fluviale di sabbie generò una lunga fascia di dune nella zona a bassa energia dove la diminuzione di velocità delle acque fluviali subisce l'incontro con le correnti marine.

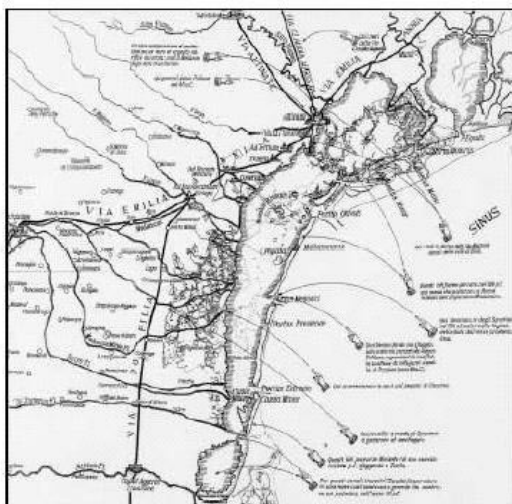
Il cordone delle dune costiere ha dato origine a quelle strette isole parallele alla costa, dette litorali (Cavallino, S.Erasmo, Lido, Pellestrina e Sottomarina), che si trovarono così a separare uno specchio acqueo interno che comunica col mare attraverso le bocche di porto.

Più volte le acque hanno invaso questo bacino (fenomeno detto di trasgressione marina) e si sono ritirate (regressione marina) dall'area occupata dall'attuale laguna in seguito a variazioni del livello del mare combinate con fenomeni di subsidenza.



Interventi antropici

Per secoli i Veneziani dovettero intervenire per difendere la laguna contro interrimenti e impaludamenti: era necessario allontanare il materiale solido, sia quello trasportato dai fiumi, sfocianti direttamente in laguna, sia quello che il mare depositava alle bocche ostruendole. La difesa dal materiale di origine fluviale ebbe un grande successo: le deviazioni dei fiumi Brenta e Sile, che sfociavano in laguna, e l'allontanamento delle foci del Piave e del Po, che investivano troppo da vicino le bocche, impedirono che la laguna si trasformasse in terraferma, ma innescarono col tempo il processo opposto, per cui oggi la laguna perde sedimenti verso il mare e oppone sempre meno resistenza alle forze disgregatrici.

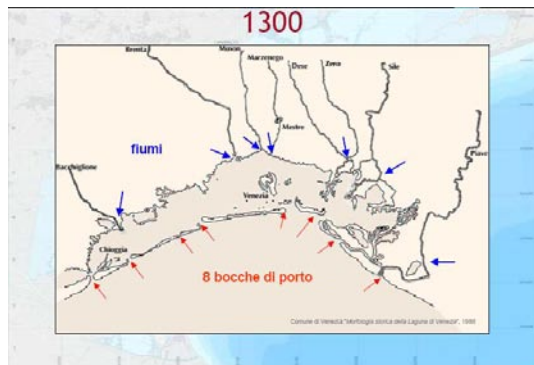


Planta della Laguna nel Periodo Romano e del Basso Impero
(Miozzi, 1968)

I primi interventi dell'uomo per difendere la laguna dagli interrimenti sono cominciati nel 1300, dapprima rivolti a deviare le foci dei fiumi dal centro di Venezia fino ad estrometterle completamente.

Nel 1300, ben 8 grandi corsi d'acqua entravano in Laguna e altrettante bocche di porto permettevano lo scambio di acqua con il mare (attualmente nessun fiume importante immette le proprie acque in Laguna).

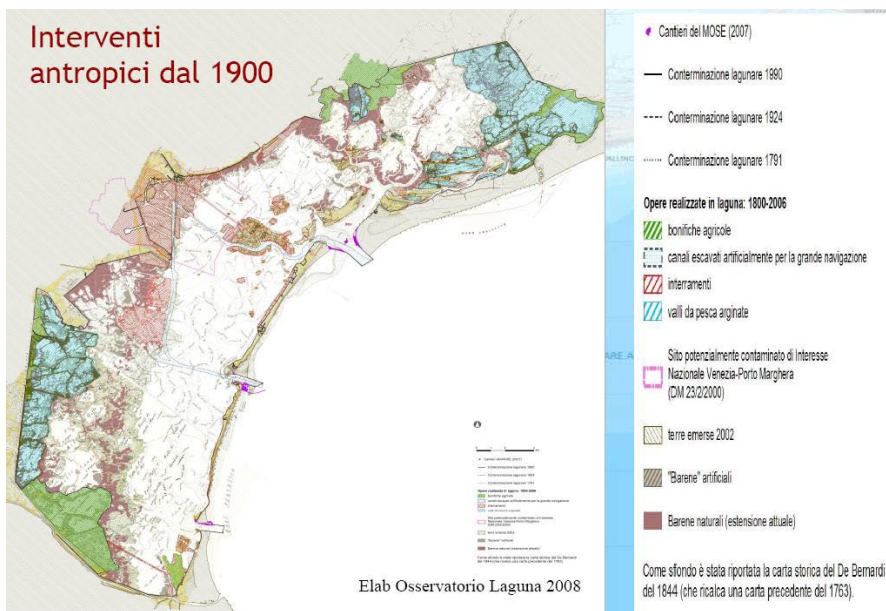
Dal 1700 i veneziani si sono poi rivolti alla difesa dal mare, costruendo i Murazzi, muraglie in pietra poste a protezione di Pellestrina e Lido e "armando" in seguito le bocche di porto con i moli foranei (dal 1810 Malamocco, 1900 Lido e 1930 Chioggia), difendendo i litorali dalle aggressioni del mare ma nel contempo impedendo così l'entrata in laguna di sedimenti.





In poco più di un secolo, ad opera delle sabbie portate dalle correnti (Piave), si è formata la penisola di Cavallino fino a Punta Sabbioni, trasformando S.Erasmo da litorale quale era, a isola interna alla Laguna.

Altri interventi che hanno contribuito a cambiare i “connotati” alla nostra laguna, sono stati gli interrimenti di barene e velme per permettere l’insediamento di Porto Marghera, dell’aeroporto, le casse di Colmata, le bonifiche agricole, l’arginatura delle valli da pesca, lo scavo di grandi canali navigabili e gli interventi recenti alle bocche di porto (Mose).



Gli agenti del cambiamento: subsidenza ed eustatismo, erosione e sedimentazione

I principali fattori che fanno evolvere una laguna verso l’interramento o verso la marinizzazione sono: la subsidenza e l’eustatismo (agenti su scala regionale o globale sul livello del medio mare), la sedimentazione e i fenomeni erosivi (agenti su scala locale).

I PROBLEMI DELLA LAGUNA:

(negli ultimi 100 anni)

SUBSIDENZA	sprofondamento naturale + antropico)	12 cm
EUSTATISMO	Innalzamento globale del livello del mare	15 cm
Livello della laguna è aumentato!		TOT 27 cm

...e in più...

EROSIONE in aumento:

moto ondoso (venti, maree, traffici navali)

pesca vongole

SEDIMENTAZIONE in diminuzione (fiumi deviati, dighe alle bocche)

E' il bilancio di questi processi a decidere in che direzione evolverà la laguna. Per ognuna di queste voci l'uomo ha responsabilità ben precise e dispone di margini di intervento variabili. Durante questo secolo, la subsidenza naturale è stata stimata essere circa mezzo millimetro all'anno, mentre nei tempi passati poteva superare il millimetro annuo.

La subsidenza di origine antropica si può imputare allo sfruttamento della acque di falda, soprattutto per uso industriale. Per questo motivo l'abbassamento del suolo, che per le sole cause naturali sarebbe stato di meno di due centimetri, dal dopoguerra agli anni del boom economico e per lo sviluppo di Porto Marghera, raggiunse ed in qualche luogo superò, la decina di centimetri. In seguito alla rigida regolamentazione degli emungimenti oggi il fenomeno è drasticamente diminuito.

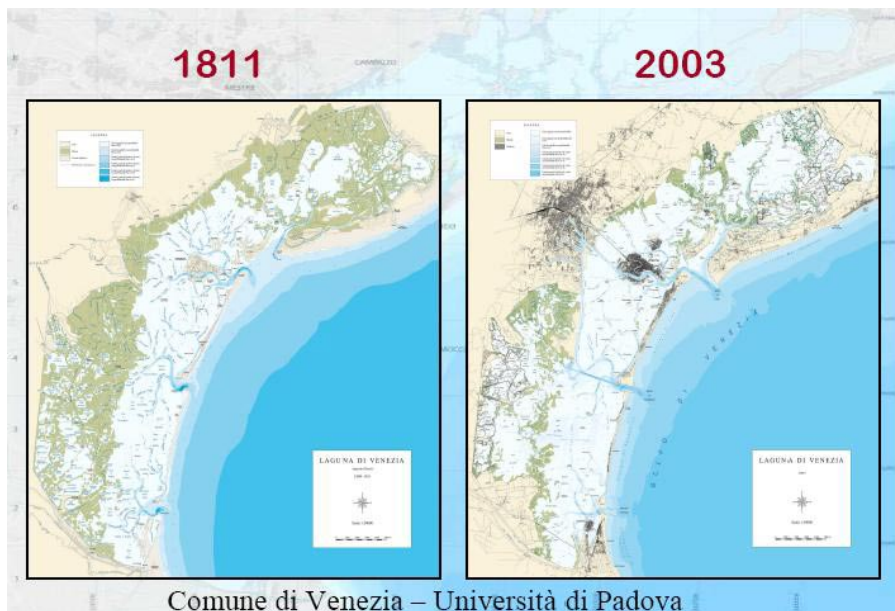
L'**eustatismo** è la variazione del livello medio del mare dovuta a cause climatiche. Durante il nostro secolo l'entità dell'eustatismo è stata di oltre un millimetro all'anno per un totale di circa 15 cm. Il riferimento che nel 1897 indicava il livello medio del mare a Punta della Salute, a Venezia, si trova oggi giorno a 27 cm al di sotto dell'attuale livello. Ciò è dovuto ad un innalzamento dell'Adriatico di circa 15 cm per motivi eustatici e ad un abbassamento della città di circa 12 cm a causa della subsidenza (rif media 2000 – 2009 dati Centro Previsioni e Segnalazione Maree del Comune di Venezia).

