

Contratto di Area Umida per la Laguna Nord di Venezia

Documento Conoscitivo

Luglio 2021



**Contratto
di Area Umida**
per la Laguna Nord
di Venezia



Interreg
Italy - Croatia
GREW

European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

Contratto di Area Umida per la Laguna Nord di Venezia

luglio 2021

DOCUMENTO CONOSCITIVO

Documento elaborato nell'ambito dell'area pilota "Laguna Nord di Venezia", dal quale sono state ricavate le informazioni per popolare il prodotto di progetto CREW denominato "D.4.2.2 Scientific description".

Finanzia



Interreg Italy - Croatia

Partners di Progetto

Lead Partner

I Università Iuav
- - - di Venezia
U
- - -
A
- - -
V

Università IUAV di Venezia

Coordina
Maria Chiara Tosi

Collabora
Giulia Cantaluppi
Marta De Marchi
Michela Pace

Consulenti
Giancarlo Gusmaroli
Simona Mazzuca

Tirocini
Angelica Alcaraz
Adriano Mancini

Gestione
Anna Brusarosco
Paolo Carlucci

Italia



Università di Camerino



Municipalità di
San Benedetto del Tronto

Croazia



Natura Jadera 



Natura Histrica
Public Institution for the
Management of Protected
Areas in Istria County

Natura Jadera
Public Institution for the
Management of Protected
Areas in Zadar County

Public Institution for the
Management of
Protected Natural Areas of
Duvrovnik-Neretva County

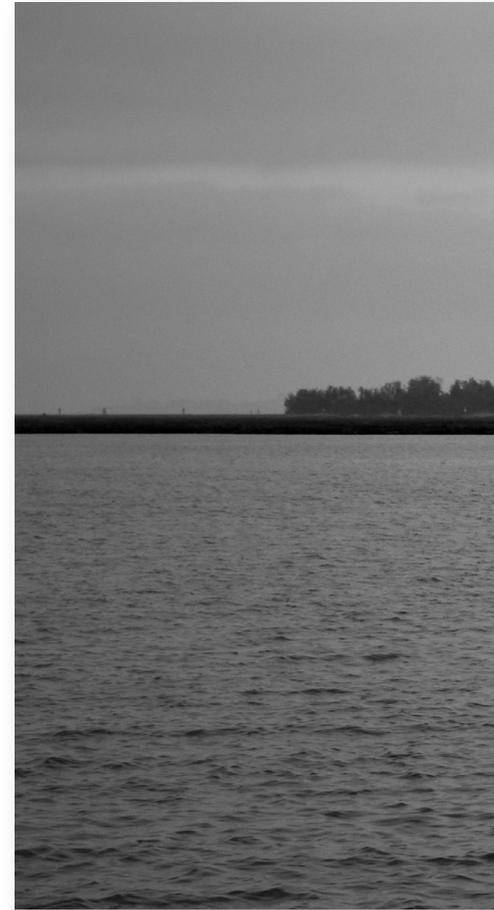
Comunità **RIVIERA FRIULANA**

Patto Territoriale
per l'Occupazione
Nord Barese/Ofantino



Comunità Riviera Friulana

Patto Territoriale per
l'occupazione Nord Barese /
Ofantino



Dinamiche di trasformazione



Racconta i fenomeni in atto con l'obiettivo di descrivere come sta cambiando la laguna, fornisce i dati relativi alle trasformazioni delle singole voci indicate in indice ed evidenzia per ognuna di queste quali sono le criticità e le pressioni. Include le informazioni raccolte nel Documento Conoscitivo e ne riconosce i valori principali associandoli alle trasformazioni.

INDICE

Tema 1. La gestione del moto ondoso e la tutela degli ecosistemi.

1.1	Qualità ecologica dei corpi idrici	10
1.2	Salubrità ambientale	12
1.3	Paesaggio	16
1.4	Biodiversità di habitat e specie	20
1.5	Rischio idraulico e da mareggiate	24
1.6	Moto ondoso ed erosione	25

Tema 2. Attività produttive e ricreative - Agricoltura, caccia e pesca; promozione e accoglienza turistica

2.1	Cultura e turismo	36
2.2	Agricoltura, caccia e pesca	42

Tema 3. Residenzialità ed Accessibilità

3.1	Residenzialità	54
3.2	Accessibilità	59



Tema 1

La gestione del moto ondoso e la tutela degli ecosistemi



- 1.1 Qualità ecologica dei corpi idrici
- 1.2 Salubrità ambientale
- 1.3 Paesaggio
- 1.4 Biodiversità di habitat e specie
- 1.5 Rischio idraulico e da mareggiate
- 1.6 Moto ondoso ed erosione

1.1 Qualità ecologica dei corpi idrici

QUESTIONI RICORRENTI

- » Qual è lo stato ecologico degli ecosistemi acquatici lagunari?
- » Quali pressioni incidono sullo stato ecologico degli ecosistemi acquatici lagunari?
- » Quali misure risultano programmate per garantire uno stato ecologico soddisfacente della laguna?

Tra le emergenze rilevate:

- » plastica prodotta dagli scarti del turismo di massa su tutta la laguna;
- » presenza di metalli pesanti nell'acqua;
- » presenza di residui materiali della caccia e della pesca, come proiettili;
- » raccolta differenziata non efficiente, soprattutto nel periodo di maggiore affluenza turistica;
- » ripristino degli impianti di fitodepurazione storicamente esistenti in laguna, e loro manutenzione.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE

Gli ecosistemi acquatici della Laguna Nord di Venezia, ai sensi della normativa vigente, sono interessati dalla presenza di sette corpi idrici, secondo il seguente prospetto che ne riporta anche il relativo stato di qualità ecologica.

Lo stato ecologico della Laguna di Venezia è nettamente inferiore rispetto agli obiettivi di qualità attesi (vedi obiettivi dei piani di cui al Documento Strategico) e lo stato/potenziale ecologico per i corpi idrici fortemente modificati (centro storico e valli della Laguna Nord) non è attualmente definito.

Industria, trasporti e sviluppo urbano rappresentano i principali determinanti che causano pressioni di tipo puntuale e diffuso sui corpi idrici in questione. In assenza di una azione convinta di gestione integrata ambientale dell'ecosistema lagunare (naturale e antropico), la qualità ecologica della Laguna Nord di Venezia non raggiungerà gli obiettivi di qualità prefissati.

1.2 Salubrità Ambientale

La salvaguardia e protezione della natura risultano temi centrali in relazione non solo all'ambiente, ma anche alla qualità della vita possibile in laguna. Perciò risulta rilevante porre l'attenzione sui livelli di salubrità e sulle effettive misure in merito alle fonti di inquinamento. Oltre quelle prodotte dagli insediamento industriale, le principali fonti di vulnerabilità sono la presenza di plastica diffusa in tutta la laguna e la difficoltà di individuare luoghi idonei alla raccolta e gestione dei rifiuti. La produzione di rifiuti, infatti, è fortemente determinata non solo dalla quotidiana vita urbana della laguna, ma anche alle attività economiche come turismo, agricoltura, caccia e pesca.

QUESTIONI RICORRENTI

- » Quali strategie sono oggi attive per monitorare i livelli di salubrità della laguna legati all'inquinamento chimico, sonoro, dei rifiuti, in particolare della plastica?
- » Come far convivere l'aeroporto Marco Polo con la laguna – importante per collegare la laguna al mondo e portatore di lavoro – con l'idea di renderla un'oasi protetta?
- » Come trovare un equilibrio tra lo sviluppo economico della gronda e la cura dell'ambiente che lo circonda, raggiungendo il benessere dei residenti?

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | DOCUMENTO CONOSCITIVO

Gli interlocutori ascoltati hanno evidenziato l'inquinamento presente in tutta la laguna, per cui hanno segnalato la necessità di riconoscerne il valore e di lavorare sulle regole in un'ottica di sostenibilità.

Tra le emergenze rilevate:

- » presenza preoccupante di metalli pesanti provenienti dalle industrie nell'acqua;

- » uso di combustibili inquinanti;
- » rischio di diventare un luogo di abbandono e di discarica;
- » diffusione della plastica prodotta dagli scarti del turismo di massa di Venezia in tutta la laguna;
- » difficoltà nella raccolta differenziata legata al turismo nei periodi estivi diventa a causa delle numerose presenze;
- » apporto di sostanze inquinanti provenienti dai terreni agricoli fertilizzanti del bacino scolante;
- » residui di materiali inquinanti da caccia e pesca (proiettili, galleggianti, reti e altro);
- » inquinamento chimico-acustico dall'Aeroporto Marco Polo.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE - PTA (2006-2018)

Le zone idriche soffrono innumerevoli pressioni quotidiane dovute allo sfruttamento della risorsa e al suo progressivo inquinamento: è fondamentale, per tutti, capire che il prosciugamento di una risorgiva, l'abbassamento di una falda, l'inquinamento di un pozzo rurale sono eventi ormai insopportabili per un ambiente.

