

Riequilibrare la laguna a cominciare dal Canale dei Petroli.

Ben cinque leggi speciali dal 1973 al '95, il Piano morfologico del 1993 e il PALAV del 1995 hanno dettato prescrizioni per il riequilibrio della laguna, in particolare per ridurre la portata idraulica delle bocche di porto e dei canali portuali e lasciare fuori dalla laguna le navi sempre più grandi incompatibili.

Ancora una decina di anni dopo, nel 2003 (18 dic.) la Commissione di Salvaguardia, dopo mesi di approfondimenti, ha approvato all'unanimità le prescrizioni e le direttive per il progetto di riqualificazione del Canale dei Petroli che precisano quanto segue.

“Riduzione dell'officiosità (portata idraulica) del canale fin dalla bocca di Malamocco”.

“Opere rimovibili e sperimentali al proseguo degli interventi programmati con il piano morfologico del '92-'93”

“Marginamenti per la Cassa di colmata B con un intervento maggiormente sensibile e meno impattante con il contesto ambientale”.

“Le energie anomale ed eccessive dovute alla innaturalità dell'assetto attuale e ai passaggi delle navi vengano ridotte al minimo sulla base di progetti di uso e riassetto dell'area (navi meno grandi e meno veloci) ”.

“Riduzione dell'invaso del Canale dei Petroli nel primo tratto in esame a una profondità massima di 12-13 m (da -15 m)”.

“Le energie anomale non riducibili dovranno comunque essere inglobate nei nuovi assetti in modo da divenire fattori di vivificazione, di rinaturazione e di nuovo equilibrio dinamico”.

Nel tratto intermedio “sul lato acque libere del Canale, la protezione delle sponde non limiti la funzionalità delle nuove superfici a barena e velma...consentire la circolazione delle acque in corrispondenza dei canali preesistenti in modo da ricevere le onde provocate dalle navi trasformandole da elementi di aggressione ad elementi di vivificazione delle aree lagunari retrostanti”.

“Sul lato delle casse di colmata creare dei chiari interni per costituire piccole casse di espansione per l'onda prodotta dalla nave ... innescheranno processi evolutivi di rimodellamento spontaneo e rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico”.

Il Progetto generale di riqualificazione del Canale dei Petroli, che doveva essere presentato “quanto prima”, da allora non è più stato elaborato dal Magistrato alle Acque.

Al contrario il Porto ripresenta oggi un progetto (già fermato una prima volta nel 2013) che vuol irrigidire il Canale dei Petroli (con enormi scogliere e palancole) per separarlo dalla laguna come una autostrada nella quale le “energie anomale ed eccessive”, causate da navi sempre più grandi e numerose, non vengono ridotte ma aumentate.

Invece, dopo un periodo di impazzimento, ora lo Stato con le sue strutture (Provveditorato OO.PP., Distretto idrografico, Soprintendenza) e la Regione possono riprendere in mano la responsabilità di rispettare e attuare le norme che prescrivono di riequilibrare e riqualificare la laguna e portare all'esterno le navi incompatibili con la funzionalità morfologica ed ecosistemica della laguna.

Venezia 8.11.2018

prof. Stefano Boato

già membro della Commissione di Salvaguardia