La sedimentazione e l'erosione

In un ambiente dinamico, quale la laguna, i fenomeni di **sedimentazione** ed **erosione** devono essere visti come due aspetti di uno stesso processo evolutivo; è stato l'alternare prevalere dell'uno o dell'altro a determinare la direzione del cambiamento.

L'erosione dei fondali e delle barene ad opera dei venti e delle maree - non più compensata come un tempo dall'apporto solido fluviale - è stata accentuata dalla realizzazione dei grandi canali per la navigazione commerciale che hanno aperto la strada all'onda di marea. Tra questi vi sono il canale Vittorio Emanuele, che attraversa il canale della Giudecca e prosegue per Porto Marghera, e il canale di Malamocco-Marghera, più noto come canale dei petroli.

Assistiamo così ad una perdita verso il mare di circa un milione di metri cubi



di sedimento all'anno e ad una tendenza alla omogeneizzazione delle quote dei canali e perdita areale delle barene.

A causa dell'erosione, la superficie delle barene nel corso dell'ultimo secolo si è ridotta ad un terzo, **passando dai 150 kmq stimati nel 1901 ai 47,5 attuali**, comprese le casse di colmata (D'Alpaos, 2010). Le azioni umane più dirette si concretizzano nell'eccessivo moto ondoso generato dai natanti e nell'impatto sul fondale degli attrezzi da pesca, come turbosoffianti e rasche, utilizzati per la raccolta dei molluschi (vongole), che mettono in sospensione il sedimento che viene poi trasportato fuori dalla laguna dalla marea uscente.

La regimentazione dei grandi fiumi, come il Piave, hanno drasticamente diminuito l'apporto solido che alimentava le spiagge al punto da far prevalere i fenomeni di erosione su quelli di accumulo ed inoltre ha modificato la salinità accentuando il carattere marino.

Il secolo scorso, inoltre, è stato caratterizzato da altri drastici cambiamenti di logica gestionale ed evolutiva, in particolare sono stati operati grandi interventi di bonifica (cioè di interrimento artificiale) che non si configurano più come gestione, ma come eliminazione di vaste superfici lagunari; a questi si sono aggiunti gli usi della laguna e della sua gronda che hanno provocato

immissioni di sostanze inquinanti ed energie erosive (moto ondoso), con effetti tali da compromettere caratteri e funzionalità di un sistema delicato e unico.



L'Atlante della Laguna: uno strumento moderno per la conoscenza e la tutela del nostro ambiente (www.silvenezia.it)

Il progetto “Atlante della laguna” è nato nel 2002 con lo scopo di rendere disponibili a un vasto pubblico di esperti e cittadini le informazioni sull’ambiente della Laguna di Venezia, il suo bacino scolante e la zona costiera prospiciente, organizzandole in modo organico.

Nel 2006 l'intenzione ha raggiunto la sua realizzazione concreta nella pubblicazione del volume “***Atlante della laguna, Venezia tra terra e mare***” (Marsilio), grazie al lavoro congiunto di un grande numero di enti e istituzioni che operano in laguna coordinati dal Comune di Venezia - Osservatorio Naturalistico della Laguna e dal CNR ISMAR.

L'evoluzione del progetto si è concretizzata nella pubblicazione in un sito internet, che attualmente contiene la versione online dell’ Atlante—libro del 2006 e la sua nuova versione web gis “dinamica” costantemente aggiornata.



Il volume del 2006



“L’Atlante dinamico web gis”

Un progetto da condividere.

Un principio chiave dell’Atlante della laguna è la cooperazione tra gli Enti che producono dati ambientali sulla laguna di Venezia ed il suo intorno.

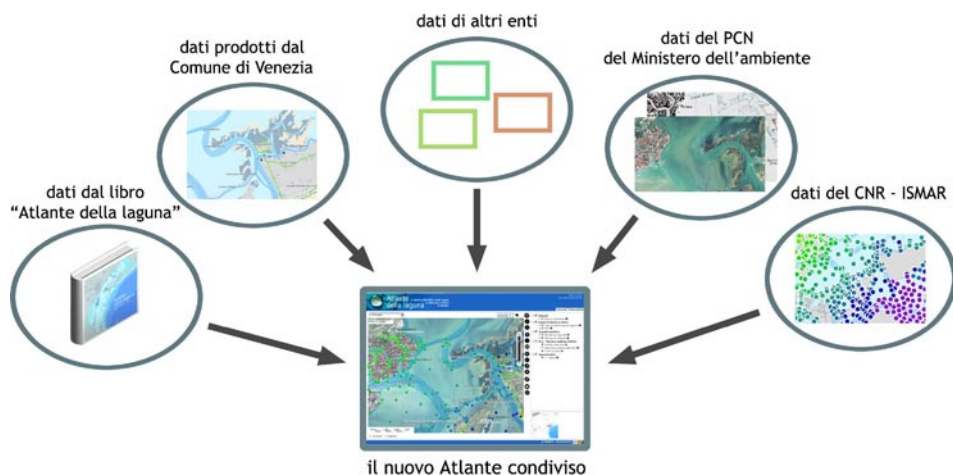
Grazie a questo strumento, gli Enti interessati hanno l’opportunità di visualizzare i dati ambientali in proprio possesso integrati con quelli provenienti dagli altri Enti cooperanti, attraverso un portale condiviso messo a disposizione dall’amministrazione Comunale, con la garanzia del mantenimento del controllo e della proprietà originale del dato.

Sono attualmente partner dell’Atlante della laguna il CNR-ISMAR e il Portale Cartografico Nazionale del Ministero dell’Ambiente.

Perché cooperare?

I vantaggi della cooperazione sono evidenti, sia per gli utenti, sia gli enti partner. L'utente dell'Atlante, esperto, professionista o cittadino che sia, grazie all'Atlante della laguna può creare una mappa personalizzata in base alle proprie specifiche esigenze avendo a disposizione nello stesso portale le informazioni prodotte da più Enti, che attualmente sono recuperabili solo accedendo a diversi siti web o a banche dati proprietarie.

Gli enti partner potranno fornire in automatico, attraverso la rete, le informazioni attualmente richieste agli uffici, con un significativo risparmio di tempo. Semplici richieste da parte dei cittadini interessati, potranno essere espletate semplicemente accedendo al portale dell'Atlante con la possibilità di scaricarle direttamente.



La direttiva di Aarhus e la direttiva INSPIRE

La strategia che sta dietro all'Atlante della laguna è una scelta obbligata oltre che voluta: due importanti strumenti legislativi europei, la direttiva di Aarhus sull'accesso pubblico ai dati ambientali (2004/3/EC) e la Direttiva INSPIRE che fornisce i criteri e la metodologia per la creazione di un'infrastruttura di dati spaziali europea (2007/2/CE), sono state entrambe recepite dall'Italia.

Ciò che le due direttive richiedono coincide con l'obiettivo del progetto Atlante della laguna: il libero accesso dei cittadini alle informazioni ambientali e l'interoperabilità dei dati territoriali tra i vari livelli e i vari settori della pubblica amministrazione.

Aderire al progetto dell'Atlante della laguna significa porsi al passo coi tempi e creare nell'ambito della laguna veneta un modello di riferimento per altri.

Un progetto Open Source

L'Atlante della laguna è un progetto che utilizza esclusivamente applicativi open source: la sua gestione non ha costi di licenza software, con un notevole risparmio per l'amministrazione pubblica e quindi per i cittadini.

L'Atlante della laguna è online all'indirizzo www.silvenezia.it.

Esempi di utilizzo dell'Atlante della Laguna

Con l'Atlante è possibile prendere confidenza con semplici strumenti di navigazione geografica, sovrapporre mappe tematiche diverse e consultare contenuti ambientali relativi all'ecosistema lagunare come a flora, la fauna, la geologia, la storia e molto altro ancora.

Un esempio di utilizzo delle mappe dell'Atlante per scoprire il territorio è disponibile nella sezione dedicata agli itinerari naturalistici, dove è possibile visualizzare i percorsi su una base cartografica/ortofoto avendo a disposizione informazioni ambientali di vario tipo e contenuti logistici a portata di click.

Bibliografia essenziale

“L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche e delle sue carte idrografiche” Città di Venezia, L.D'Alpaos –2010 Venezia

“Atlante della laguna. Venezia tra terra e mare” Città di Venezia - Osservatorio Naturalistico della Laguna, CNR-ISMAR Venezia, Guerzoni S., Tagliapietra D. (a cura di) – Marsilio Editori, 2007 Venezia.

