

#### **4. Venezia, un territorio paradigmatico**

*Paradigmatico*: fornito di valore esemplare

*Salvaguardia*: difesa vigile e accorta di un bene, di un diritto, di un interesse

(Definizioni da *Oxford Languages*)

Dai primi anni del 2000, nei quali Serge Latouche ed altri hanno cominciato a strutturare i propri studi e analisi in una teoria, di fatto politica, basata sulla riduzione dei flussi di energia e materia per modelli di vita diversi dagli attuali, la *decrescita*, comunque la si voglia chiamare, rappresenta il percorso per riconciliare quantità e qualità delle risorse prelevate per le persone dell'intero pianeta, senza alternarne gli equilibri che ne garantiscano la vita.

Le risorse naturali non sono illimitatamente disponibili.

Gli attuali squilibri ambientali non lasciano dubbi per valutazioni differenti e segnalano drammaticamente i tempi strettissimi per invertire la catastrofica rotta che li produce.

E ora, molti di coloro, e sono tanti, che nel mondo si sono fatti e si fanno tutt'ora carico di capire come sia possibile contribuire a modi di vita più equi per tutti, schierandosi nei conflitti per costruire società ed economie più giuste, cominciano a capire che il conflitto capitale-lavoro non è il solo né il prioritario perché lo sviluppo non è la soluzione ma il problema.

È in questo processo delle cose che nel 2012, sempre a Venezia, abbiamo tenuto una Conferenza internazionale di grande interesse, e il dibattito successivo lo ha testimoniato, ma che al tempo non risultò sufficientemente risoluto.

A livello mondiale gli sconvolgimenti naturali erano forse stati meno direttamente indicativi o, complessivamente, noi stessi non avevamo sufficientemente maturato cosa comportasse, quanto difficile fosse andare oltre al conflitto capitale-lavoro, per poter accogliere al suo interno non solo i diritti delle persone ma anche quelli del pianeta.

Non è solo una questione di giustizia ma, soprattutto, di sopravvivenza.

La crisi pandemica mondiale, la sua valutazione e gestione, non sono fuori da questo quadro ma, seppur ce ne fosse bisogno, lo rafforzano.

Queste premesse mi sono sembrate necessarie cercando di dare un contributo che riguardi interventi in essere e prossimi, sul territorio veneziano. Territorio assai particolare non solo per la sua Laguna ma soprattutto per il rapporto tra questa e una città, per un periodo anche città-stato, straordinariamente complessa, da sempre incardinata nella sua acqua.

“Venezia è Laguna” comunicano efficacemente alcune lenzuola appese a finestre sul Canal Grande.

#### **Venezia, un territorio paradigmatico da salvaguardare**

Per comprendere questa affermazione e renderla efficace, è necessario uno sdoppiamento:

“*Venezia, un territorio paradigmatico*” attiene alla stessa storia genetica della città, ai contenuti e alle procedure del suo governo nei secoli.

“*Venezia, un territorio da salvaguardare*” attiene agli interventi immediati e prossimi e alle relative modalità attuative, rapportandoli anche con il *Piano degli interventi* “Venezia capitale mondiale della sostenibilità” delegato da Luca Zaia presidente della Giunta regionale del Veneto alla allora istituenda *Fondazione Venezia capitale mondiale della sostenibilità*.

### **Venezia, un territorio paradigmatico**

Risalendo di millenni nella storia, troviamo il mare, penetrato per gran parte dell’attuale pianura padana, ridiscendere all’altezza dell’attuale linea costiera, per riassetarsi infine (per ora) nella configurazione Adriatica che conosciamo. Dall’ampio arco alpino, un vasto reticolo fluviale, con acque e sedimenti, si è riunito costituendo una grande fiume, il Po, che, con ampio delta, sfocia infine nel mare tramite una labile costa piana.