PIANO DIRETTORE (2000)

Allo stato delle cose la laguna mostra segni evidenti di ripresa trofica nella sua parte centrale. Per quanto riguarda la Laguna Nord e sud il miglioramento è meno evidente, infatti la situazione non è, né è mai stata, grave e compromessa come per la sua parte centrale. La stessa ripresa notata attraverso la biomassa presente nel sistema è evidente anche nei sedimenti della laguna.

PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO - PTRC (2020)

Le questioni ambientali rilevanti legate al fattore rifiuti sono:

- » elevata produzione di rifiuti speciali (pericolosi e non), provenienti dalla produzione di beni e servizi e attività commerciali;
- » produzione elevata di rifiuti a valle dei processi di disinquinamento e bonifica. Il Veneto, nel 2003, si è collocato al secondo posto tra le regioni italiane per la produzione di rifiuti speciali;
- » progressivo aumento della quantità di rifiuti urbani prodotti.

Le questioni ambientali rilevanti legate al fattore energia sono:

- » produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili scarsa rispetto ai target di Göteborg. Entro il 2010 la percentuale di energia elettrica prodotta in Italia da fonti rinnovabili sul consumo totale di energia dovrà essere pari al 22% (direttiva 2001/77/CE). Il dato per il Veneto, nel 2004, è pari a 12,9%;
- » consumi pro-capite di energia elettrica piuttosto elevati e in continuo aumento. Nel 2003 i consumi regionali pro capite di energia elettrica si sono attestati sui 6.342 annui per abitante, contro una media nazionale di 5.179 KWh.

PIANO TERRITORIALE GENERALE - PTG (2019)

Tra le tendenze si rilevano:

Acqua

- » lo sfruttamento delle risorse alieutiche nelle lagune di Venezia e di Caorle, con incremento della perdita di materiali sedimentari dovuta alla pesca abusiva della vongola verace filippina limitata solo in parte da interventi di ripristino morfologico (Venezia), con danni agli organismi lagunari e alla pesca tradizionale di difficile quantificazione (Venezia), con episodi di inquinamento nei canali e nei corsi d'acqua;
- » il pesante inquinamento e degrado dovuto alle attività industriali ed agricole;

Relativamente alle pressioni sulla qualità della risorsa, si evidenziano le seguenti considerazioni sui carichi residui di inquinanti generati nel bacino scolante e sversati in Laguna di Venezia:

- » per quanto riguarda l'azoto i carichi predominanti sono dovuti al comparto agro-zootecnico;
- » per quanto riguarda il fosforo i carichi predominanti sono dovuti ai carichi zootecnici e civili;
- » si evidenzia una netta diminuzione dei carichi sia per quanto riguarda l'azoto che per il fosforo, dovuta principalmente agli interventi di abbattimento sugli apporti di origine civile (depurazione reflui e reti di collettamento);
- » per i carichi di microinquinanti organici e inorganici i contributi fluviali (in particolare il carico fluviale di arsenico e di ferro) risultano in genere superiori a quelli derivati da sorgenti dirette e cioè da Porto Marghera (rilevante per cadmio, mercurio, piombo, e degli IPA totali).

Aria

Le pressioni sono esercitate da emissioni provenienti da sorgenti fisse (di origine industriale, tra cui spicca il polo industriale di Porto Marghera).

La quantificazione è resa agevole dalla presenza di un catasto delle emissioni, costruito e gestito dalla Provincia di Venezia, che quantifica non solo i macroinquinanti (COV, NO_x, SO_x, CO, PTS) ma anche i microinquinanti, di maggiore rilevanza sanitaria rispetto ai primi, per un totale di 184 attività produttive censite sull'intero territorio:

- » emissioni da sorgenti mobili derivanti dal traffico veicolare urbano ed extraurbano. La quantificazione è stimabile con studi sulla mobilità ricavando stime di emissione in atmosfera;
- » emissioni da impianti di riscaldamento delle abitazioni (emissione di ossidi di zolfo in ambiente urbano), in riduzione a seguito della pressoché totale metanizzazione degli impianti di riscaldamento nell'area veneziana a partire dagli anni '70.

1.3 Paesaggio

L'unicità e la fragilità del paesaggio lagunare è riconosciuta da tutti i documenti di piano, così come dagli interlocutori del Contratto di Laguna, che ne parlano con senso di cura e affezione, rilevando come, a volte, i vincoli ambientali che tutelano l'ecosistema non siano rispettati nei fatti. Piani e aderenti al contratto riportano inoltre la centralità di azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno "sviluppo durevole e sostenibile", rispettose del contesto naturale e indirizzate ad un equilibrato e armonico sviluppo economico e sociale.

QUESTIONI RICORRENTI

- » Quali dei beni culturali, ambientali, socioeconomici della Laguna Nord è importante valorizzare oggi?
- » Quali flussi economici locali e internazionali pubblici e privati possono essere utilizzati per la valorizzazione del patrimonio in abbandono e sottoutilizzato (come ad esempio le valli da pesca)?
- » Come promuovere un uso sostenibile e continuativo del territorio?
- » Come incentivare la partecipazione attiva e il coordinamento tra le diverse realtà lagunari per il governo del territorio, la salvaguardia del paesaggio e delle sue fragilità?

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | DOCUMENTO CONOSCITIVO

Sono state evidenziate alcune incongruenze di indirizzo in materia di protezione ambientale, a cui spesso si antepongono interessi ad alto potere remunerativo, e si è parlato di come questo abbia spesso tradito le aspettative della cittadinanza, esponendo la laguna ad un consumo aggressivo, poco attento all'unicità del paesaggio naturale ma anche antropico. Tra le emergenze rilevate:

- » scarso rispetto delle regole e dei vincoli imposti;
- » scarsa chiarezza della situazione attuale (cosa è permesso cosa è vincolato) a fronte di interessi economici e politici ad ampia scala;
- » cancellazione di alcune delibere comunali riguardo le aree protette. La cancellazione ha tradito le aspettative della cittadinanza;
- » alcuni progetti sono percepiti incongruenti con i vincoli paesaggistici (es San Giuliano e passo Campalto);
- » protezione degli ambienti fragili e conseguente rispetto dei vincoli risentono delle tendenze politiche, quando dovrebbero esserne al di sopra;
- » si sovrappongono questioni legate alla tutela degli ecosistemi e delle morfologie lagunari in relazione al moto ondoso e all'impatto di pratiche turistiche aggressive.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

PIANO D'AREA PER LA LAGUNA DI Venezia - PALAV (1995)

Lo scenario tendenziale riconosce la singolarità dell'area umida della Laguna di Venezia e la sua rilevanza internazionale, che deve essere quanto più tutelata.

Si evidenziano alcune pressioni presenti e l'eredità di alcune pressioni passate, che mettono a rischio la naturalità e la salubrità dell'ambiente:

- » continuo intreccio tra naturale e artificiale che sopravvivono in delicato equilibrio reciproco. Recentemente è cambiato il rapporto e la capacità di leggere i sintomi di deterioramento è venuta meno;
- » effetti negativi della politica industriale: la subsidenza legata all'emungimento per usi industriali delle acque profonde, l'inquinamento dei fondali e delle acque dovuto agli effluenti dei processi di lavorazione; l'influenza mai interamente capita, della realizzazione del "canale dei petroli" negli anni 60;

- » effetti negativi delle politiche di bonifica: hanno cancellato gran parte delle lagune a nord, e utilizzato per decenni il bacino lagunare come corpo acqueo di recapito delle acque reflue urbane e agricole;
- » gran parte dell'attuale linea di costa, ha dato posto via via ad insediamenti antropici di vario genere: zone balneari, alberghi, campeggi, villaggi turistici mettendo a repentaglio le ultime emergenze litoranee;
- » interventi di disboscamento autorizzati dagli uffici periferici dello Stato, hanno irrimediabilmente trasformato alcune isole golenali.

PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC)
VARIANTE PAESAGGISTICA (2013)

Situazione attuale: Le componenti ambientali del sistema lagunare acquatico evidenziano le criticità più rilevanti sotto il profilo ecologico (presenza di inquinanti, modificazione delle biocenosi, prelievo delle risorse alieutiche, ecc.) e fisico-geomorfologico (moto ondoso, movimento dei sedimenti solidi, erosione dei marginamenti, ecc.). Si tratta di criticità le cui cause risiedono anche al di fuori dell'ambiente lagunare, nel bacino scolante (impiego di fertilizzanti, eutrofizzazione, ecc.) o derivano da usi e attività (navigazione marittima, turismo) la cui natura e rilevanza è tale da non poter essere sostituita o mitigata se non in tempi lunghi.