“Atlante della laguna: Sistema Informativo della Laguna e della zona costiera di Venezia”
“Morfologia Storica della laguna di Venezia” Comune di Venezia, Arsenale editrice 1988

GIOVANNI CECCONI

con la collaborazione di: Claudia Cerasuolo, Stefano Libardo, Francesca Turco
THETIS - CCONSORZIO VENEZIA NUOVA

Co-evoluzione di società e ambiente nella Laguna di Venezia

La laguna di Venezia è da sempre un complesso sistema sociale e ambientale, in continua evoluzione. La laguna di oggi è tuttavia frutto combinato delle azioni naturali e di quelle poste in essere dall'uomo in età storica, a partire dal 1300 quando si cominciò a deviare il corso dei tributari sfocianti in laguna, per evitarne l'interramento.

L'impero Romano, l'impero Bizantino e la repubblica di Venezia hanno lasciato segni inconfondibili dei loro insediamenti in perfetta sintonia con il mantenimento dell'ambiente naturale, evidenziando che fin dall'antichità è stato riconosciuto l'alto valore attribuito al capitale naturale ed ai servizi che lo stesso svolge per supportare la qualità della vita dell'uomo (ecological good and services). La salvaguardia della città di Venezia dagli allagamenti e dall'erosione è strettamente collegata al risanamento della struttura idro-morfologica della laguna e del litorali. Spiagge, dune, barene, velme, fondali, canali hanno subito vistose trasformazioni per subsidenza, crescita del livello dei mari, drastica riduzione degli apporti sedimentari, eccesso di energia ondosa, navigazione, pesca con attrezzi meccanici.

Senza una organizzazione idro-morfologica e biologica complessa i sedimenti sono risospesi e trasportati dai fondali e dalle barene sino ai canali ove vi si depositano o da dove si disperdono fino in mare: ne risulta un generale appiattimento con la perdita oltre che delle forme anche della molteplicità di habitat e di funzioni proprie dei sistemi idro-morfologici e biologici complessi.

Le attività di recupero della struttura idro-morfologica lagunare condotte dal Magistrato alle Acque a partire dal 1986 riguardano il ripascimento di spiagge e il ripristino del cordone di dune, la ricostruzione e la protezione delle barene e velme, la difesa locale del centro storico di Venezia e di altri centri minori in laguna e la chiusura temporanea delle tre bocche di porto per mezzo di barriere mobili in occasione delle acque alte.

Per complessità degli habitat e caratteristiche della pressione antropica, la laguna di Venezia è uno speciale laboratorio in cui vengono effettuati interventi di recupero morfologico e ambientale, ispirandosi al millenario concetto veneziano del porto: la ricerca dell'armonia fra terra e mare, protezione e apertura, competizione e collaborazione, sviluppo e conservazione, che chiamiamo co-evoluzione.

1. Il rinforzo dei litorali

Per il rinforzo dei litorali veneziani, il Magistrato alle Acque di Venezia ha messo in atto una tecnica particolarmente efficace e flessibile: il ripascimento protetto. Infatti la difesa di un litorale mediante la costruzione di una nuova spiaggia protetta con pennelli in pietrame è senza dubbio la soluzione economicamente più vantaggiosa.

La progettazione e la realizzazione di queste opere è stata fondata su numerosi approfondimenti tecnico-scientifici:

- con modelli matematici e fisici si è stabilita la dimensione delle celle e il volume delle sabbie di ripascimento in modo da garantire la profondità di spiaggia sufficiente per dissipare l'energia delle onde, anche in condizione di acqua alta, per burrasche con tempo di ritorno di 300 anni senza tracimazioni significative sopra le arginature costiere;

- con rilievi geofisici e ambientali si sono individuate e caratterizzate anche da punto di vista ambientale le cave marine definendo le tecniche e le modalità di prelievo per non arrecare danni permanenti alle comunità di fondale.

Dal 1995 ad oggi (2010) si è intervenuti su sei litorali per un tratto complessivo di 60 km di costa, apportando circa 9,2 milioni di m³ di sabbia per l'ampliamento o la ricostruzione delle spiagge; con 8 km di dune artificiali munite di frangivento ed impianti di ammfiofile.

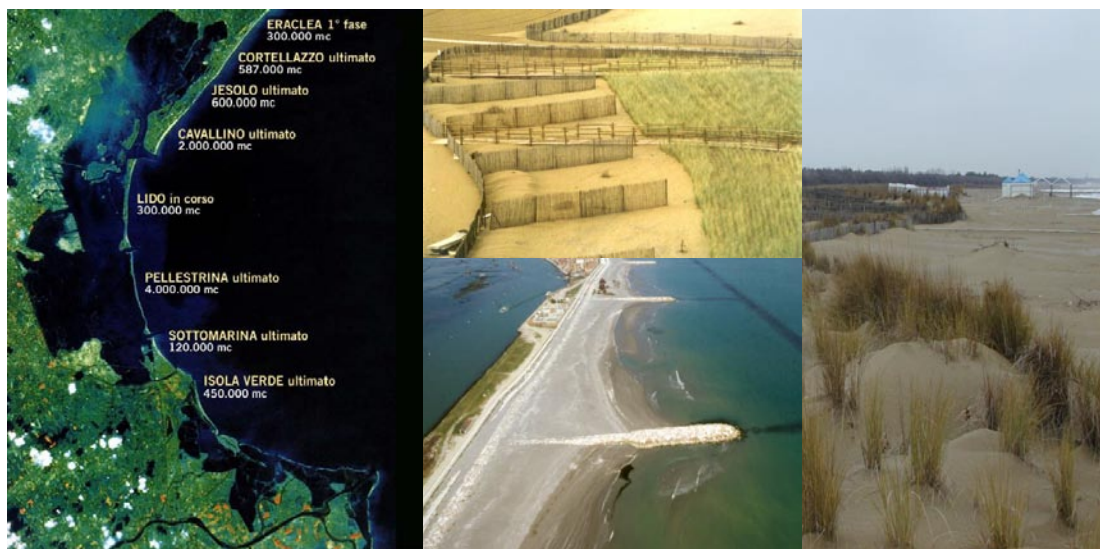


Figura 1. Il rinforzo dei litorali veneziani: creazione di codoni dunosi lungo il litorale di Cavallino (a destra); ripascimento protetto nel litorale di Pellestrina (sotto).

2. La ricostruzione di velme e barene

Riprendendo una consuetudine secolare, dal 1986 il Magistrato alle Acque di Venezia ha riutilizzato i sedimenti di risulta dei dragaggi di manutenzione dei canali per formare depositi che nel tempo, con l'energia della marea e delle onde, si sono naturalizzati formando habitat di velma e di barena. Oggi, a oltre 20 anni di distanza dalle prime opere, la superficie di barene e velme ricostruite si estende per 11.5 km²: il doppio degli areali naturali che si sono erosi nello stesso arco di tempo (84 barene completate per 8.5 km², 14 velme e sovralti completati per 1.5 km², 11 barene in corso per 1.5 km²). Tali strutture sono state realizzate con il riuso di 18 106 m³ di sedimenti.

Oltre al valore estetico, paesaggistico e naturalistico con habitat, biotopi e specie di pregio protette dalle direttive europee - come l'avifauna e l'ittiofauna degli ambienti umidi, l'entomofauna e le rare specie di vegetazione alofila - le barene e le velme assicurano meta-stabilità al sistema idro-morfologico; esse infatti limitano la formazione e la propagazione delle onde attraverso i fondali, guidano i flussi lungo i canali e soprattutto, entro certi limiti, hanno la capacità di adattarsi alla crescita del livello medio del mare o dell'energia delle onde in virtù di specie vegetali e bentoniche che provvedono alla bio-stabilizzazione e alla regolazione della quota superficiale attorno alle normali alte maree.

Attraverso studi, sperimentazioni e soprattutto rilievi e monitoraggi, nel corso degli anni sono state selezionate le conoscenze necessarie per la gestione dei processi di naturalizzazione dei depositi di sedimento, per la migliore evoluzione da habitat di neoformazione agli assetti idro-morfologici e biologici di maggiore complessità.

Lo sviluppo del metodo ha riguardato: la messa a punto delle tecniche più idonee per la formazione dei depositi iniziali di velme e barene; i materiali e le strutture meno impattanti per proteggerne i bordi; le modalità di ricarica della superficie barenale, i dispositivi per ridurre la generazione e propagazione delle onde o per contenerne gli effetti erosivi della pesca e della navigazione portuale.



Figura 2. Realizzazione di strutture morfologiche artificiali. Stadio 0: refluento di miscela di sedimento e acqua entro conterminazioni. Già nella prima fase di realizzazione si creano aree favorevoli all'alimentazione e alla nidificazione dell'avifauna; si creano aree favorevoli all'alimentazione e alla nidificazione dell'avifauna.



Figura 3. Esempi di protezioni locali dei bordi di velme e barene naturali anche attraverso la sperimentazione di schermi di sedimentazione, ripascimento superficiale, canali di vivificazione e trapianti di vegetazione.

Sono state valutate le principali funzioni idro-morfologiche e ambientali svolte dalle 100 strutture morfologiche realizzate dal 1986 al 2007: le attività di monitoraggio hanno evidenziato che, generalmente, la progressiva evoluzione da un deposito di sedimento all'habitat a marea richiede un periodo di 5-10 anni, attraverso 5 stadi differenti per tessuto idro-morfologico, struttura della vegetazione e numero di specie nidificanti.



Figura 4. STADIO 1 da 2 mesi a 1 anno dalla realizzazione (sinistra) e STADIO 5 a oltre 10 anni dalla realizzazione (destra).

2.1 struttura della vegetazione

Le barene sono habitat di interesse comunitario da tutelare secondo le normative europee. Nella gran parte dei casi le strutture artificiali evolvono sino a presentare habitat a barena di interesse comunitario.