In lunghi millenni le variabili condizioni ambientali, climatiche e metereologiche, con venti ruotanti nel quadrante orientale e circolazione delle acque marine in senso antiorario a risalire lungo l’attuale costa slava per ridiscendere lungo quella italiana, cominciano a costruire un cordone costiero di raccolta sedimentaria che, pur con multipli varchi, costituisce e protegge una laguna: una laguna e non un mare interno. Una laguna che ospita da subito e articola una propria vita naturale. La naturalità del sistema lo rende ricco e variato di vita ma particolarmente soggetto alle altre variabili condizioni ambientali e, quindi, fragile. Fragilità che significa continue modifiche e durata transitoria. Come avviene per tutte le lagune.

È in questo percorso, brevemente tratteggiato, che in tempi storici (codificato VI secolo a.c., ma oggi, per nuovi ritrovamenti archeologici, probabilmente, il III o IV) arriva, in questo territorio, l’uomo. Arrivano cioè prima piccoli nuclei che poi, più numerosi, cominciano a insediarsi sulle piccole isole emergenti dall’acqua per costituirsi in comunità stanziali che in breve costituiranno unitariamente una società articolata istituzionalmente: la Serenissima Repubblica Veneta.

Non furono i primi però. Anche etruschi e romani erano già prima sbarcati in laguna fondando importanti e civili presidi. Il più importante quello altinate. Ma le loro presenze, anche se culturalmente ed economicamente importanti, rimasero delle *enclave* che sfruttarono le condizioni ambientali favorevoli trovate in laguna per i loro traffici più che rapportarsi costruttivamente con la complessità e varietà della sua struttura.

Fu la necessità prima, la volontà di insediarsi a lungo poi, strutturandosi man mano in una civilissima collettività, che la ricchezza di opportunità ma nel contempo la fragilità dell’ambiente lagunare, costrinsero gli abitanti della seconda ondata a misurarsi con saperi, tecniche, organizzazioni, economie e politiche non solo capaci di convivere con le terre e acque lagunari, ma di salvaguardare la struttura dell’intero sistema naturale.

Da sistema naturale sempre a rischio d’estinzione a sistema naturale fortemente antropizzato: 12 secoli di una città-repubblica, mai invasa da nemici, molto ricca, produttrice di altissima cultura, strutturata istituzionalmente in una forma assai avanzata, garante per la giustizia ma anche per le salvaguardie sociali e ambientali.

Questi alcuni dei valori esemplari per i quali questa storia è paradigmatica.

Una delle decisioni più importanti e difficili da prendere fu quando l’apporto di sedimenti dei fiumi sversanti rischiarono l’interrimento del bacino: bloccarne l’apporto rischiava di compromettere con allagamenti le parti terrafermiere di zone agricole prossime al confine di gronda lagunare; non farlo, poteva compromettere la navigabilità interna. Quasi due secoli di discussioni tra interessi opposti di agricoltori e navigatori. Si intervenne anche con barriere provvisorie sperimentali e, alla fine, vennero deviati i corsi di due fiumi sversandoli direttamente in mare.

Un tributo alla memoria, il nome di un canale esistente ancora in città: *la Scomesera*. Canale del *cominciamento* a significare, che, per particolari interventi, in laguna è opportuno cominciarli, verificare come le correnti lagunari e il sistema nel suo complesso accettino il cambiamento operato e continuarlo solo se l'esito sarà positivo. Metodo sperimentale necessario ancor oggi perché anche i più sofisticati modelli matematici rischierebbero di non corrispondere alla complessità del sistema. La regola, riportata esplicitamente anche nella Legge Speciale per Venezia 173/1978, tutt'ora vigente (non rispettata per la costruzione del MoSE) che regola anche gli interventi lagunari: ogni intervento deve essere *sperimentale, graduale, reversibile*.

Scelte procedurali operative ma anche normative.

Un esempio per tutti.