Tendenze evolutive: In assenza di interventi è atteso un peggioramento delle condizioni di vita naturale della flora e della fauna nei corsi d'acqua. Tendono ad espandersi le zone di risalita del cuneo salino e l'erosione della costa a causa del carico urbanistico di gronda, con carichi di stress su tutte le componenti (acqua, aria, microclimi, suolo, biodiversità e paesaggio), e un peggioramento generale dell'impronta ecologica. Il cambiamento climatico aumenta l'estensione delle aree esposte e fragili, rendendo più urgente un'efficace e sostenibile gestione del ciclo integrato delle acque (anche nel rapporto tra gronda e specchi d'acqua) e il miglioramento dello stato ecologico del contesto lagunare.PIANO

TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP 2020) già INCLUSE NELL'ATTUALE PIANO TERRITORIALE GENERALE (PTG 2019)

Il tema del paesaggio riveste una rilevanza decisiva nel PTCP, in rapporto alle scelte regionali e alle scelte del DP di tutela del territorio e di sostenibilità dello sviluppo economico. Esiste a monte la complessa questione del riconoscimento, condiviso, di ciò che va salvaguardato come valore caratteristico e inalienabile: il paesaggio come identità.

La situazione attuale evidenzia:

- » inquinamento dei corsi d'acqua superficiali;
- » inquinamento delle acque costiere;
- » frammentazione degli ecosistemi;
- » diminuzione biodiversità;
- » diminuzione conservazione Habitat e specie protette;
- » impatti attività antropica;
- » rischio idrogeologico e sismico;
- » erosione costiera.

Tutti questi sono aspetti valutati molto negativamente nella loro possibile evoluzione, con effetti che si manifestano a breve, medio e lungo termine. Tali problematiche hanno effetto cumulativo con possibili conseguenze interprovinciali e tuttavia sono considerate reversibili in presenza di PTCP.

PIANO DI GESTIONE "Venezia E LA SUA LAGUNA" - AMBITO DI TUTELA UNESCO (2012-2018)

Si segnalano punti di forza, debolezza, criticità e opportunità (selezione):

- » equilibrata integrazione tra il sistema ambientale e gli insediamenti storici;
- » notevole mole di conoscenze sui processi costieri e lagunari e sulle tecniche di intervento acquisite e sperimentate soprattutto nel corso degli ultimi 30 anni.

1.4 Biodiversità di habitat e specie

La biodiversità di habitat e specie è un tema ampiamente rilevato durante la costruzione del quadro conoscitivo e sicuramente un capitolo che sta a cuore a molti. Per tutti gli interlocutori, infatti, la salvaguardia e la tutela della biodiversità dell'ecosistema lagunare è un valore fondamentale. Sono diversi i modi e le interpretazioni di tali valori: per alcuni bisogna reintrodurre le delibere comunali relative alle aree protette, per altri le difficoltà e lo stato di degrado e abbandono della laguna sono legati proprio alle troppe limitazioni.

QUESTIONI RICORRENTI

- » Come promuovere lo sviluppo antropico della laguna rispettando la conservazione dell'ambiente?
- » È possibile ripristinare la circolazione dell'acqua in laguna per non renderla stagna?
- » Come far convivere la caccia e la pesca, amatoriale e professionale con la tutela e la volontà di rendere la laguna un'oasi protetta?
- » Come proteggere il fragile patrimonio naturale e paesaggistico a fronte di un consumo aggressivo della laguna?

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | DOCUMENTO CONOSCITIVO

Gli interlocutori ascoltati in vista della costruzione del Documento Conoscitivo hanno evidenziato difficoltà nella gestione e nella protezione del patrimonio naturalistico della laguna, specie in periodi di maggior pressione turistica.

Le emergenze comprendono:

- » forte presenza di biodiversità floristica e faunistica, specie in alcune aree (Campalto, Dune, Alberoni, Oasi Trepalade), che tuttavia rappresenta un ambiente fragile, spesso in pericolo;
- » turismo aggressivo, non ecocompatibile che danneggia alcuni ambienti in particolare (es. Dune);

- » deterioramento degli habitat dovuto alle condizioni ambientali (acque alte eccezionali, correnti eccessive, proliferare di alghe e zanzare);
- » presenza di discariche nel territorio e aumento dell'inquinamento;
- » sollevamento dei bassi fondali causata dall'utilizzo di raschie o l'allevamento di monoculture (conflittualità con il mondo della caccia e della pesca professionale);
- » erosione dei biotopi lagunari (barene, velme ecc) causata da moto ondoso;
- » scarsa connessione tra lo specchio d'acqua e la gronda, grandi progetti di gronda come quello dell'aeroporto voltano le spalle all'acqua;
- » nelle aree di oasi alcuni progetti di rinaturalizzazione sono abbandonati (bosco oasi trepalade), mentre il sistema di connessione acquiferi bloccato dalle azioni dei privati, con conseguente stagnazione e prosciugamento dei canali all'interno dell'oasi.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

PIANO DI GESTIONE "Venezia E LA SUA LAGUNA" (2012-2018) - AMBITO DI TUTELA UNESCO)

Si segnalano punti di forza, debolezza, criticità e opportunità (selezione):

- » presenza di biotipi in grado di assolvere a precise funzioni ecologiche;
- » mancanza di apporto naturale di sedimento in laguna;
- » distruzione delle praterie a fanerogame bio-stabilizzanti che costituiscono l'ambiente di vita naturale per i processi riproduttivi, a causa della pesca abusiva dei molluschi con mezzi meccanici che raschiano i fondali;
- » aggravamento della qualità ambientale delle aree più fragili e vulnerabili di pregio con effetti diretti e indiretti sulla biodiversità, sui caratteri naturali e antropici del paesaggio lagunare, sulla qualità della vita delle popolazioni residenti e sullo sviluppo di attività e settori economici tradizionali;

- » Sostituzione della vegetazione autoctona (alghe) con specie infestanti di scarso valore ecologico trasportate in laguna dalle navi mercantili.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) 2008-2016

È stato prospettato uno scenario tendenziale che coinvolge 12 voci (acqua, aria, fattori climatici, suolo, biodiversità, flora e fauna, paesaggio, interrelazione tra gli aspetti ambientali, popolazione, salute umana, beni materiali, patrimonio culturale). In generale, l'erosione sulla costa e la crescente urbanizzazione con fattori di stress su tutte le componenti (acqua, aria, microclimi, suolo, biodiversità e paesaggio), stanno peggiorando l'impronta ecologica.

Per quanto riguarda la biodiversità di segnalano:

- » inquinamento dei corsi d'acqua superficiali;
- » inquinamento delle acque costiere;
- » risalita cuneo salino;
- » inquinamento del suolo e del sottosuolo;
- » impermeabilizzazione del suolo;
- » frammentazione degli ecosistemi;
- » diminuzione conservazione Habitat e specie protette;
- » impatti attività antropica (es pesca, caccia);
- » inquinamento luminoso;
- » carichi inquinanti in laguna;
- » moto ondoso.

PIANO MORFOLOGICO E AMBIENTALE DELLA LAGUNA NORD DI Venezia 2016

Il Documento di Piano evidenzia una compromessa funzionalità degli ambienti e organismi lagunari, l'alterazione della funzionalità dell'ecosistema, la perdita di biodiversità, il degrado degli habitat e l'alterazione nella composizione e distribuzione delle comunità. Si segnalano le seguenti criticità:

- » deficit sedimentario per erosione e crescita medio-mare;

- » generalizzato abbassamento dei bassifondi, determinato da subsidenza ed eustatismo e da fenomeni erosivi causati dall'azione delle onde e favoriti dalla presenza dei canali di navigazione;
- » risospensione sedimenti, aumento della torbidità;
- » perdita di funzionalità idro-morfodinamica dei canali lagunari;
- » scomparsa strutture morfologiche naturali, degrado biotopi barenali (minore funzionalità eco-sistemica);
- » riduzione degli areali a fanerogame;
- » compromissione della zona oligoalina;
- » qualità chimica ed ecologica dei corpi idrici; C9 - subsidenza di origine antropica; C10 - inquinamento dell'atmosfera;
- » svernamento e migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, in particolare ardeidi, anatidi e limicoli, ed è un'importante area di nidificazione per numerose specie di uccelli;
- » la vulnerabilità dell'area è dovuta all'itticoltura intensiva, all'erosione delle barene in relazione all'eccessiva presenza di natanti, alla notevole perdita di sedimenti, non compensata da un eguale tasso di importazione marina, ed all'inquinamento delle acque, legato al Polo petrolchimico di Marghera, all'agricoltura e all'acquicoltura.