(Secondo la direttiva CEE 92/43 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche: Salicornietum venetae (Salicornieto è Habitat comunitario non prioritario cod. 1310), Puccinellio festuciformis - Sarcocornietum fruticosae (Sarcocornieto-Habitat comunitario non prioritario cod. 1420), Prati a Spartina (Spartinion maritimae - Habitat comunitario non prioritario cod. 1320); Steppe salate mediterranee (Limonetalia - Habitat comunitario prioritario cod.1510).

Dai monitoraggi, al dicembre 2007, risulta che le barene artificiali hanno una densità di habitat di pregio simile a quella delle barene naturali: infatti nelle barene naturali l'estensione degli habitat con specie di interesse comunitario è pari al 60% della superficie totale (24 km² su 40) e nelle barene artificiali è pari al 42% (2.7 km² su 6.3 rilevati).

Quando le strutture raggiungono gli stadi superiori, lo sviluppo delle specie vegetali è accompagnato dal peculiare processo di adattamento della quota della struttura al livello medio del mare per cattura di sedimento e di materia organica, con modalità del tutto equivalenti al processo di auto-conservazione tipico per le barene naturali.

2.2 Avifauna nidificante

Nel corso della loro evoluzione le barene artificiali costituiscono areali idonei alla sosta, alimentazione e nidificazione di diverse specie di uccelli di area umida *(in particolare è stata rilevata la nidificazione di 13 specie di uccelli acquatici di cui 5 di importanza comunitaria (indicate con il simbolo *): Volpoca, Germano reale, Mestolone, Pavoncella, Beccaccia di mare, Cavaliere d'Italia*, Avocetta*, Corriere piccolo, Fratino*, Pettegola, Gabbiano reale, Sterna comune*, Fraticello*)* nelle barene artificiali della laguna di Venezia specie di particolare pregio come Volpoca, Beccaccia di mare, Cavaliere d'Italia, Avocetta, Fratino, Pettegola, Gabbiano reale, Fraticello, nidificano con un numero di coppie tale da contribuire significativamente al totale nazionale.

Mentre nelle barene naturali già di qualche km² nidificano 4-6 specie di interesse naturalistico: pettegola, germano reale, beccamoschino, cavaliere d'Italia, ma anche fratino e fraticello, con l'inserimento di barene artificiali si riscontrano altre 3 specie: beccaccia, volpoca, corriere piccolo, con un sostanziale aumento della ricchezza specifica.

Nelle barene naturali e soprattutto in quelle artificiali notevole è la densità di pettegola, una specie particolarmente importante, con 40 coppie / km₂ .

3. Considerazioni conclusive e sviluppi futuri

Gli interventi sin qui realizzati, con l'impiego di 18 milioni di m³ di sedimento, hanno garantito la conservazione quantitativa e funzionale degli habitat a barena della laguna di Venezia.

Il riuso dei sedimenti è una strategia d'intervento fondamentale che permette di adattarsi alla crescita relativa del mare, avviando processi C.O.O.S. per l'ingegneria della resilienza (*Confined Ontic Open System*, Enzo Tiezzi).

Un'altra soluzione adattativa d'avanguardia sono le barriere mobili che permettono il controllo delle acque alte ma anche il miglioramento del ricambio idrico.

Gli habitat a barena ricostruiti presentano una struttura della vegetazione che nel 60% dei casi mostra un livello di naturalità adeguato all'età mentre nel 27% dei casi sono necessari piccoli interventi correttivi e solo nel 13% dei casi sono da prevedere ricariche o riduzioni del volume di sedimento per sopperire alla carenza o all'eccesso di quota.

In futuro, per contenere i processi erosivi dei bassi fondali, dovuti all'eccesso di energia delle onde ed alle correnti trasversali sarà necessario concertare nuovi assetti del paesaggio che consentano di realizzare adeguate strutture di intercettazione e canalizzazione a velma o a sovrizzo di fondale.

L'efficacia degli interventi dipende infatti dal superamento del vincolo formale del "com'era dov'era" in favore della "conservazione delle funzioni", su questa linea, nella zona del Canale dei Petroli a Fusina e del Canale dei Marani a nord di Venezia, sono già in corso due importanti interventi in cui si impiegano i sedimenti sabbiosi provenienti dagli scavi per la costruzione delle barriere mobili alle bocche di porto.

In conclusione la gestione sostenibile dei territori costieri si deve basare sul perseguire l'eccellenza nella conservazione e valorizzazione delle risorse naturali e sociali con azioni basate sul principio di una gestione ottimale dei processi di co-evoluzione del sistema naturale e sociale.

Si tratta quindi di avviare processi strutturanti di tipo idro-morfo-biologico guidati dalle energie naturali: vento, onde, maree per il trasporto di acqua, sedimenti e nutrienti, energia solare per la produzione primaria, la biodiversità, la catena trofica a partire dai filtri microbici, le piante.

CLAUDIO MENICHELLI

SOPRINTENDENZA BAP VENEZIA E LAGUNA

Prospettive per lo stato di salvaguardia della Laguna di Venezia

***ATTUALE ORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITÀ CULTURALI***

GLI ORGANI PERIFERICI

Soprintendenze per i Beni architettonici e paesaggistici

Soprintendenze per il patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico

Soprintendenze per i Beni Archeologici

Soprintendenze Archivistiche

Archivi di Stato

Biblioteche statali

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

IL CODICE DEI BENI CULTURALI

D.Lgs n. 42 del 22 gennaio 2004

PARTE PRIMA	DISPOSIZIONI GENERALI
PARTE SECONDA	BENI CULTURALI
PARTE TERZA	BENI PAESAGGISTICI
PARTE QUARTA	SANZIONI
PARTE QUINTA	DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Articolo 3 - Tutela del patrimonio culturale

1. La tutela consiste nell'esercizio delle funzioni e nella disciplina delle attività dirette, sulla base di un'adeguata attività conoscitiva, ad individuare i beni costituenti il patrimonio culturale ed a garantirne la protezione e la conservazione per fini di pubblica fruizione.

2. L'esercizio delle funzioni di tutela si esplica anche attraverso provvedimenti volti a conformare e regolare diritti e comportamenti inerenti al patrimonio culturale.

Articolo 6 - Valorizzazione del patrimonio culturale

1. 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. Essa comprende anche la promozione ed il sostegno degli interventi di conservazione del patrimonio culturale. In riferimento ai beni paesaggistici la valorizzazione comprende altresì la riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposti a tutela compromessi o degradati, ovvero la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati.

[Comma così modificato dai decreti legislativi 156/2006 e 157/2006]

2. La valorizzazione è attuata in forme compatibili con la tutela e tali da non pregiudicarne le esigenze.

3. La Repubblica favorisce e sostiene la partecipazione dei soggetti privati, singoli o associati, alla valorizzazione del patrimonio culturale.

Articolo 29 - Conservazione

1. La conservazione del patrimonio culturale è assicurata mediante una coerente, coordinata e programmata attività di studio, prevenzione, manutenzione e restauro.

2. Per prevenzione si intende il complesso delle attività idonee a limitare le situazioni di rischio connesse al bene culturale nel suo contesto.

3. Per manutenzione si intende il complesso delle attività e degli interventi destinati al controllo delle condizioni del bene culturale e al mantenimento dell'integrità, dell'efficienza funzionale e dell'identità del bene e delle sue parti.

4. Per restauro si intende l'intervento diretto sul bene attraverso un complesso di operazioni finalizzate all'integrità materiale ed al recupero del bene medesimo, alla protezione ed alla trasmissione dei suoi valori culturali. Nel caso di beni immobili situati nelle zone dichiarate a rischio sismico in base alla normativa vigente, il restauro comprende l'intervento di miglioramento strutturale.

5. Il Ministero definisce, anche con il concorso delle regioni e con la collaborazione delle università e degli istituti di ricerca competenti, linee di indirizzo, norme tecniche, criteri e modelli di intervento in materia di conservazione dei beni culturali.

...

11. Mediante appositi accordi o intese il Ministero e le regioni, anche con il concorso delle università e di altri soggetti pubblici e privati, possono istituire congiuntamente centri, anche a carattere interregionale, dotati di personalità giuridica, cui affidare attività di ricerca, sperimentazione, studio, documentazione ed attuazione di interventi di conservazione e restauro su beni culturali, di particolare complessità. Presso tali centri possono essere altresì istituite, ai sensi del comma 9, scuole di alta formazione per l'insegnamento del restauro.

PARTE TERZA - Beni paesaggistici – artt 131-159

TITOLO I – Tutela e valorizzazione

Capo I – Disposizioni generali – artt 131-135

Capo II – Individuazione dei beni paesaggistici – 136-142

Capo III – Pianificazione paesaggistica – 143- 145

Capo IV – Controllo e gestione dei beni soggetti a tutela – 146 - 155

Capo V – Disposizioni di prima applicazione e transitorie – 156 - 159

FINALITÀ DEI PIANI PAESAGGISTICI

- costruire un sistema integrato di tutela paesaggistica del territorio che impegni stato regioni province comuni nell'azione di valorizzazione, difesa e controllo del paesaggio
- potenziare e superare gli strumenti di tutele che ora sono basati:
 - vincoli ex 1497/39
 - aree tutelate per legge (galasso)
 - gradi di protezione degli strumenti urbanistici
 - legislazioni speciali
- innescare dei processi di riqualificazione del territorio

PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Articolo 135

1. Lo Stato e le regioni assicurano che il paesaggio sia adeguatamente conosciuto, tutelato e valorizzato. A tale fine le regioni, anche in collaborazione con lo Stato, nelle forme previste dall'articolo 143, sottopongono a specifica normativa d'uso il territorio, approvando piani paesaggistici, ovvero piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesaggistici, concernenti l'intero territorio regionale, entrambi di seguito denominati "piani paesaggistici".