La costruzione di navi abbisognava per le prore di massicci tronchi d'albero "naturalmente" incurvati. La Repubblica aveva emanato una legge per cui il *proto* del Magistrato alle acque, ente preposto alla sorveglianza e disciplina lagunare, verificavano, anche all'interno delle proprietà private, gli alberi più adatti all'uso, bloccandoli come *beni comuni*. Come pure *bene comune* era la foresta San Marco in Cadore quale riserva di legnami per la marineria.

Gli esempi storici potrebbero continuare ancora a lungo ma qui interessa sottolineare come cambiamenti anche importanti e determinati di *sistemi complessi* non solo possano essere congrui con la loro salvaguardia (*difesa vigile e accorta di un bene, di un diritto, di un interesse*) quando le procedure d'intervento appropriate lo consentano, ma, quando ciò non avvenga, il principio di precauzione debba garantire il diniego. Queste le procedure nel passato della Serenissima Repubblica Veneta nel territorio veneziano che ne ha consentito dodici secoli di una vita di qualità. *Un territorio paradigmatico* quindi che nella sua storia ha fornito trasformazioni e procedure d'intervento di valore esemplare cui è assai utile (necessario) riferirsi anche oggi.

### **Venezia, un territorio da salvaguardare**

Nel territorio veneziano va fatta una difesa accorta della Laguna, vigilando perché "sostenibilità" è divenuta una parola ambigua come la storia del MoSE insegna.

La costruzione del MoSE, come Mosè in Egitto, avrebbe dovuto salvare Venezia dalle acque alte con una mega macchina esemplarmente sostenibile.

La più che ventennale vicenda, non ancora conclusa, con uno dei più grandi scandali finanziario d'Italia, ne testimonia certo l'insostenibilità. Ma questa non dipende solo da corruzioni o dalla sua scarsa o nulla funzionalità sulla quale si pronuncerà un collaudo che ancora non si riesce a fare. È insostenibile per la stessa strutturazione dello sbarramento alle acque di mare non casualmente mai verificato nelle sue criticità, ma lo è anche:

- per la sua modalità d'approvazione senza progetto esecutivo e con l'affido ad un Concessionario unico che hanno reso impossibile la verifica dei costi aprendo alla enorme corruzione (più di 1 miliardo di euro)
- per gli spropositati costi di costruzione (ad oggi più 7 miliardi di euro, e non è finita)
- per gli insostenibili costi di gestione (100 milioni/anno)
- per la breve durata di possibilità d'uso in ragione dell'errata valutazione della crescita del mare
- per la necessità di un diverso, complesso e costoso, intervento per proteggere l'*isola* di San Marco (Piazza e chiesa) che, anche con il MoSE, le acque medio-basse continuano ad allagare
- per l'impedimento al transito delle navi dirette a Porto Marghera, quando è chiuso
- per i suoi 200 giorni e più di chiusura dovuti in futuro per l'aumento del livello marino, impedendo il ricambio delle acque interne come i traffici commerciali

- perché, in certe condizioni di mare e di vento, all'interno della Laguna si creano dei dislivelli di altezza mareale (specie di *sesse* interne) anche di 30 centimetri e più tra la bocca di Lido e quella di Chioggia vanificando così la protezione della Laguna sud o nord.
- per la continua entrata di acqua *infraferri* (il varco di vari centimetri tra paratoia e paratoia) che, durante chiusure prolungate, progressivamente innalza l'acqua lagunare interna fino al livello esterno del mare vanificando ogni protezione

In una vicenda così negativa torna d'obbligo la domanda: se il MoSE non si fosse costruito, cosa si sarebbe potuto fare per salvaguardare Laguna e centri abitati?

In alternativa al MoSe o, comunque prima di decidere la sua attuazione, erano state prospettate precise alternative che si dovevano verificare, a cominciare dalla riduzione differenziata dei fondali delle tre bocche di porto d'ingresso in Laguna che avrebbe ridotte tutte le maree di 27-30 centimetri.