Esempio: C1 Le cause della progressiva diminuzione delle aree di barena e dell'approfondimento dei bassifondi sono dovute principalmente al moto ondoso indotto dal vento e dai natanti e alle attività connesse alla pesca con mezzi meccanici, oltre alla carenza degli apporti dal mare e dal bacino scolante. Ciò è associato alla perdita di sedimenti fini determinata principalmente dal comportamento idrodinamico asimmetrico delle bocche.

PIANO STRATEGICO METROPOLITANO (PSmVE 2019-20-21)

Il PSmVE evidenzia come la laguna sia sottoposta a costanti rischi (idraulico, idrogeologico, alluvioni, erosione costiera, perdita di biodiversità, consumo di suolo, infiltrazione salina, del carico degli inquinanti ecc.). In particolare si delinea una progressiva perdita di biodiversità a cui si risponde con la proposta di valorizzare la rete ecologica metropolitana.

1.5 Rischio idraulico e da mareggiate

QUESTIONI RICORRENTI

- » Esondazioni lungo il reticolo idrografico di terraferma
- » Fenomeni di acqua alta in Laguna di Venezia
- » Esposizione a mareggiate della linea di costa.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

Il bacino scolante della Laguna di Venezia, avente superficie pari a circa 2.038 kmq, rappresenta il territorio la cui rete idrografica superficiale scarica – in condizioni di deflusso ordinario – in Laguna di Venezia, con scolo naturale e/o meccanico (idrovoce).

La crescente impermeabilizzazione del territorio unita all'impoverimento della rete scolante, non più adeguata a fare fronte ai deflussi attuali, determina diffuse situazioni di criticità idraulica nell'intero sistema idrografico (più di 200 aree soggette ad allagamento, il 70% delle quali ad uso agricolo, caratterizzate da esondazioni che nel 60% dei casi si presentano tra i 5 e i 20 anni).

La Laguna di Venezia è altresì interessata da fenomeni di acqua alta (legati a fattori eziologici astronomici e meteorologici, esacerbati dagli effetti dei cambiamenti climatici in atto) e la linea di litorale è esposta al rischio da mareggiate.

Il Piano di Gestione del Rischio da Alluvioni, di cui al Documento Strategico, delinea uno scenario di gestione sostenibile dei fenomeni di esondazione, acqua alta e mareggiata, sebbene una attenzione importante dovrà essere rivolta dalle scelte urbanistiche nell'ambito di interesse per rendere i territori maggiormente resilienti.

1.6 Moto ondoso ed erosione

La questione dell'erosione delle morfologie lagunari è emersa in modo rilevante nella costruzione del quadro conoscitivo, soprattutto in relazione ad una tra le sue principali cause: il moto ondoso. Gli interlocutori ascoltati durante la fase della costruzione del quadro conoscitivo, infatti, hanno diffusamente lamentato il fenomeno della violazione di limiti di accesso e velocità nelle aree ambientalmente più fragili della Laguna Nord.

QUESTIONI RICORRENTI

- » Come diversificare l'accessibilità alle varie parti della laguna?
- » Come garantire il rispetto dei limiti di velocità?
- » Come differenziare gli accessi in base al pescaggio delle imbarcazioni?
- » come garantire la convivenza tra diversi tipi di imbarcazioni (a motore e a remi).

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | DOCUMENTO CONOSCITIVO

Gli interlocutori ascoltati in vista della costruzione del Documento Conoscitivo hanno evidenziato la necessità di agire sul traffico acqueo per contrastare i fenomeni di erosione delle barene e dei fondali.

Le emergenze comprendono:

- » traffico di imbarcazioni a motore intenso, soprattutto nel periodo estivo;
- » presenza di imbarcazioni non adeguate al fondale lagunare;
- » violazione dei limiti di velocità;
- » assenza di controllo da parte degli organi preposti;
- » mancanza di educazione alla mobilità in laguna;
- » mancanza di rispetto per chi si muove con imbarcazioni a remi.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

PIANO MORFOLOGICO E AMBIENTALE DELLA LAGUNA NORD DI Venezia 2016

Il Piano Morfologico (Pmlv) è uno strumento programmatico del Magistrato alle Acque di Venezia finalizzato a contenere l'erosione delle strutture intertidali nell'ambito delle politiche di salvaguardia (Legge speciale 798/84).

Il Piano evidenzia la compromissione delle funzionalità ambientali delle morfologie lagunari e dell'ecosistema, sottolineando il fondamentale ruolo di elementi intertidali, quali barene e velme, oltre che il microrilievo del fondale lagunare, minacciati dall'erosione.

Le strutture morfologiche della Laguna Nord sono caratterizzate da quote medie più elevate e da una velocità d'erosione generalmente minore rispetto a quelle che si osservano nel bacino centro-meridionale della laguna.

L'effetto erosivo del moto ondoso si ripercuote sia sui bassifondi, che tendono ad approfondirsi, sia sui bordi di barena, che retrocedono progressivamente, determinando un aumento delle lunghezze libere su cui agisce il vento (fetch) favorendo l'aumento dell'energia delle onde e, quindi, dello sforzo al fondo da esse prodotto. Questo duplice meccanismo di feedback positivo determina un progressivo aumento dell'erosione che, in alcune circostanze, può essere assai rapido. Tale dinamica produce una tendenza evolutiva inevitabilmente destinata a raggiungere profondità elevate, dell'ordine di 2-2.5 m, tale cioè da sottrarre il fondale all'azione delle onde.

Ancora, la grande navigazione commerciale e turistica, come la piccola navigazione commerciale e diportistica, generano un moto ondoso concentrato che è responsabile di un significativo aumento dell'erosione delle sponde dei canali navigabili (come nel canale Malamocco-Marghera) e di molte barene/velme (come nella zona settentrionale adiacente il canale S. Felice).

L'erosione, oltre a causare la riduzione progressiva delle morfologie intertidali, genera risospensione di sedimenti e torbidità dell'acqua, fenomeno che compromette la salubrità degli ecosistemi lagunari e la vita di flora e fauna acquatiche.

In relazione all'erosione e al moto ondoso vengono segnalate le seguenti criticità:

- » generalizzato abbassamento dei bassifondi, determinato da subsidenza ed eustatismo e da fenomeni erosivi causati dall'azione delle onde e favoriti dalla presenza dei canali di navigazione;
- » risospensione sedimenti, aumento della torbidità;
- » perdita di funzionalità idro-morfodinamica dei canali lagunari;
- » scomparsa strutture morfologiche naturali, degrado biotopi barenali (minore funzionalità eco-sistemica);
- » deficit sedimentario per erosione e crescita medio-mare;
- » approfondimento/appiattimento dei bassifondali risospensione sedimenti;
- » aumento della torbidità perdita di funzionalità idro-morfodinamica dei canali lagunari;
- » subsidenza di origine antropica.

Gli elementi di maggior rilievo bio-morfologico che caratterizzano l'attuale assetto lagunare sono:

- » le barene collocate nel bacino settentrionale, caratterizzate da un'elevata diversità vegetazionale, da una rete di canali sviluppata e attiva e da una spiccata varietà morfologica;

- » le praterie di fanerogame marine del bacino centro-meridionale, che svolgono un ruolo importante per la stabilizzazione delle strutture morfologiche esistenti e per l'alimentazione di processi di deposito ed accumulo di sedimenti;
- » la fascia di transizione tra terraferma e laguna.

SINTESI NON TECNICA PIANO MORFOLOGICO

Vengono individuate alcune criticità, alcune delle quali includono fenomeni legati a erosione e moto ondoso:

- » C3 - risospensione sedimenti, aumento della torbidità; le zone della laguna che presentano maggiormente questa criticità sono costituite dalla zona centrale e meridionale, dove è presente un ampio fetch, in particolare in corrispondenza della zona di San Giuliano-Campalto, di Marghera e tra Malamocco e Lido4;
- » C6 - riduzione degli areali a fanerogame localizzata in modo particolare nelle zone di velma in Laguna Nord, tra Malamocco e Lido, a Chioggia, nella fascia delle barene del Bacino centrale e della Laguna Nord, a Dese e a Lio Piccolo.

PIANO D'AREA LAGUNA E AREA VENEZIANA (PALAV)

L'ambiente di barena ha subito processi di degrado (erosione) sempre più accentuati. Sino al '500 la linea delle barene arrivava grossomodo a circa metà della superficie dell'attuale laguna viva, mentre i canali, i ghebbi e le velme erano notevolmente ridotti. Col passare del tempo, per effetto della mancanza di apporti solidi interni, della sempre più incisiva penetrazione del mare e del bradisismo, le barene sono andate ulteriormente degradandosi.