2. I piani paesaggistici, in base alle caratteristiche naturali e storiche, individuano ambiti definiti in relazione alla tipologia, rilevanza e integrità dei valori paesaggistici.

3. Al fine di tutelare e migliorare la qualità del paesaggio, i piani paesaggistici definiscono per ciascun ambito specifiche prescrizioni e previsioni ordinate:

a) al mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie dei beni sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi;

b) all'individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio compatibili con i diversi livelli di valore riconosciuti e con il principio del minor consumo del territorio, e comunque tali da non diminuire il pregio paesaggistico

di ciascun ambito, con particolare attenzione alla salvaguardia dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO e delle aree agricole;

c) al recupero e alla riqualificazione degli immobili e delle aree compromessi o degradati, al fine di reintegrare i valori preesistenti, nonché alla realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati;

d) all'individuazione di altri interventi di valorizzazione del paesaggio, anche in relazione ai principi dello sviluppo sostenibile.

[articolo così sostituito dal D.Lgs. 157/2006]

AREE TUTELE PER LEGGE “GALASSO”

(Sottosegretario Beni Culturali Giuseppe Galasso)

Articolo 142

1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo:

a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;

b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;

c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;

d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;

e) i ghiacciai e i circhi glaciali;

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;

h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;

i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;

l) i vulcani;

m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del presente codice.

Articolo 143

(Accordo MiBAC Regione Veneto 15 LUGLIO 2009)

1. L'elaborazione del piano paesaggistico si articola nelle seguenti fasi:

- a) ricognizione dell'intero territorio, considerato mediante l'analisi delle caratteristiche storiche, naturali, estetiche e delle loro interrelazioni e la conseguente definizione dei valori paesaggistici da tutelare, recuperare, riqualificare e valorizzare;
- b) puntuale individuazione, nell'ambito del territorio regionale, delle aree di cui al comma 1, dell'articolo 142 e determinazione della specifica disciplina ordinata alla loro tutela e valorizzazione;
- c) analisi delle dinamiche di trasformazione del territorio attraverso l'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità del paesaggio, nonché la comparazione con gli altri atti di programmazione, di pianificazione e di difesa del suolo;
- d) individuazione degli ambiti paesaggistici di cui all'articolo 135;
- e) definizione di prescrizioni generali ed operative per la tutela e l'uso del territorio compreso negli ambiti individuati;
- f) determinazione di misure per la conservazione dei caratteri connotativi delle aree tutelate per legge e, ove necessario, dei criteri di gestione e degli interventi di valorizzazione paesaggistica degli immobili e delle aree dichiarati di notevole interesse pubblico;
- g) individuazione degli interventi di recupero e riqualificazione delle aree significativamente compromesse o degradate e degli altri interventi di valorizzazione;
- h) individuazione delle misure necessarie al corretto inserimento degli interventi di trasformazione del territorio nel contesto paesaggistico, alle quali debbono riferirsi le azioni e gli investimenti finalizzati allo sviluppo sostenibile delle aree interessate;
- i) tipizzazione ed individuazione, ai sensi dell'articolo 134, comma 1, lettera c), di immobili o di aree, diversi da quelli indicati agli articoli 136 e 142, da sottoporre a specifica disciplina di salvaguardia e di utilizzazione.

2. Il piano paesaggistico, anche in relazione alle diverse tipologie di opere ed interventi di trasformazione del territorio, individua le aree nelle quali la loro realizzazione è consentita sulla base della verifica del rispetto delle prescrizioni, delle misure e dei criteri di gestione stabiliti nel piano paesaggistico ai sensi del comma 1, lettere e), f), g) ed h), e quelle per le quali il piano paesaggistico definisce anche specifiche previsioni vincolanti da introdurre negli strumenti urbanistici in sede di conformazione e di adeguamento ai sensi dell'articolo 145.

3. Le regioni, il Ministero ed il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio possono stipulare intese per l'elaborazione congiunta dei piani paesaggistici. Nell'intesa e' stabilito il termine entro il quale deve essere completata l'elaborazione del piano. Il contenuto del piano elaborato congiuntamente forma oggetto di apposito accordo preliminare ai sensi degli articoli 15 e 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni. Entro i novanta giorni successivi all'accordo il piano e' approvato con provvedimento regionale. Decorso inutilmente tale termine, il piano e' approvato in via sostitutiva con decreto del Ministro, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. L'accordo preliminare stabilisce altresì i presupposti, le modalita' ed i tempi per la revisione del piano, con particolare riferimento all'eventuale sopravvenienza di provvedimenti emanati ai sensi degli articoli 140 e 141.

4. Nel caso in cui il piano sia stato approvato a seguito dell'accordo di cui al comma 3, nel procedimento autorizzatorio di cui agli articoli 146 e 147 il parere del soprintendente e' obbligatorio, ma non vincolante.

5. Il piano approvato a seguito dell'accordo di cui al comma 3 puo' altresì prevedere: a) la individuazione delle aree, tutelate ai sensi dell'articolo 142 e non oggetto di atti o provvedimenti emanati ai sensi degli articoli 138, 140, 141 e 157, nelle quali la realizzazione di opere ed interventi puo' avvenire previo accertamento, nell'ambito del procedimento ordinato al rilascio del titolo edilizio, della loro conformita' alle previsioni del piano paesaggistico e dello strumento urbanistico comunale; b) la individuazione delle aree gravemente compromesse o degradate nelle quali la realizzazione degli interventi effettivamente volti al recupero ed alla riqualificazione non richiede il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 146.

6. L'entrata in vigore delle disposizioni di cui ai commi 4 e 5 e' subordinata all'approvazione degli strumenti urbanistici adeguati al piano paesaggistico, ai sensi dell'articolo 145.

7. Il piano puo' subordinare l'entrata in vigore delle disposizioni che consentono la realizzazione di opere ed interventi senza autorizzazione paesaggistica, ai sensi del comma 5, all'esito positivo di un periodo di monitoraggio che verifichi l'effettiva conformita' alle previsioni vigenti delle trasformazioni del territorio realizzate.

8. Il piano prevede comunque che nelle aree di cui al comma 5, lettera a), siano effettuati controlli a campione sulle opere ed interventi realizzati e che l'accertamento di un significativo grado di violazione delle previsioni vigenti determini la reintroduzione dell'obbligo dell'autorizzazione di cui agli articoli

146 e 147, relativamente ai comuni nei quali si sono rilevate le violazioni.

9. Il piano paesaggistico individua anche progetti prioritari per la conservazione, il recupero, la riqualificazione, la valorizzazione e la gestione del paesaggio regionale indicandone gli strumenti di attuazione, comprese le misure incentivanti. [articolo così sostituito dal D.Lgs.157/2006]

CODICE BENI CULTURALI

Articolo 129

Provvedimenti legislativi particolari

1. Sono fatte salve le leggi aventi ad oggetto singole città o parti di esse, complessi architettonici, monumenti nazionali, siti od aree di interesse storico, artistico od archeologico.

CAPISALDI STORICI PER LA TUTELA PAESAGGISTICA NELLA LAGUNA DI VENEZIA

LEGGE SPECIALE PER VENEZIA

L. 16 APRILE 1973, N 171 – INTERVENTI PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA

VINCOLO DELL'ECOSISTEMA DELLA LAGUNA

DM 1 AGOSTO 1985 DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE RIGUARDANTE L'ECOSISTEMA DELLA LAGUNA VENEZIANA ...

PALAV

PIANO DI AREA DELLA LAGUNA E DELL'AREA VENEZIANA -
APPROVAZIONE 9 NOVEMBRE 1995

LEGISLAZIONE SPECIALE PER VENEZIA PRIMA DELL'ALLUVIONE DEL 1966

legge 3 febbraio 1938 n. 168: Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia.

legge 31 marzo 1956 n. 294: Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia, attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico

Legge 5 luglio 1966 n. 526, intitolata: Modifiche alla legge 31 marzo 1956 n. 294 e nuove norme concernenti provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia.

LEGISLAZIONE SPECIALE PER VENEZIA DOPO L'ALLUVIONE DEL 1966

INIZIATIVE STUDI E RICERCHE

Nascita del centro sperimentale di Voltabarozzo

Modello della Laguna scala 1:250 (h 1:25)

Iniziative internazionali UNESCO

Nascita dei comitati privati per la Salvaguardia di Venezia (25 organismi di 11 nazioni e 5 organismi internazionali)

la legge 16 aprile 1973, n. 171, Interventi per la Salvaguardia di Venezia.