Bassissimo il costo di realizzazione con possibilità molto rapida di sperimentazione secondo le modalità previste dalla la Legge Speciale per Venezia 171/1973: gradualità, sperimentazione, reversibilità

Interventi non realizzati perché la ridotta profondità avrebbe impedito l'entrata delle meganavi turistiche nel bacino di San Marco. Quelle stesse navi che oggi ne sono state allontanate facendole arrivare a Marghera con lo stesso carico distruttivo per le barene lagunari.

Nel contempo si era prospettato l'approfondimento della ricerca di sollevamento geotecnico profondo per un innalzamento parziale dell'intera laguna con insufflaggi d'acqua nelle cavità sottomarine (in passato, una parziale sperimentazione era già stata fatta in una piccola isola lagunare dal prof. Gambolati Università di Padova).

Interventi che comunque, se il MoSE non funzionasse, o fosse insufficiente nelle protezioni, torneranno d'attualità.

Restano comunque indicativi per le modalità di decisione e d'intervento, preziosi per scelte e procedure per gli interventi necessari immediati e prossimi sia in Laguna che nel territorio veneziano. Oltre che ammissibili secondo le tre Leggi Speciali per Venezia e il P.A.L.A.V. (Piano D'Area).

### **Interventi necessari immediati e prossimi in Laguna e nel territorio veneziano**

Riprendendo da una recente esposizione pubblica del prof. Stefano Boato, che storicizza e contestualizza gli interventi necessari nel sistema lagunare oggi fortemente antropizzato, è sempre opportuno ricordare che:

- la *sostenibilità* è condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente senza compromettere le possibilità delle generazioni future
- nello studio dei sistemi ecologici, assumono rilevanza la capacità di carico, le possibilità di autoregolazione, i limiti di soglia da non superare, la resilienza e la resistenza che, nel loro insieme, influiscono sulla stabilità dell'ecosistema
- un ecosistema in equilibrio è implicitamente sostenibile
- le alterazioni (reversibili o meno) dell'equilibrio del sistema ambientale superano i valori soglia e le capacità di carico del sistema
- il concetto di sostenibilità, partito da una visione centrata sugli aspetti ecologici, è approdato a tener conto anche della dimensione sociale ed economica;
- le principali criticità derivano dal secolo scorso e sono:

- il dissesto dell'equilibrio idraulico e morfologico della Laguna e il degrado della funzionalità ecologica dell'ecosistema
  - l'esodo dei residenti e dei servizi
  - il trasferimento delle attività produttive e commerciali in terraferma, la monocultura turistica a Venezia che espelle ogni altra attività
  - l'inquinamento dell'acqua, dei suoli e dell'aria
  - l'energia prodotta da centrali energetiche a carbone e a gas, gli Inceneritori
- per farvi fronte necessitano i seguenti cambiamenti:
    - **1. in Laguna**, per essere riqualificata e riequilibrata col Piano Morfologico
      - le navi incompatibili dovranno uscire a mare come in tutto il mondo
      - le acque protette saranno come da norme e planimetrie italiane e Unesco
      - ogni nuovo intervento in Laguna e nel mare antistante dovrà essere “graduale, sperimentale, reversibile” come da rinnovate norme del superiore *Piano di Gestione delle Acque* approvato nel 2022
      - il canale dei petroli sarà di profondità ridotta a -12 nel tratto iniziale fino a S. Leonardo e riqualificato nel percorso seguente per stazze e dimensioni delle navi compatibili (no a argini continui con scogliere in pietrame e no a nuova Stazione in Canale Industriale Nord (anche se detta provvisoria)
      - ogni scavo dei canali dovrà essere attuato nei limiti delle compatibilità verificate con procedimento di V.I.A. e deposito dei sedimenti nel rispetto del protocollo fanghi vigente
      - il moto ondoso dovrà essere eliminato (navi nei canali portuali a 10 Km/ora, GPS su tutti i natanti), regole e controlli per dimensioni e tipologie
      - dovrà essere regolamentata la propulsione e potenza dei motori dei natanti
      - i grandi natanti in ferro non potranno accedere ai canali interni cittadini
      - le ricostruzioni funzionali e le tutele delle barene si riferiscono alla morfologia lagunare del 1931 (vedi protocollo fanghi del 1993)
      - Venezia, Chioggia e le isole saranno tutelate dalle alte maree almeno sino a 110 cm mm. (ripresa dei rialzi pedonali compatibili e difese a insula)
      - l'attivazione del MoSE dovrà tutelare prioritariamente dagli allagamenti tutti gli insediamenti sino ai 110 cm sul livello medio marino
      - saranno ripresi gli studi e le verifiche sperimentali per la possibilità di sollevamenti geotecnici profondi (v. Gambolati, Università di Padova) e ogni altro sistema di difesa dagli allagamenti (per ulteriore eustatismo e subsidenza)
    - **2. a Venezia e nelle isole minori**, interventi per il ripopolamento
      - nessun nuovo consumo di suolo se non assolutamente indispensabile (no a edificazioni di grande altezza se non per liberare aree edificabili)
      - mantenimento e recupero degli spazi liberi di servizio pubblico
      - restauro e riqualificazione di tutte le abitazioni pubbliche
      - assegnazione urgente delle abitazioni pubbliche vuote
      - ripristino del divieto del cambio d'uso degli immobili accatastati come residenziali (vigente dal 1990 al 2000)
      - potenziamento del verde pubblico e mantenimento partecipato con il controllo prescrittivo della *Consulta del Verde Pubblico*
      - mantenimento e riproposta dei servizi scolastici di quartiere
      - mantenimento e riproposta dei servizi sanitari decentrati (distretti sanitari e case della comunità a Venezia, Mestre e Lido)

- mantenimento e potenziamento degli spazi civici e culturali decentrati
- mantenimento aree sportive e nuove strutture se necessarie nelle aree dismesse disponibili (aree ex gasometri a Venezia e aree a Marghera sud) senza ulteriore consumo di suolo
- mantenimento e ripristino delle Zone a Transito Limitato (ZTL), limiti all'attraversamento dei mezzi privati
- terminal per Venezia fuori dalle zone urbane e ambientalmente pregiate (a Tessera e Fusina; non al Parco di S. Giuliano, ai Pili e a Montiron)
- potenziamento linee e servizi di trasporto pubblico
- potenziamento zone pedonali, percorsi ciclabili urbani e territoriali

### **3.a Venezia, sulle attività produttive**

- tutela e incentivo delle attività artigianali
- riattivazione cantieristica nei bacini dell'Arsenale e in altre aree
- ricerca, innovazione e transizione tecnologica (Vega, Palaexpo, ...)
- insediamenti in Arsenale e in altri immobili di Agenzie Pubbliche nazionali e internazionali
- tutela e incentivo delle attività commerciali di quartiere
- soglia limite totale per le attività turistiche non superiore ai residenti (con prenotazione obbligatoria)  
con limiti temporali dei fitti nei B&B;

### **4. nel territorio comunale, sull'inquinamento (impegno nazionale di riduzione delle emissioni inquinanti al 2030 e al 2050)**

- in acqua: protocollo fanghi del 1993 con ricostruzione barene in riferimento alla carta morfologica del 1931, combustibili dei natanti non inquinanti
- terraferma: bonifiche (non solo messa in sicurezza dei grandi inquinamenti), il marginamento della gronda che va completato e collegato per la depurazione delle acque
- aria: nessun nuovo inceneritore con aumento di inquinamento dell'aria (aumento raccolta differenziata)