Attualmente vari fattori ancora concorrono alla graduale disgregazione del tessuto barenoso: accentuazione del fenomeno di marea; mancanza di apporti solidi; moto ondoso (dovuto alla navigazione a motore); raccolta di invertebrati (vermi per esca); inquinamento (scomparsa del manto vegetale superficiale e conseguente disfacimento); creazione di manufatti (botti, coveglie, chiari, ecc.) lungo il "fronte di barena".

Così come le barene, anche le velme vanno tutelate per la loro funzione trofica esercitata: a tal fine va evitato il loro ulteriore degrado dovuto all'eccessivo dinamismo delle acque ed alla mancanza di nuovi apporti solidi. Rilevante, come per le barene, l'attività distruttiva esercitata da alcuni sistemi particolari di pesca, soprattutto quelli rivolti alla raccolta di anallidi per esca e di molluschi.

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) RELAZIONE (2008)

Individua le fragilità ambientali relativamente ad ambiti che vengono definiti come "matrici": acqua, aria, suolo e sottosuolo, natura e biodiversità, rifiuti, agenti fisici.

Per la matrice acqua, riconosce nell'erosione delle aree umide attraverso l'imbonimento di specchi d'acqua e nello scavo di grossi canali commerciali le cause del decadimento della qualità e densità di specie ittiche.

Per la matrice natura e biodiversità riconosce nei metodi di pesca illegali e non la causa del progressivo appiattimento dei fondali, che accentua il processo di trasformazione della laguna in un braccio di mare.

La relazione costruisce uno scenario di riferimento relativo alle tendenze evolutive che il Piano deve misurare e considerare. Tale scenario considera le tendenze evolutive più plausibili in assenza del Piano e permette di considerare, a seconda degli aspetti ambientali, quali degli effetti in assenza di Piano possono essere superati dall'azione del PTCP.

Tra i fenomeni in atto che il PTCP intende prendere in considerazione vi è l'erosione costiera, considerata un fenomeno molto negativo con effetti sul breve, medio e lungo termine, ma potenzialmente reversibile, con le opportune azioni.

Il moto ondoso è anch'esso preso in considerazione come fenomeno che minaccia lo stato di salute di flora e fauna nel breve termine, con effetti però reversibili se applicate azioni specifiche di tutela.

VAS RAPPORTO AMBIENTALE VINCA DEL PTRC 2020

Individua le aree maggiormente compromesse dall'erosione, evidenziando cause specifiche per aree specifiche.

Per quanto riguarda l'erosione:

- » la fa afferire all'ambito di rischio idrogeologico;
- » mette in luce l'alterazione dei fondali individuandone tra le cause principali la pesca meccanica, soprattutto nell'area tra Venezia e Porto Marghera;
- » lega l'erosione delle morfologie direttamente al fenomeno del moto ondoso.

Per quanto riguarda il moto ondoso:

- » viene inserito tra le questioni ambientali rilevanti legate alla componente acqua;
- » viene individuato come causa principale dell'erosione e della risospensione degli inquinanti;
- » individua nell'area tra Venezia e Porto Marghera un fenomeno intenso legato al traffico locale e alle attività portuali.

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

Il PAT individua, per ciascuno degli Ambiti Territoriali Omogenei, da un lato le invarianti e i valori esistenti, dall'altro le criticità e il degrado dei principali elementi costitutivi ciascun ATO.

Per quanto riguarda l'ATO 7, Laguna di Venezia, sono riconosciuti come valori e invarianti: le aree SIC e ZPS; i sistemi morfologici; le isole minori; la rete dei canali; i fondali della laguna viva.

Tra le parti degradate da recuperare si elencano:

- » le rive delle isole in corso di erosione;
- » i bassi fondali, troppo scavati e appiattiti;
- » le variazioni ai bacini idrografici a seguito dell'azione sui canali navigabili;
- » le barene soggette a erosione causata da moto ondoso, del vento ma soprattutto delle imbarcazioni, nonché all'uso improprio dei loro bordi ad opera dell'uomo.

Per quanto riguarda l'ATO 9, Isole di Mazzorbo, Burano e Torcello, sono riconosciuti come valori e invarianti: le aree SI; le zone umide interne; il sistema di canali, barene e velme; il paesaggio lagunare.

Per quanto riguarda l'ATO 10, Isole di Sant'Erasmus e Vignole, sono riconosciuti come valori e invarianti: aree SIC e aree umide del bordo lagunare a nord di Sant'Erasmus.

PIANO DI GESTIONE UNESCO

Le principali emergenze che affliggono la laguna e gli insediamenti storici, considerato il grado di avanzamento dei sistemi di difesa dalle acque alte, sono individuate prevalentemente nel moto ondoso da vento e da traffico acqueo, nella distruzione dei fondali causata dalla raccolta illegale delle vongole in laguna.

Il moto ondoso è inserito nell'elenco delle macroemergenze, ed imputabile soprattutto al notevole incremento del traffico acqueo dei natanti a motore.

Per quanto riguarda l'erosione, le principali criticità sono:

- » stato delle strutture morfologiche lagunari;
- » danni ai bassifondali causati dai metodi di pesca;
- » stato della vegetazione dei fondali;
- » sistemi di trasporto all'interno del Sito.

Per quanto riguarda le imbarcazioni, gli aspetti di maggiore criticità sono:

- » potenza dei motori;
- » velocità delle imbarcazioni;
- » caratteristiche idrodinamiche delle carene dei natanti.

ATLANTE DELLA LAGUNA

Spazializza e localizza le aree della laguna che soffrono maggiormente del fenomeno erosivo legato al moto ondoso.

Per quanto riguarda l'erosione si segnalano:

- » riduzione della superficie barenale di 35 km² tra il 1939 e il 2000 e fronti erosivi;
- » progressivo appiattimento dei fondali della Laguna Nord nello stesso periodo e attuale batimetria;

Per quanto riguarda il fenomeno del moto ondoso, sono individuati:

- » le aree e i limiti di velocità delle imbarcazioni in aree blu;
- » i caratteri della rete di canali;
- » le autorità competenti nelle diverse parti della rete di mobilità acquea;
- » i mezzi cui è concesso il transito in relazione alle aree.



Tema 2

Attività produttive e ricreative - Agricoltura, caccia e pesca;
promozione e accoglienza turistica



2.1 Cultura e turismo

2.2 Agricoltura, caccia e pesca

2.1 Cultura e turismo

I temi della cultura e del turismo occupano sicuramente un posto importante nell'osservazione delle dinamiche lagunari e nell'analisi dei conflitti che insistono in questo ambiente. In particolare, il tema del turismo si lega ad una sentita necessità di ecocompatibilità, da realizzare attraverso un'evoluzione rispettosa delle fragilità ambientali (promozione turismo lento) e accompagnata da forti campagne di sensibilizzazione. Allo stesso tempo si propone di allargare l'offerta turistica a luoghi meno centrali, per promuovere economie e tipicità ancora marginali.

QUESTIONI RICORRENTI

- » Quali dei beni culturali, ambientali, socioeconomici della laguna Nord è importante valorizzare oggi?
- » Quali flussi economici locali e internazionali, pubblici e privati possono essere utilizzati per la valorizzazione del patrimonio in abbandono e sottoutilizzato, come ad esempio le valli da pesca?
- » Quali misure risultano programmate per garantire uno stato ecologico soddisfacente della laguna?
- » Come trovare un equilibrio che promuova un turismo sostenibile e continuativo?
- » Come conciliare la competitività turistica e la preservazione dell'ambiente?
- » È possibile proporre un turismo non di massa che permetta di preservare l'ambiente e aumentare la consapevolezza di coloro che "usano" il territorio lagunare?

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | DOCUMENTO CONOSCITIVO

La situazione attuale descritta dal Documento Conoscitivo evidenzia alcune criticità, in particolare:

- » l'attuale turismo "di consumo" non lascia nulla alle realtà visitate
- » il turismo appare come principale "ancora di salvezza" al supporto economico del territorio

- » il turismo si lega alla produzione di rifiuti che non riesce ad essere gestita con efficienza nei periodi di maggior pressione
- » esiste un problema culturale riguardante la concezione dello sfruttamento del territorio a partire dalle sue ricchezze (naturalistiche e culturali)

Le tendenze evolutive registrano la progressiva promozione di luoghi a lungo considerati marginali in laguna Nord, anche se si teme la pressione che gli stessi potrebbero subire. Molti stakeholder evidenziano il desiderio di promuovere un turismo responsabile e riconoscono in questo interesse condiviso le basi per possibili futuri progetti di gestione e infrastrutturazione ecocompatibile.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

PTCP (PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE) CON RIF. A PTG (PIANO TERRITORIALE GENERALE - 2018)

La situazione attuale relativa alla fruizione del territorio e alla valorizzazione dei suoi aspetti culturali pone in evidenza l'opportunità di promuovere gli elementi locali. Al mono-prodotto, infatti, si vanno affiancando una molteplicità di proposte alternative ed integrative che pongono la ricchezza e la varietà territoriale al centro del sistema di offerta. Parallelamente ad un ampliamento del portafoglio attività, susseguente alla "trasformazione" del turismo balneare in turismo del mare (ad esempio, turismo da diporto, sistema delle darsene, ecc.), le destinazioni balneari della Costa Veneziana hanno intrapreso un programma di collaborazione con l'entroterra, integrando il prodotto balneare attraverso l'ideazione di itinerari tematici rivolti ai consumi espressi dal turismo eno-gastronomico, da quello culturale diffuso, da quello naturalistico e da quello eco-turistico.