LEGGE 171/73

La legge 171/73, che comunemente, da allora, prese il nome di Legge speciale per Venezia, e successivamente, con l'emanazione di nuovi provvedimenti, di Prima legge speciale, introdusse un modo del tutto nuovo di guardare alle problematiche di tutela dell'ambito lagunare

D.P.R. 791/73, Interventi di restauro e di risanamento conservativo di Venezia insulare, nelle isole della laguna e nel centro storico di Chioggia,

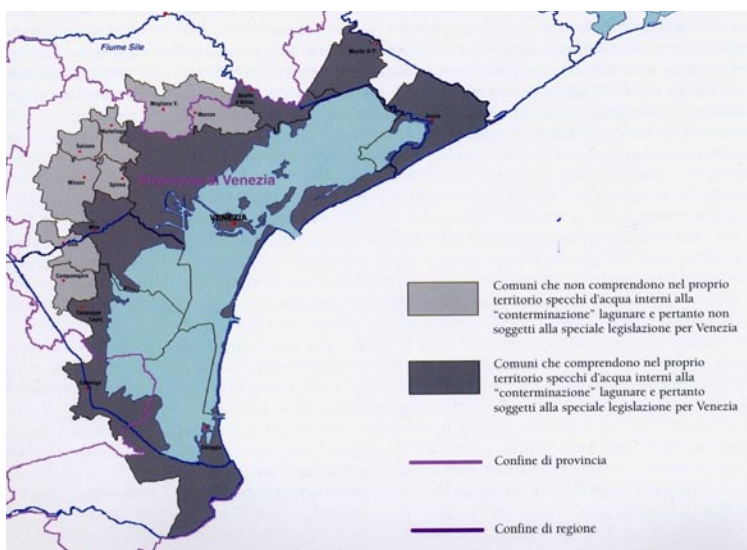
D.P.R. 962/73, Tutela della città di Venezia e del suo territorio dagli inquinamenti delle acque,

D.P.R. 1186/73, Adeguamento dell'organico del Magistrato alle acque di Venezia e delle Soprintendenze alle antichità e belle arti delle province venete.

Art.16. In sostituzione delle soprintendenze ai monumenti e alle gallerie di venezia sono istituite, con sede in venezia, la soprintendenza ai monumenti di venezia, la soprintendenza ai monumenti del veneto, la soprintendenza alle gallerie di venezia e la soprintendenza alle gallerie del veneto

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DI VENEZIA E LAGUNA

CAMPAGNA
LUPIA
CAVALLINO
TREPONTI
CHIOGGIA
CODEVIGO
JESOLO
MIRA
MUSILE DI
PIAVE
QUARTO
D'ALTINO
VENEZIA



LEGGE 171/73

La Salvaguardia di Venezia come “problema di preminente interesse nazionale”

La molteplicità degli aspetti della tutela

“salvaguardia dell’ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico”
- “equilibrio idraulico” - “inquinamento atmosferico e delle acque” - “aspetti socioeconomici”

La pianificazione come strumento attuativo della tutela, formazione, da parte della Regione di un piano comprensoriale, che doveva individuare le linee di azione della tutela e le direttive per la formazione e l’adeguamento degli strumenti urbanistici, e che doveva poi essere recepito in un piano territoriale della Regione Veneto

LEGGE 171/73 IL PIANO COMPENSORIALE

Il piano comprensoriale stabilisce le direttive da osservare nel territorio del comprensorio per la formazione e l’adeguamento degli strumenti urbanistici.

Tali direttive riguardano:

1. lo sviluppo, l’impianto e la trasformazione degli insediamenti abitativi, produttivi e terziari;
2. le zone da riservare a speciali destinazioni e quelle da assoggettare a speciali vincoli o limitazioni, con particolare riferimento alle località di interesse paesaggistico, storico, archeologico, artistico, monumentale ed ambientale;
3. le limitazioni specificatamente preordinate alla tutela dell’ambiente naturale, alla preservazione delle unità ecologica e fisica della laguna, alla preservazione delle barene ed all’esclusione di ulteriori opere di imbonimento, alla prevenzione dell’inquinamento atmosferico ed idrico e, in particolare, al divieto di insediamenti industriali inquinanti, ed i prelievi e smaltimenti delle acque sopra e sotto il suolo;
4. l’apertura delle valli da pesca ai fini della libera espansione della marea;
5. il sistema delle infrastrutture e delle principali attrezzature pubbliche o di uso pubblico, comprese le opere portuali.

LEGGE 171/73 COMMISSIONE PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA

In attesa della formazione del piano territoriale, per la valutazione di ogni intervento edilizio e di trasformazione e di modifica del territorio sia pubblico che privato, veniva istituita una speciale commissione, la Commissione per la salvaguardia di Venezia – organismo costituito da rappresentanti di tutti i soggetti pubblici che istituzionalmente hanno competenza per esprimere pareri nell’ambito della conterminazione lagunare o che rappresentano riferimenti imprescindibili per la tutela del particolare ambiente veneziano

MEMBRI DELLA COMMISSIONE

il Presidente della Regione che la presiede;
il Presidente del Magistrato alle acque;
un rappresentante dell'Unesco;
il Soprintendente per i beni architettonici e paesaggistici di Venezia;
il Soprintendente per i beni artistici e storici di Venezia;
l'ingegnere capo del Genio civile per le opere marittime di Venezia;
un rappresentante dell'ULSS di Venezia;
un rappresentante dell'ULSS di Chioggia;
un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici;
un rappresentante del Ministero della marina mercantile;
un rappresentante del Ministero dell'agricoltura;
un rappresentante del CNR;
tre rappresentanti della regione Veneto;
un rappresentante della provincia di Venezia eletto dal consiglio provinciale;
3 rappresentanti del comune di Venezia;
un rappresentante dei comuni di gronda nord;
un rappresentante dei comuni di gronda sud;
un rappresentante del Ministero dell'ambiente;
il Comandante dei vigili del fuoco di Venezia.

LEGGE 171/73 CSV potere di veto

Ad alcune delle amministrazioni rappresentate all'interno della Commissione viene riconosciuto un "potere superiore" per le determinazioni di specifica competenza:

Magistrato alle acque, per motivi attinenti all'equilibrio idraulico lagunare;
ULSS per motivi attinenti all'inquinamento atmosferico o delle acque;
Soprintendente BAP di Venezia, per motivi attinenti alla salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico e artistico;
Vigili del fuoco per le specifiche competenze.

LEGGE 171/73 CSV ambito di competenza

Parere obbligatorio (sostituisce ogni altro parere o autorizzazione) su tutti i progetti che comportano modifiche morfologiche del territorio e/o esterne dei fabbricati e all'interno dell'conterminazione lagunare, per le isole di Lido, Pellestrina e Sant'erasmo e per i centri storici di Chioggia e Sottomarina.

PARERE OBBLIGATORIO (NON VINCOLANTE) PER I PIANI

- per l'intero territorio dei nove comuni della gronda lagunare

LEGISLAZIONE SPECIALE DAL 1984 A OGGI

- **legge 29 novembre 1984 n. 798** Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia - Legge speciale bis

COMITATONE, Comitato interministeriale presieduto dal Presidente del consiglio (Lavori Pubblici – Beni Culturali – Marina Mercantile – Ecologia – Ricerca Scientifica – Governatore Regione Veneto – Sindaci Venezia e Chioggia – due rappresentanti Comuni gronda)

CONSORZIO VENEZIA NUOVA – Autorizzazione data al Ministero LP – Magistrato alle Acque di Venezia - di avvalersi di un soggetto unico operativo

- **legge 5 febbraio 1992 n. 139**, Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna - Terza legge speciale,
opere di regolazione delle maree;
adeguamento e rinforzo dei moli foranei alle tre bocche di porto lagunari;
difesa dalle acque alte degli abitati insulari;
ripristino della morfologia lagunare;
arresto del processo di degrado della laguna;
difesa dei litorali;
sostituzione del traffico petrolifero in laguna;
apertura delle valli da pesca all'espansione delle maree”.

- Il rinnovo dei finanziamenti della Legge speciale venne garantito negli anni successivi dalle **leggi 360/91, 239/92 e 206/95** che apportarono modifiche e affinamenti, non sostanziali al dispositivo originario;

LEGISLAZIONE SPECIALE

L'elemento di novità e caratterizzante nella Legislazione speciale, è stato ed è il considerare Venezia e la laguna un ambito unico e complesso, dove gli aspetti morfologici, quelli idraulici e idrogeologici, quelli ambientali e paesaggistici, quelli architettonici storico-artistici ed archeologici, quelli socioeconomici e produttivi, vanno tutelati e sviluppati in modo unitario.

CAPISALDI STORICI PER LA TUTELA PAESAGGISTICA NELLA LAGUNA DI VENEZIA

LEGGE SPECIALE PER VENEZIA

legge 16 aprile 1973, n 171 – interventi per la salvaguardia di venezia

VINCOLO DELL'ECOSISTEMA DELLA LAGUNA

dm 1 agosto 1985 dichiarazione di notevole interesse riguardante
l'ecosistema della laguna veneziana ...