### **5. energia, solare e fotovoltaico nelle aree inutilizzabili a Marghera e nel territorio retrostante**

- no a energia dalle centrali a gas (residuo fossile che inquina l'aria) o a carbone o da incenerimento rifiuti: l'intero comparto ha già record nazionali di inquinamento dell'aria. Non si può indicare la possibilità dell'uso della centrale Edison Levante a idrogeno, se non si sa da dove e quando arriverà, se sarà verde (ricavato da energie rinnovabili) o anch'esso ricavato dal metano, né altri mega rigassificatori di metano liquido
- servono parchi fotovoltaici sulle aree di Marghera inquinate che nessuno vuole (100 ettari di Eni), o su discariche o altre aree irrecuperabili per i costi proibitivi di bonifica; non in buoni terreni agricoli come quelli di Loreo, Concordia Sagittaria o Mogliano Veneto
- bisogna lavorare sul risparmio energetico come gli scarichi di acqua calda delle centrali di Marghera: il 60% del potere calorifico dei combustibili finisce in aria e acqua: si potrebbe recuperare col tele-riscaldamento o l'acqua-coltura o con le serre
- servono studi per turbine sommerse alle bocche di porto per sfruttare le maree come produttrici d'energia elettrica e l'uso di alghe in biodigestori per biogas, invece di metano o scarti agricoli della provincia, per eventuali centrali a biomassa

Di fatto questo è un programma politico trasformativo di interventi i cui contenuti tendono tutti a riequilibrare il sistema lagunare, squassato dalla modernità, per renderlo compatibile con l'antropizzazione che nei secoli è proceduta con le sole regole dello sviluppo.

Il precipitare delle condizioni ambientali sull'intero pianeta e la capacità di carico ormai al limite del sistema naturale locale, riducono drasticamente i tempi a disposizione rendendo tutti questi

interventi urgentissimi. La risposta non può quindi che essere politica ma le procedure non potranno non essere quelle che la storia passata, schematicamente prima richiamata, ci ha lasciato.

Questo il valore della sua esemplarità!

Ovvero, sintetizzando: *sperimentabilità, reversibilità e modificabilità* il metodo. *Verifica sociale* con la continua costruzione dal basso, nel merito stesso dell'intervento. Ma anche dei modi e dei tempi perché le trasformazioni operate su un *bene comune* non lo sarebbero, se non si desse reale potere alla parola "comune" che accredita la proprietà comunitaria.

Sarà proprio questa chiamata partecipativa sociale a garantire la consistenza della *sostenibilità*, invadendo anche quel campo economico che lo sviluppo ha sempre rivendicato come proprio dominio e svelandone tutti i *green washing* opportunistici.

In questo nostro contesto di approfondimento nel dibattito collettivo, utilizzandolo anche per le urgenti specificità politiche e territoriali locali, sembra opportuno chiudere con un richiamo a due temi pressanti:

— il Piano Morfologico della Laguna

— la costituzione della Fondazione Venezia capitale mondiale della sostenibilità

### **Il Piano Morfologico della Laguna**

Nel 1992 viene redatto il primo *Piano morfologico della Laguna* per avviare "il riequilibrio idrogeologico, l'arresto e inversione del processo di degrado e l'eliminazione delle cause che lo hanno provocato" secondo le prescrizioni delle leggi speciali.

Nove anni dopo nel 2001, in assenza di risultati significativi, il Consiglio dei Ministri decide l'aggiornamento prescrivendo "interventi tendenti al ripristino delle condizioni esistenti prima dei grandi canali di navigazione"; "l'ottimizzazione del ricambio mare-laguna"; "la riattivazione dei dinamismi naturali"; "il contrasto delle azioni distruttive dell'ambiente lagunare"; " il riequilibrio idrogeologico e morfologico della laguna".

Ma il Co.Ri.La. (associazione *no profit* tra università, ministeri e autorità locali), cui è affidata la rielaborazione con indicazioni del Consorzio Venezia Nuova, elude tutte le indicazioni delle Legge Speciali, dello stesso Piano Morfologica del 1992, del Piano Ambientale della Laguna (P.A.L.A.V.) del 1995. Anche quelle del Consiglio dei Ministri puntando ad un "disequilibrio negoziato" per non mettere in discussione gli interessi che devastano la Laguna.