Il turismo rappresenta uno dei principali elementi di pressione per l'area veneziana; infatti, se da un lato esso comporta vantaggi per le comunità interessate sia in termini economici che culturali, dall'altro si assiste ad una serie di pressioni che sono causa di danni agli habitat, di degrado del paesaggio, di un aumento nei consumi di risorse non rinnovabili e di impatti sull'ambiente.

PIANO DI GESTIONE UNESCO 2012-2018 "VENEZIA E LA SUA LAGUNA"

Il Piano riconosce come "il turismo rappresenta un'importante risorsa economica e una notevole opportunità di sviluppo, tuttavia l'entità del fenomeno e le dimensioni assunte negli ultimi anni, stanno producendo considerevoli impatti sul tessuto sociale e sulla conservazione dei beni naturali e culturali".

Conduce poi un'analisi dei punti di forza, di debolezza, delle opportunità e delle minacce legate al sistema turistico.

- » Punti di forza: presenza sul territorio di notevoli risorse ambientali e storico culturali; elevato grado di accessibilità e di infrastrutture (porti e aeroporti); presenza sul territorio di eventi e manifestazioni culturali di risonanza internazionale; offerta turistica e dotazione di strutture ricettive diversificate; trend positivi per turismo culturale, naturalistico e balneare.
- » Punti di debolezza: prevalenza delle posizioni di rendita. Venezia non attrae i "nuovi consumatori culturali globali": difficilmente i visitatori ritornano dopo la prima visita; mancanza di coordinamento territoriale nelle politiche turistiche; concentrazione dei flussi turistici in determinati luoghi e aree; latente conflittualità sociale tra turisti e popolazione residente che sostiene gran parte dei costi; persistenza nei centri storici di un modello turistico mordi e fuggi e di breve durata, stagionale nei litorali; scarsa integrazione tra le diverse forme di turismo (turismo culturale, naturalistico, balneare, sportivo, ricreativo); scarsa propensione degli operatori turistici alla introduzione di nuove tecnologie e alla diffusione di informazioni, mezzi e proposte innovative.

- » Opportunità: promozione, valorizzazione e sviluppo di un turismo sostenibile e di qualità; nuova politica culturale svincolata da dinamiche del turismo di massa; revisione delle esperienze turistiche e delle politiche di gestione “soft” tramite l’ICT e le tecnologie 2.0; sviluppo di nuove attività economiche e culturali legate alla ricettività turistica; valorizzazione delle darsene ed attrezzature d’ormeggio esistenti e l’incentivazione del settore della nautica da diporto con nuove altre strutture nei limiti della sostenibilità ambientale; sviluppo del turismo rurale, naturalistico ed enogastronomico; sviluppo di una maggiore cooperazione e di un maggior scambio di conoscenza tra gli enti ed operatori; nuove forme di accessibilità sulla gronda lagunare e creazione di nuovi percorsi naturalistici.
- » Minacce: ulteriore depauperamento delle risorse ambientali e culturali con l’inevitabile perdita dell’identità dei luoghi e dei caratteri socio-culturali della popolazione insediata; perdita dei valori e caratteri tipici delle produzioni artigianali locali; eccessiva congestione dei flussi turistici su determinate aree urbane; persistenza delle dinamiche del turismo di massa alimentate da mercati emergenti (“BRIC”).

PIANO DI GESTIONE DELLA DESTINAZIONE TURISTICA (DMP, DESTINATION MANAGEMENT PLAN)

Il Piano conduce un’analisi dei punti di forza, di debolezza, delle opportunità e delle minacce legate al sistema turistico. Tra questi:

- » Punti di forza: brand identificativo (Venezia) già posizionato sui mercati internazionali; ottimo posizionamento nei circuiti turistici nazionali ed internazionali; Ricco patrimonio naturale dato dalla laguna, dalle spiagge e oasi del Lido e Pellestrina e dal bosco della terraferma; qualità ambientale e paesaggistica complessivamente elevata; eccellente presenza attiva di enti e fondazioni culturali, a vario modo e titolo impegnate nel territorio; unicità internazionale della risorsa “laguna”; sistema dei forti e campi trincerati.
- » Punti di debolezza: difficoltà nella creazione di rete di offerte tematiche (club di prodotto, reti di imprese); insufficiente consapevolezza dell’uso delle risorse ambientali come fattore di sviluppo locale; eccessivo calo

della popolazione residente in centro storico-artistico; separazione eccessiva (culturale, ambientale, logistica) tra le cosiddette “città di terra” e “città di mare”; appiattimento di beni e servizi verso la monocultura turistica.

- » Opportunità: il mercato del turismo presenta nuove nicchie che si rivolgono al turismo sostenibile ed esperienziale, al turismo slow e al turismo sportivo ed enogastronomico; maggiore consapevolezza, da parte degli organi politici, della dignità del turismo quale comparto produttivo autonomo; crescita della domanda relativa a modelli di fruizione turistica green, in sintonia con una maggior consapevolezza territoriale sui temi dello sviluppo sostenibile; sviluppo dell’offerta turistica nella terraferma; insediamento di investitori esterni che spingono sulla qualificazione ricettiva e sviluppo della finanza di progetto e di nuove forme di attrazione di investimenti finanziari.
- » Minacce: rischio di depauperamento del patrimonio di saperi locali e dei valori legati alle tradizioni; incapacità di utilizzare linguaggi differenziati per mercati, target e strumenti; perdita dell’identità e percezione della città come un parco a tema (Veniceland).

PROGETTO DI GOVERNANCE TERRITORIALE DEL TURISMO A VENEZIA

Le tendenze registrano la volontà di sviluppare il sistema di accoglienza turistica in tutto l’ambito comunale e metropolitano, utilizzando il brand “Venezia” come volano per diffondere la conoscenza degli elementi di valore che caratterizzano il nostro territorio: i documenti di programmazione dell’attuale Amministrazione Comunale vanno già in questa direzione. Il presente progetto rappresenta un’occasione per valorizzare le azioni in modo sistematico e proseguire nel percorso tracciato. La Laguna, le isole minori, i sistemi litoranei, la gronda lagunare, le dorsali fluviali, il sistema delle fortificazioni, la campagna, diventano elementi da far conoscere, su cui dirottare una parte dei flussi turistici che possono trovare ospitalità in un sistema turistico ricettivo alternativo, caratterizzato da forme di accoglienza quali l’albergo diffuso, i B&B, gli affittacamere, gli appartamenti turistici, i punti di ristorazione e quelli di vendita e consumo dei prodotti/ locali.

PIANO STRATEGICO METROPOLITANO (PSmVE 2019-20-21)

Il brand di Venezia e una sua definizione che identifichi e promuova l'identità metropolitana. Le potenzialità di questo punto di forza sono legate alla necessità che tutta l'area metropolitana venga percepita come un "unicum", senza mettere in discussione le peculiarità dei singoli, per favorire la riconoscibilità di un intero territorio all'estero.

Considerato che la domanda in questi ultimi anni si è molto diversificata, l'offerta delle destinazioni turistiche parallelamente si spinge verso l'inclusione di nuovi tematismi (cicloturismo, vie e cammini, turismo all'aria aperta, itinerari enogastronomici, culturali, musicali, letterari...) e nuove esperienze di fruizione turistica, con attenzione al turismo emozionale. La tendenza è quella di attivare un'offerta complementare, integrata e ampliata rispetto alle grandi destinazioni (come le maggiori città) e ai principali prodotti turistici (come il balneare, l'open air, il congressuale, il termale, l'enogastronomico) per far conoscere poi l'enorme patrimonio storico, artistico e paesaggistico diffuso nel territorio. Vanno pertanto valorizzate le seguenti tipologie di offerta:

- » turismo legato alla natura, segmento cui afferisce una vasta platea di viaggiatori accomunati dalla volontà di realizzare un'esperienza di vacanza che consenta di integrare più aspetti (natura, tradizione, cultura, bellezze paesaggistiche, enogastronomia) in un tempo e in un territorio relativamente ridotti;
- » turismo culturale, segmento in cui i Musei potranno svolgere un ruolo di "cerniera" con i territori circostanti e proporsi come spazi di produzione di nuova cultura in cui viene incoraggiato un ruolo attivo dei visitatori.