PALAV

piano di area della laguna e dell'area veneziana - approvazione 9
novembre 1995

LEGGE GALASSO

DL 27 giugno 1985 n 312

Aree tutelate per legge

Tutela di particolari ambiti circoscritti

Per il territorio della Soprintendenza di Venezia

Ecosistema della laguna di Venezia

Ecosistema fluviale dell'Adige e del Brenta

Bosco di Carpenedo ed ecosistema dei prati umidi

Litorale di Jesolo

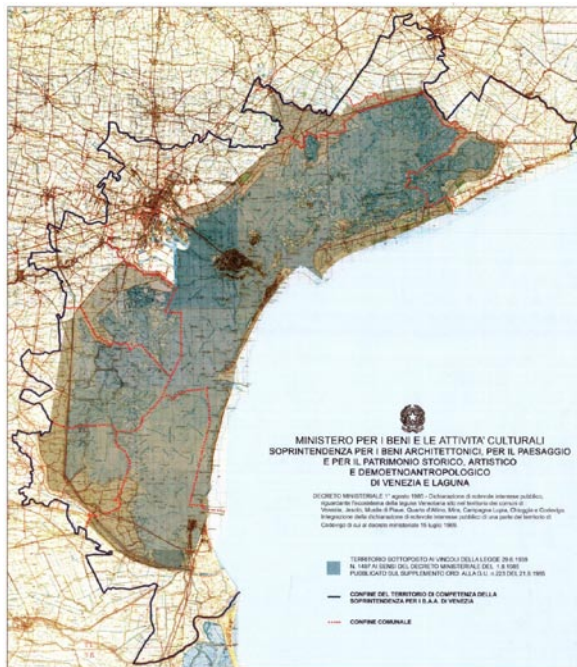
Legge 8 agosto 1985 n 431

Disciplina della delega di tutela ambientale (DPR 616/77 – Regione
Veneto, subdelega ai Comuni LR 63/94)

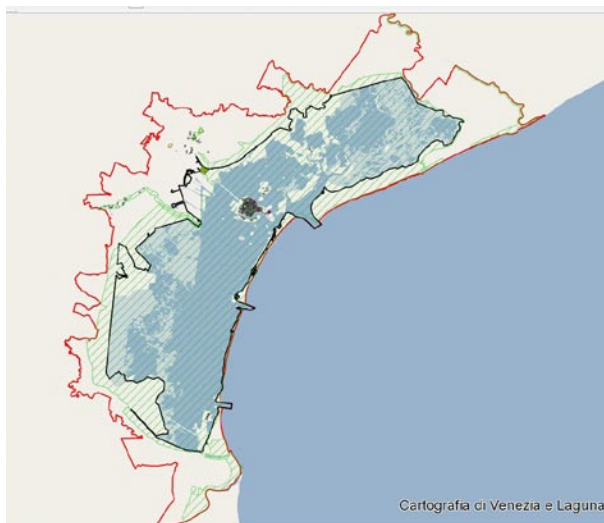
VINCOLO ECOSISTEMA DELLA LAGUNA DI VENEZIA

D.M. 1 agosto 1985, Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante
l'ecosistema della laguna di Venezia, sito nel territorio dei comuni di: Venezia,
Jesolo, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Mira, Campagna Lupia, Chioggia e
Codevigo

VINCOLO ECOSISTEMA DELLA LAGUNA DI VENEZIA



VINCOLO ECOSISTEMA DELLA LAGUNA DI VENEZIA / ECOSISTEMA FLUVIALE DELL'ADIGE E DEL BRENTA / LITORALE DI JESOLO E CONTERMINAZIONE LAGUNARE



VINCOLO ECOSISTEMA DELLA LAGUNA DI VENEZIA

- rileva l'inadempienza della regione alla pianificazione paesaggistica di coordinamento indicata dalla legge speciale
- richiama l'opportunità della stesura del piano, con disciplina della tutela ex lege 1497/39 art 5, a cura della regione
- decreta il divieto sino al 31 dicembre 1985 di qualsiasi trasformazione del territorio, con esclusione del restauro conservativo

CAPISALDI STORICI PER LA TUTELA PAESAGGISTICA NELLA LAGUNA DI VENEZIA

IL PALAV

si articola sostanzialmente in tre parti

1. ANALISI DEI SISTEMI DEL TERRITORIO
2. NORME DI ATTUAZIONE
3. SUSSIDI OPERATIVI



ANALISI DEI SISTEMI DEL TERRITORIO

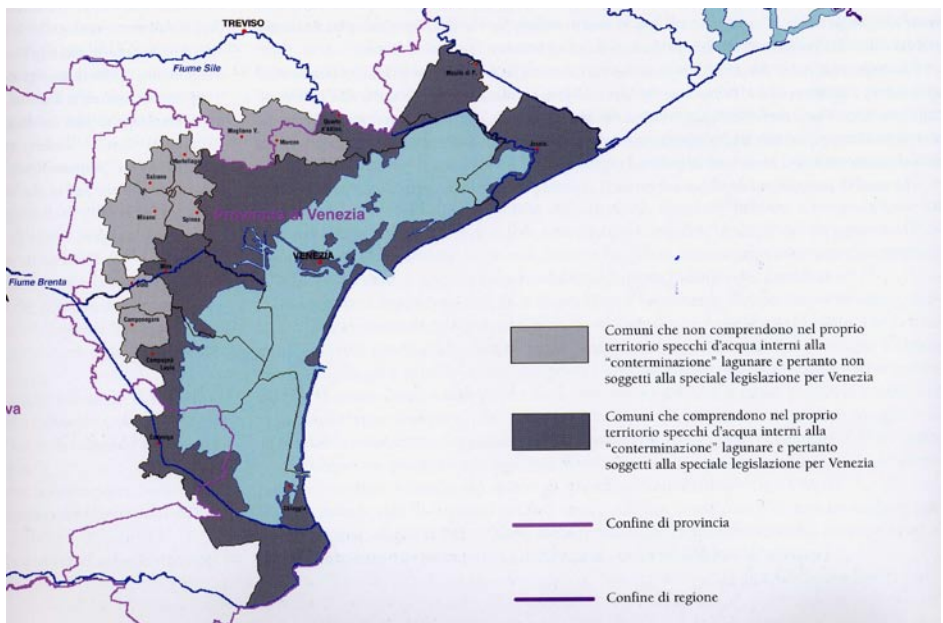
- il sistema insediativo produttivo
- il sistema ambientale
- il sistema infrastrutturale

NORME DI ATTUAZIONE

Da un'ulteriore articolazione di sistemi e sottosistemi, discende un'analisi del territorio e un corpo di direttive, prescrizioni e vincoli, collegate alla cartografia di riferimento.

ARTICOLAZIONE DEI SISTEMI

1. Sistema ambientale lagunare e litoraneo
2. Sistema ambientale della terraferma
3. Sistema dei beni storico culturali
4. Unità del paesaggio agrario
5. Sistema insediativo e produttivo
6. Sistema relazionale
7. Sistema dei corridoi afferenti alle ss 309 Romea e 14 Triestina



SISTEMA AMBIENTALE LAGUNARE E LITORANEO

- a. Conterminazione e cippi lagunari
- b. Laguna viva
- c. Barene e velme
- d. Zone a canneto
- e. Valli da pesca
- f. Peschiere di terra
- g. Motte e dossi
- h. Casse di colmata A, B, D-E
- i. Isole della Laguna
- l. Pinete litoranee
- m. Ambiti interessati dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili e arenili
- n. Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale della laguna del Morto e del Medio corso del Piave
- o. Area di tutela paesaggistica della foce dell'adige

SISTEMA AMBIENTALE DELLA TERRA FERMA

- a. Corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico
- b. Ambiti fluviali da riqualificare
- c. Rete storica delle acque detta delle seriole
- d. Cave senili
- e. Aree di interesse paesistico ambientale
- f. Boschi planiziali, termofili e artificiali, residui boschivi e aree di riqualificazione ambientale, attraverso riforestazione
- g. Ambiti di riqualificazione ambientale
- h. Parco naturale regionale del fiume Sile
- i. Reti idrauliche storiche del Brenta e del Sile-Piave
- l. Arginature storiche
- m. Percorsi perilagunari
- n. Corsi d'acqua da attrezzare per la percorribilità
- o. Alberate
- p. Coni visuali
- q. Aree a rischio idraulico

SISTEMA DEI BENI STORICO CULTURALI

Beni storico culturali

Percorsi di valore storico monumentale

Zone di interesse archeologico e aree della centuriazione romana

Centri storici

PTRC ADOTTATO 17/02/09

Il PTRC rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio.

...indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione“

I Piani di Area, tra cui il PALAV fanno parte del PTRC adottato

PTRC E PIANO PAESAGGISTICO

Il PTRC contiene un Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio – Individua 39 Ambiti (Laguna ambito n. 31) -

Piano Paesaggistico Regionale, ovvero del PTRC con specifica considerazione dei valori paesaggistici

LA NUOVA LEGGE SPECIALE PER VENEZIA OBIETTIVI DEL MiBAC

1. verificare ed aggiornare l'ambito territoriale di applicazione della LSV, tenendo conto degli studi effettuati, delle conoscenze maturate e delle mutazioni avvenute in ambito lagunare dal 1971 a oggi, riguardo all'assetto idraulico e alla ricaduta socio-economica del sistema territoriale afferente alla laguna di Venezia;
2. verificare e garantire che gli organismi periferici di tutela dei Beni culturali e paesaggistici siano adeguati in termini di competenze, di personale e di qualifiche ai mutamenti indotti dal processo di revisione della LSV, rinnovando lo spirito della prima legge speciale che istituì delle Soprintendenze specifiche per l'ambito territoriale della LSV medesima;
3. snellire e rendere più efficaci le procedure autorizzative in materia di tutela e di valorizzazione dei Beni culturali e paesaggistici rivedendo aspetti normativi e organizzativi della LSV e chiarendo i ruoli degli organi periferici del MiBAC e della CSV;
4. favorire il processo di completamento delle attività di salvaguardia fisica dell'ambito lagunare, attualmente in fase avanzata per le opere di difesa dal mare, potenziando le attività di ripristino morfologico, di risanamento urbano e di riqualificazione delle aree degradate.

Esperienze di vita lagunare

Recuperare le aree di Giare e di Dogaletto nel 1990 sembrava un'impresa impossibile. La situazione era critica: la Magistratura aveva posto sotto sequestro tutte le cavane e ne aveva disposto l'abbattimento. Le persone che avevano costruito la cavana abusivamente si erano autodenunciati e dovevano difendersi nella causa.

L'antica tradizione della cavana come riparo per le barche dei cacciatori e dei pescatori rischiava di essere persa per sempre a Giare e a Dogaletto.