Nel 2017 le Associazioni, presentando molte *osservazioni* criticano in modo preciso, documentato e scientifico, gli elaborati presentati e ribadendo la necessità di attuare le norme vigenti per riequilibrare e riqualificare la Laguna.

Di fatto, ripropongono la riduzione della portata dei principali canali portuali e delle bocche di porto con l'innalzamento dei fondali (con l'uscita dalla Laguna delle navi non compatibili); la regolamentazione della pesca in particolare dei vongolari che "frullano" i fondali e accentuano l'erosione; la riduzione delle velocità nei natanti e il controllo del modo ondoso (con l'installazione del GPS su tutte le imbarcazioni ); la manutenzione e lo scavo dei canali minori nelle aree lagunari periferiche di gronda per la circolazione e l'ossigenazione delle acque; il maggior apporto di acqua dolce fito-depurata per la riqualificazione della fascia di transizione a canneti; l'apertura delle valli da pesca ai flussi di marea. Di fatto, sono prescrizioni vigenti da molti decenni ma ancor oggi non attuate .

Nel 2018 i Ministeri, delle Infrastrutture e dei Beni Culturali, intervengono con più di cinquanta prescrizioni.

Il 23 giugno di questo anno le Commissioni VAS, sancisce che il Piano non risponde alle prescrizioni imposte nel 2018 e Massimiliano Atelli, già magistrato della Corte dei conti, Presidente delle commissioni, interrogato nel merito, dichiara che più che un aggiornamento è opportuna una nuova impostazione e che ciò non significa necessariamente nuovi anni d'attesa perché con il Pnrr è stata data prova anche di realizzazioni molto rapide.

Nell'attesa del pronunciamento, che dovrà seguire a un riordino complessivo di merito e di procedure (speriamo), gli accadimenti qui riassunti che riguardano Consorzio Venezia Nuova e Co.Ri.La. attestano una palese delegittimazione scientifica e quindi operativa per il futuro.

A questo groviglio si aggiungono comunque ulteriori preoccupazioni.

Istituita da due anni ma ancora oggi non operativa per mancanza delle nomine e l'attribuzione di personale e sedi, l'*Autorità per la laguna* diviene, con l'approvazione recentissima del Senato, l'*Autorità per la laguna -Nuovo Magistrato alle Acque*, che dovrà approvare il Piano Morfologico ed i suoi aggiornamenti.

Ma nelle more dell'approvazione di detto Piano Morfologico, il Commissario portuale, per gli interventi urgenti, potrà comunque provvedere per le sue opere, e «nelle more dell'operatività dell'*Autorità per la Laguna-Nuovo Magistrato alle acque*», sarà il *Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Triveneto* ad approvare il nuovo Piano Morfologico, ... lo stesso Ente che qualche mese fa aveva dato il suo assenso alla versione ... poi sonoramente 'bocciata' dalla Commissione nazionale di valutazione ambientale strategica. Il Piano Morfologica non potrà comunque non accogliere le regolamentazioni del Piano di Gestione delle acque recentemente approvato dall'Autorità di Bacino.

### ***La costituzione della Fondazione Venezia capitale mondiale della sostenibilità***

Nel secondo dopoguerra la FIAT, rivolgendosi ai privati, per aumentare la vendita delle proprie auto, espose sul molo, tra le due colonne di Piazza San Marco, le sue 1100, 500 e Giuliette costringendo la mano pubblica all'infrastrutturazione stradale del Paese e i cittadini alla mobilità privata. Ma, inaugurando anche l'immagine della Venezia-palcoscenico.

Oggi, è solo cambiata la scala.