PIANO DEGLI INTERVENTI (2016)

Il P.I. evidenzia la volontà di creare un brand "Venezia" come volano per diffondere la conoscenza delle risorse e dei valori che caratterizzano il territorio. Individua nella campagna, nella laguna finora considerata "minore", nelle dorsali fluviali, nella gronda lagunare, nei sistemi litoranei e nelle isole minori i luoghi verso cui dirottare i flussi turistici nell'ottica di ripensare al turismo come esperienza diffusa.

2.2 Agricoltura, caccia e pesca

La Laguna di Venezia ha rappresentato, nel passato, un territorio quasi totalmente autonomo dal punto di vista alimentare, grazie alla possibilità di cacciare e pescare la fauna locale, ma anche attraverso la coltivazione di orti e piccoli appezzamenti nelle isole. In tempi recenti, tali attività hanno però generato dinamiche impattanti sull'equilibrio della laguna: l'intensificazione delle attività produttive, legata a una domanda sempre crescente di prodotti locali, ha comportato da un lato l'uso di tecniche inquinanti (ad esempio per la produzione agricola), dall'altro ha aumentato la quantità di biomassa animale estratta (come ad esempio per la pesca).

QUESTIONI RICORRENTI

- » Come riequilibrare il rapporto tra approvvigionamento di cibo ed estrazione di materie prime?
- » Come mantenere la conoscenza del "saper fare" adattandola al contesto contemporaneo?
- » Come espandere le attività agricole in laguna attraverso la tutela dell'ambiente e la valorizzazione dei prodotti locali?
- » Come garantire metodi di pesca economicamente soddisfacenti ma rispettosi dei cicli biologici dello stock ittico?
- » Come valorizzare la caccia e la pesca sportiva garantendo che esse vengano praticate in equilibrio con l'ambiente e si facciano veicolo di educazione ambientale per chi non conosce la laguna?
- » Come far convivere la caccia e la pesca amatoriali e professionali con la tutela del territorio?

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE

La situazione attuale descritta dal Documento Conoscitivo evidenzia le preoccupazioni degli attori, coscienti che l'equilibrio dell'ambiente lagunare sia una condizione imprescindibile per le proprie attività.

- » Poca sinergia tra i produttori delle isole minori;
- » Agricoltura in contrazione, poco redditizia e poco riconosciuta in termini di unicità dei sistemi produttivi di laguna;
- » Difficoltà di gestione della vendita dei prodotti agricoli, legata alla mobilità, all'accesso al mercato e alla competitività;
- » Metodi di pesca e modelli economici ittici troppo impattanti sull'equilibrio della laguna;
- » Pratiche di caccia e pesca sportive praticate da persone provenienti da altri luoghi che non conoscono a fondo le dinamiche lagunari.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

PTCP (PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE) CON RIF. A PTG (PIANO TERRITORIALE GENERALE - 2018)

La Relazione Tecnica del Piano riconosce le difficoltà in cui versa il settore agricolo, non solo in relazione ad aspetti di natura economica, ma soprattutto in termini di "ricambio generazionale" e carenza di attrezzature atte ad accogliere un turismo locale e non di passaggio. Inoltre, sottolinea che la diversificazione colturale e il potenziamento delle colture tradizionali e no-food deve svolgersi tenendo conto delle specificità agricole di ogni ambito e del tipo di agricoltura (intensiva o estensiva) in essi praticata.

Una delle maggiori criticità riguardanti le risorse idriche riconosciuta dal PTCP è l'inquinamento delle falde più superficiali, che è generalmente molto elevato in tutto il territorio provinciale.

Si tratta di un rischio che va tenuto debitamente presente per le conseguenze che può avere sull'ambiente e su alcune attività produttive (agricoltura in primis).

La Parte II - Tutela dell'ambiente e uso delle risorse – si articola in tre sistemi:

- » il Sistema Ambientale;
- » il Territorio rurale, che comprende, tra gli altri, i temi della riqualificazione del territorio rurale, della tutela del patrimonio agroforestale e della valorizzazione degli ambiti ad alta vocazione produttiva agricola, nonché della fruizione ricreativa, sportiva e turistica;
- » il Patrimonio culturale.

La mancata sostenibilità ambientale in un'area che presenta elementi di fragilità, tende a compromettere la disponibilità di una risorsa strategica per lo sviluppo, in particolare per le attività collegate al turismo ospitale, all'agricoltura tipica ma anche agli stessi servizi innovativi, che sempre più richiedono elevata qualità ambientale come fattore di attrazione degli investimenti tecnologici e del capitale umano.

Molte porzioni rurali, seppur indicate come a rischio, tracciano ancora una valida trama verde "dentro la città diffusa", lungo la "costa urbanizzata" e soprattutto alle sue spalle. È interessante notare le quote di campagna non coltivata nelle zone più urbanizzate della cosiddetta metropoli o delle città costiere turistiche. La Laguna è l'altra metà del cerchio: limite verso mare di un anello della tutela e del disegno verde-azzurro del Piano.

PSR (PIANO DI SVILUPPO RURALE) DEL VENETO

Il Programma di sviluppo rurale (PSR) è lo strumento di attuazione del Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR) attraverso il quale la Regione del Veneto sostiene gli interventi per lo sviluppo del territorio, secondo le finalità delle politiche dell'Unione Europea e i fabbisogni del contesto regionale.

Il PSR per il Veneto 2014-2020 è stato approvato con decisione della Commissione Europea n. 3482 del 26 maggio 2015 e concorre, assieme agli altri Fondi strutturali e di investimento europei (SIE), alla realizzazione delle priorità della strategia "Europa 2020", nel quadro dell'Accordo di partenariato tra lo Stato Italiano e l'Unione Europea.

Le risorse finanziarie gestite attraverso il PSR ammontano complessivamente a 1.184.320,501 euro, pari al 6,36% delle risorse nazionali per lo sviluppo rurale. Il 43% dei fondi provengono dall'Unione europea, il 40% dallo Stato italiano e il 17% dalla Regione.

I fondi stanziati dalla UE per lo sviluppo rurale intendono: stimolare la competitività del settore agricolo; garantire la gestione sostenibile delle risorse naturali e l'azione per il clima; realizzare uno sviluppo territoriale equilibrato delle economie e comunità rurali, compresi la creazione e il mantenimento di posti di lavoro.

PIANO MORFOLOGICO E AMBIENTALE DELLA LAGUNA DI VENEZIA (2016)

Il settore della pesca tende al ridimensionamento. Si registrano una certa stabilità nella molluschicoltura, con rimodellazione delle superfici assegnate, ma soprattutto una progressiva riduzione di produzione e occupazione nella pesca di tipo tradizionale.

Accanto alle pratiche di acquicoltura presenti con le specie *Mytilus galloprovincialis* e *Carcinus mediterraneus*, il settore della pesca in laguna di Venezia si struttura sostanzialmente in due tipologie di attività: una di tipo tradizionale, multispecifica e multiattrezzo, ed una di più recente introduzione, monospecifica e meccanizzata. Nella categoria delle tipologie di pesca più tradizionali rientrano la pesca con reti fisse, la pesca lagunare vagantiva (che comprende il "piccolo strascico", le tartane, i tramagli, le nasse, le chebe da gò e i bilancioni), la pesca valliva e la pesca del pesce novello. Accanto a queste pratiche, che si caratterizzano per specie target differenti e per l'impiego di tecniche di pesca artigianali, si colloca un tipo di pesca che ha un'unica specie

bersaglio, rappresentata dalla vongola filippina. Questa, introdotta nella laguna di Venezia nei primi anni '90, viene praticata con attrezzi ad elevata meccanizzazione.

Chi esercita il prelievo di risorse ittiche naturali nella laguna di Venezia deve essere dotato di licenza di pesca, di tipo professionale, qualora la pesca venga praticata assiduamente e rappresenti la fonte principale di reddito, o di tipo dilettantistico, se praticata sportivamente o in modo amatoriale. Si stima che il numero complessivo delle licenze di pesca in corso di validità per l'anno 2006 si aggiri intorno alle 35.370 unità. Gli operatori dediti alla pesca di tipo professionale (licenza di tipo A) in laguna di Venezia sono 1.354 unità contro i 34.000 che praticano la pesca di tipo amatoriale (dati: Provincia di Venezia, anno 2006). I dati si basano sulle licenze rilasciate dalla Provincia di Venezia con validità di sei anni.