Oggi possiamo dire che l'idea di far nascere un'associazione per riunire tutte le persone appassionate della laguna, con l'obiettivo di ricostruire a norma di legge le Cavane è stata un'idea vincente. Il successo di questa associazione ha avuto il contributo determinante del Comune di Mira che ha previsto, attraverso il piano regolatore, le aree nelle quali si potevano costruire le Cavane. Un altro attore importante è stato il Magistrato alle Acque che ha ripristinato gli argini di conterminazione lagunare e lo scavo dei canali.

I piani di recupero eseguiti su iniziativa dell'associazione sono stati consegnati in modo gratuito al comune di Mira, e ciò ci permetteva la progettazione e la costruzione delle Cavane.

In questa fase iniziale ci sono state molte discussioni, a volte anche animate, ma ora che abbiamo creato l'Associazione e abbiamo raggiunto gli obiettivi ne parliamo come fosse stato tutto facile e veloce; in realtà è stato davvero difficile, costoso per i soci e alcune autorizzazioni dagli enti competenti tardavano ad arrivare.

Oggi siamo orgogliosi di ciò che abbiamo creato. Abbiamo trasformato un'area degradata e abbandonata in un'area risanata, piacevole, vivibile e meta di passeggiate per le famiglie.

Le persone che hanno come obiettivo il miglioramento continuo, non sono mai soddisfatte dei risultati raggiunti e pensano sempre a quali sono le miglirie che ancora si possono apportare.

Ci sono dunque alcune cose che si potrebbero migliorare:

- un primo intervento che suggeriamo a Comune, Provincia, Regione e ANAS è la messa in sicurezza degli incroci che attraversano la Romea e che portano a Giare e a Dogaletto, perché il volume di traffico è in continuo aumento e sono accaduti molti incidenti.

Parecchie persone vi hanno perso la vita: all'incrocio di Giare si contano almeno 20 decessi.

Per sollecitare il miglioramento di questi due pericolosi incroci stiamo provvedendo alla raccolta di firme che sta raccogliendo ampie adesioni;

- un altro problema di viabilità è quello di via Canova che è dissestata e presenta dei cedimenti verso i canali di scolo;

- un altro quesito deriva dal successo della nostra zona, che ora attrae le famiglie per una passeggiata salutare; nei weekend le famiglie affollano la zona lasciando l'auto lungo le strade e creando dei disagi al passaggio. A tal proposito era stato presentato, durante il mandato del Sindaco Roberto Marcato, un progetto che prevedeva fra le altre cose la costruzione di una rotonda di fronte alla trattoria la Laguna e di un parcheggio nelle immediate vicinanze.

Di questo progetto, che era stato presentato con molta enfasi, non ne sappiamo più nulla. È fondamentale per noi conservare e rispettare l'ambiente in cui viviamo ed è per questo che, in accordo con il Comune di Mira, l'Ambito Territoriale di Caccia Lagunare- Vallivo, il coordinamento delle Associazioni Venatorie Miresi e l'Associazione Pescatori pensionati, abbiamo organizzato "Una giornata per la Laguna".

In questa occasione siamo andati per la Laguna a raccogliere i rifiuti abbandonati e sono stati raccolti due grandi cassoni scarrabili messi a disposizione della Veritas che ha poi provveduto allo smaltimento. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di sensibilizzare le persone al rispetto dell'ambiente ed è intenzione del comitato organizzatore riproporre l'iniziativa anche il prossimo anno.

Nel corso dell'ultimo decennio nelle nostre aree sono state messe a dimora un migliaio di piante e questo vi fa capire quanto è forte la nostra attenzione all'ambiente. Inoltre stiamo collaborando con Veneto Agricoltura per sperimentare l'allevamento di vermi di mare; questo eviterà il danneggiamento delle barene provocato dalla raccolta di queste esche. Gli interventi che il Magistrato alle Acque sta eseguendo in laguna sono molti e da tempo non si vedevano tanti interventi di scavo dei canali, di ricostruzione delle barene e di ripristino morfologico.

Il Comune di Mira ha istituito l'osservatorio della laguna, per condividere le scelte che vengono fatte negli interventi che riguardano la laguna, ma in realtà questo organismo non viene coinvolto nelle decisioni. Inoltre l'osservatorio della laguna dopo il suo riordino, non è stato ancora convocato.

Non è possibile che vengano creati degli organismi di controllo e non vengano coinvolti nelle decisioni di come eseguire gli interventi in laguna e quali interventi fare.

Ad esempio ci sono dei lavori in corso nella zona lagunare della Valesella ma nessuno è al corrente dei lavori che verranno eseguiti.

L'Associazione Cavanisti vorrebbe essere coinvolta sulle scelte di dove e come costruire le barene, visto che i nostri soci sono i maggiori fruitori e le persone che conoscono meglio la Laguna.

Sui lavori che attualmente sono in corso si sono alcune cose che ci preoccupano: questi interventi sono finanziati da una piccola percentuale dei soldi derivanti dal Mose e probabilmente quando sarà ultimato, finiranno anche i finanziamenti per il ripristino morfologico.

Lo spostamento dei fanghi e della sabbia proveniente dai lavori del Mose e dallo scavo dei canali vanno a ricostruire le barene, ma in questa operazione una parte dei fanghi viene persa e si va a depositare nei laghi e nei canali.

Non vorremmo che alla fine dei lavori i canali siano stati scavati inutilmente a causa delle perdite dei fanghi che ci sono state nella costruzione delle barene.

Abbiamo altri problemi di intasamento dei canali dovuti ai detriti: per esempio l'uscita del canale scolmatore del Brenta da Malcontenta, che passa per Dogaletto e sfocia nel canale Bondante.

Questo canale normalmente trasporta i detriti contenuti nelle acque torbide del Brenta, e quando si verificano delle abbondanti piogge i detriti aumentano in modo esponenziale; questo fatto lo constatiamo di frequente nelle passerelle e nei pontili dove troviamo depositato circa un centimetro di fango ogni volta che si verificano forti piogge.

Il Genio Civile, che è il gestore di questi canali, dovrebbe provvedere in modo programmato

alla rimozione di questi detriti che intasano i canali; in realtà non ho mai constatato un intervento di ripristino dei fondali, con conseguenti rischi per il deflusso delle acque e disagi per i nostri soci che a causa della poca profondità non riescono ad uscire con le barche.

Una possibile soluzione che suggeriamo al Genio Civile è quella di privilegiare lo scarico del Brenta di Fusina rispetto a quello di Malcontenta.

I detriti che escono in mare dalla laguna sono maggiori di quelli che vi entrano, però i detriti che entrano vanno ad intasare i canali utilizzati, mentre quelli che escono provengono prevalentemente dai laghi e dalle barene nelle vicinanze del canale dei Petroli. Quindi le vicinanze del canale dei Petroli sono sempre più profonde, mentre i canali interni sono sempre meno profondi.

Inoltre nelle chiuse di Malcontenta esiste un sistema per il recupero delle alghe e delle immondizie trasportate dal Brenta, ma il recupero non viene eseguito e spesso il tutto viene rilasciato aumentando il problema dei rifiuti in laguna.

Se veramente questo convegno ha come obiettivo la salvaguardia della laguna e la sua conservazione è necessario che ognuno di questi enti oggi presenti svolga fino in fondo il suo ruolo;

- un'altra problematica è quella della pesca abusiva. La laguna è foderata di reti fisse e non sappiamo se tutte hanno una concessione o se ce ne siano alcune di abusive.

Periodicamente le reti vengono messe ad asciugare nelle rive dei canali e c'è l'uso di piantare i pali nella barena che dà sul canale, in modo che quando le devono riprendere lo fanno direttamente dalla barca; in questo modo però ogni volta che tirano le reti per riprendersela rompono una zolla della riva che finisce in canale causando lo sfaldamento della barena e l'abbassamento dei fondali. Ancora oggi ci sono delle barche porasare che vengono a pescare le vongole veraci nei canali interni della laguna e nel periodo estivo vengono a pescare con lo strascico nel canale davanti alle Cavane. Entrambe queste attività sono vietate e danneggiano la laguna.

Si nota inoltre che nei giorni della settimana scorsa abbiamo subito dei furti di motori fuori bordo dalle Cavane, pertanto richiamiamo l'attenzione delle forze dell'ordine competenti a prestare maggiore attenzione a questi tipi di abusi.

Siamo infine preoccupati dai progetti che prevedono lo scavo per collegare l'idrovia al canale dei Petroli. Un intervento sulla barena di questo tipo andrebbe ad inserire un canale profondo in mezzo alla barena, tagliandola in due, dall'argine di conterminazione lagunare fino al canale dei Petroli. Le conseguenze che si verificherebbero nel tempo in questa area sarebbero disastrose, sparirebbero tutte le barene nelle vicinanze del nuovo canale, snaturando la loro originalità e fragilità. Qual'è l'utilità di questo canale? Creare delle nuove aree logistiche portuali tra Dogaletto e le Giare. Perché sacrificare un'area naturale quando a Marghera ci sono moltissime aree abbandonate con dei canali già esistenti, e perché allora non utilizzare queste aree allo scopo, invece di rovinare la barena, un'area naturale da conservare e proteggere?

Se consideriamo che la laguna è un'area di interesse comunitario, zona di protezione speciale, credo che questo progetto non si debba realizzare.

Chiudo questo breve intervento ricordando a tutti i presenti che l'Associazione Sportiva Cavanisti di Mira è pronta e aperta a collaborare per risolvere qualsiasi problema inerente la Laguna.