Da singoli eventi sedicenti ambientali a, come ricorda Paola Somma in "*Emergenza Cultura*" da cui si riprende, "un progetto ambizioso, ideato da potenti lobbisti in grado di forgiare le decisioni delle pubbliche istituzioni al fine di catturare enormi risorse finanziarie" dove Venezia da cartolina nazionale diviene palcoscenico mondiale.

Il presidente della Regione Zaia, primo attore in scena, recita: "la congiuntura astrale è unica, è un big bang della storia, un contesto nel quale la sostenibilità è l'equilibrio perfetto tra fonti energetiche ed emissioni inquinamenti... . Noi portiamo in dote un palcoscenico internazionale... avremo investimenti per 4-5 miliardi di euro, un Pil da dieci miliardi, venti mila posti di lavoro e dodici mila nuovi residenti. Per noi non è fuffa, siamo pancia a terra sulla partita. Attendiamo con ansia i finanziamenti del Pnrr".

Allo spettacolo, che ci piacerebbe solo *opera buffa* però seguono i fatti, che temiamo *tragedia*. Nel marzo 2011 la Giunta Regionale delibera un *Piano di interventi, Venezia capitale della sostenibilità* ispirata dall'amministratore delegato di Snam, società monopolistica del trasporto del gas Marco Alverà. Rapidamente sottoscrivono come sostenitori, durante il G20 veneziano il Sindaco di Venezia, i Ministri dell'Economia e della Pubblica amministrazione, l'Università di Ca' Foscari, l'Istituto Universitario d'Architettura d Venezia, l'Università di Padova, il

Conservatorio Benedetto Marcello, l'Accademia di Belle Arti, la Fondazione Giorgio Cini, la Confindustria Veneto, l'ENI, il Generali e Boston Consulting Group.

Seguono trasferte propagandistiche fuori e in casa (EXPO di Dubai, Biennale d'architettura di Venezia 2022).

La regione stanZIA da subito 50.000 euro e predisponE uno schema statutario per l'istituenda *Fondazione Venezia capitale mondiale della sostenibilità*.

Si pensa a Brunetta come presidente (per anni la Fondazione di Venezia, presieduta a lungo da socialisti, ne era stata un feudo).

A oggi, ancora non conclusa, la vicenda della Fondazione - in questo simile alla storia del MoSE - rappresenta politicamente il pericolo maggiore.

Come dice lucidamente Marco Alverà, amministratore delegato della SNAM, in un convegno all'Arsenale - citando ancora da Paola Somma - "la parte della *governance* è più difficile da realizzare. Serve innovazione. Noi vorremmo che Venezia diventasse la capitale della sostenibilità, che sta diventando una scienza e quindi cultura. È necessario che arrivino in città ricercatori e studiosi pronti a imparare e a lavorare per mettere a punto questa *governance*".

È certo necessario e opportuno, anche noi pensiamo, che arrivino in città ricercatori e studiosi pronti a imparare e a lavorare per mettere a punto un sistema interrelato di trasformazioni predisponendone un sistema efficiente, realmente sostenibile, governabile e governato

*Governance*, come è noto, è un eufemismo per non dire che il governo della cosa pubblica, invece di venire esercitato secondo i meccanismi ordinati dalla Costituzione nazionale, viene sostituito da un sistema decisionale che mette insieme attori pubblici e privati", ancora da Paola Somma.

La differenza, ed è sostanziale, è che i processi di ricerca, anche innovativi, di scelta e di realizzazione siano governati tutte pubblicamente ma con procedure partecipative dal basso che ne estendano verifica e controllo.

**Per concludere. Una argomentazione complessiva riguardante pratiche di governo e di salvaguardia per l'intero territorio veneziano attesta, con la forza dei fatti proposti, che la *decrescita* non è una somma di NO ma un processo trasformativo, oltre quella modernità che si libera dal *progresso scorsoio* che Andrea Zanzotto ci ha lasciato come lucidissimo monito.**

**Di cui Venezia può essere, per l'appunto, paradigma.**

A cura di Cristiano Gasparetto