Sebbene la pesca di tipo artigianale presenti una lunga tradizione e sia praticata da molto più tempo, i pescatori che oggi vi si dedicano sono meno del 10%, un numero piuttosto ridotto se rapportato al totale delle licenze. I restanti operatori si dedicano principalmente, se non esclusivamente, alla pesca della vongola filippina, attività che, pur venendo praticata da meno di una ventina di anni, ha attirato molti operatori perché più redditizia.

Distribuzione e tipologia delle imbarcazioni seguono il profilo degli operatori nei due settori: circa 100 imbarcazioni praticano la pesca tradizionale, contro 600 unità impegnate soprattutto nella pesca della vongola. La scelta di molti pescatori negli ultimi anni di convertire la propria attività alla pesca delle vongole e l'introduzione di nuovi operatori in questo ramo rappresentano un elemento critico, sia perché coincidono con il declassamento di pratiche tradizionali ad elevato valore storico, culturale e materiale, sia perché la pesca delle vongole ha implicazioni negative a livello sociale e ambientale.

L'attività di pesca più rilevante ai fini dell'aggiornamento del Piano Morfologico è la molluschicoltura lagunare, ed in particolare la venericoltura e la mitilicoltura, attività che si svolgono in spazi assegnati in regime di concessione. Di minor rilevanza, dal punto di vista ambientale, ma anche sul piano economico e sociale, sono le attività di pesca tradizionale.

Per la molluschicoltura lagunare si è assistito a partire dagli anni 1990 ad un aumento sia delle produzioni che del numero degli addetti mentre negli ultimi anni il settore risulta in calo. La gestione di tali attività viene effettuata attraverso il Piano per la gestione delle risorse alieutiche delle lagune della Provincia di Venezia (2009) e dai Piani d'uso delle aree in concessione per la venericoltura del GRAL.

Per quanto concerne la pesca tradizionale, la riduzione dei quantitativi di pescato e il mancato ricambio generazionale hanno portato negli anni ad una progressiva diminuzione degli addetti. Questo tipo di pesca richiede a chi la pratica una notevole conoscenza delle tecniche, così come dei cicli biologici delle specie sfruttate e dell'ambiente lagunare. Queste conoscenze non sembrano tuttavia premiate da accettabili livelli di redditività. Ciò ha comportato una progressiva disaffezione dei pescatori tradizionali, specie gli addetti più giovani. Inoltre, la diminuzione e il progressivo esaurimento dei principali stock sembrano derivare, in certa misura, dal degrado degli habitat lagunari. Appare quindi chiaro che una efficace gestione della piccola pesca lagunare non può prescindere dalla tutela dell'ambiente.

Ed è proprio la pesca intensiva e meccanizzata tra le cause di una delle maggiori criticità della laguna, la torbidità e la sospensione di sedimenti. La limitazione della ri-sospensione sui bassifondali può essere ottenuta riducendo l'azione delle onde da vento che su questi si esercita, ma anche favorendo l'incremento della soglia critica di erosione dei sedimenti di fondo. Ciò può essere ottenuto incentivando la presenza di vegetazione, in particolare di fanerogame, nelle aree ove le condizioni

locali potenzialmente lo consentano, in modo da estendere le zone già colonizzate. Tale sviluppo può essere favorito contrastando le principali cause di criticità, quali la pesca operata con mezzi meccanici (MIDG2) o l'elevata torbidità, soprattutto nelle aree nelle quali si riscontra un'elevata vocazionalità per queste specie.

VARIANTE AL P.R.G. PER LA LAGUNA E LE ISOLE MINORI - SISTEMA DELLE VALLI DA PESCA

L'acquacoltura estensiva (cioè con un carico di pesce sull'ecosistema non superiore a quello naturale e comunque senza artificialità nella nutrizione e nella riproduzione), consiste essenzialmente nell'allevamento e nella successiva raccolta di specie ittiche eurialine che riproducono in mare.

La vallicoltura si è diffusa con successo nelle lagune dell'alto Adriatico, in particolare veneto, dove elementi favorevoli come l'azione rivitalizzante delle maree e allo stesso tempo la protezione dagli elementi marini, ne hanno permesso uno sviluppo razionale.

Se praticata correttamente secondo le tecniche tradizionali caratteristiche degli allevamenti estensivi, l'industria valliva si configura come un'attività compatibile con l'ecosistema lagunare, non alterandone la configurazione ma assecondandone le naturali tendenze: si sfruttano infatti le leggi naturali che regolano le migrazioni stagionali dei pesci e si cerca di creare un'habitat favorevole al loro rapido accrescimento.

Oggi la maggior parte delle valli sono "chiuse", circondate cioè da argini di terra o macigno continui, mentre fino a poco più di mezzo secolo fa esistevano valli non idraulicamente isolate dal sistema lagunare che si distinguevano in base al diverso tipo di recinzione.

Le valli chiuse si sono dimostrate le più efficienti poiché permettono un maggiore controllo da parte dell'uomo. La regolazione e il corretto ricambio delle acque vengono effettuati tramite chiaviche

che generalmente mettono in comunicazione la valle con la laguna e con canali di acqua dolce. È possibile così variare il regime termico e alino nonché il tenore di ossigeno a seconda delle diverse condizioni, mantenendo così un ambiente ottimale.

L'assetto produttivo e strutturale delle valli, anche dove sono stati introdotti altri metodi rispetto a quelli tradizionali, non è stato modificato. Ancora oggi il metodo di allevamento è prevalentemente di tipo estensivo, ma l'utilizzo di mangimi artificiali, in modo differenziato per specie, stadio di accrescimento e periodo, rendono difficile una classificazione precisa dei metodi di allevamento.

Nelle Valli, il collegamento con le acque lagunari o con le acque dolci di terraferma è dato dalle chiaviche maggiori, poste sugli argini esterni, che giocano un ruolo fondamentale per la regolazione dei livelli d'acqua, permettendo il ricambio idrico e controllando gli spostamenti del pesce.

PIANO DI GESTIONE UNESCO

Sintetizziamo l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) proposta per i due comparti economici di agricoltura e pesca:

- » Agricoltura. Punti di forza: presenza di tipologie aziendali di tipo familiare e di piccole dimensioni che nelle isole della laguna (S.Erasmo, Vignole, Mazzorbo, Torcello) potrebbero consentire la parziale e complementare riconversione dell'attività ad uso turistico ricettivo (agriturismo); produzione di colture orticole specializzate di alta qualità. Punti di debolezza: costante diminuzione del numero di aziende soprattutto nelle isole della laguna (S.Erasmo); frammentazione della proprietà fondiaria; conduzione delle aziende familiari con scarsa propensione ad innovazioni produttive e commerciali; abbandono di alcune colture tradizionali; adozione di sistemi di coltivazione di tipo intensivo in terraferma con impatti negativi su qualità dell'ambiente. Opportunità: valorizzazione dell'importanza socio-economica ed

ambientale dell'agricoltura; valorizzazione del patrimonio rurale a fini agrituristici; contributo al mantenimento dell'identità culturale e paesaggistica dei luoghi; creazione di nuove figure professionali nelle attività agricole a agrituristiche; reintroduzione di colture abbandonate o in disuso come i vigneti e i frutteti. Minacce: ulteriore abbandono delle attività agricole per la riduzione delle aziende e del numero di occupati con la conseguente perdita dei valori paesaggistici e culturali delle aree rurali lagunari e mancata azione tutela e presidio del territorio; ulteriore perdita dell'identità sociale e culturale dei residenti.

- » Pesca. Punti di forza: possibilità di integrazione con attività turistiche e naturalistiche o orticole, ad esempio possibilità di sviluppare l'acquacoltura in alcune parti del territorio e la produzione ittica delle valli da pesca (S.Erasmo). Punti di debolezza: danni causati dalla pesca dei molluschi con mezzi meccanici a accesso indiscriminato; progressivo abbandono delle tecniche tradizionali della pesca vagantiva. Opportunità: possibilità di incrementare l'importanza e il valore economico del settore attraverso particolari forme di turismo naturalistico e sportivo ricreativo; coinvolgimento della categoria nelle attività di tutela e conservazione. Minacce: scomparsa delle attività della pesca in laguna e in mare, in particolare quella praticata con sistemi e metodi tradizionali che garantivano un presidio virtuoso del territorio ritardo nell'entrata a regime del Piano per la gestione delle risorse alieutiche della Provincia di Venezia che regola i sistemi e metodi di pesca delle vongole.

Il Piano propone un approfondimento sulle valli da pesca, che sono un quinto (9.800 ha) della superficie complessiva della Laguna di Venezia (57.769 ha), sono utilizzate quasi esclusivamente per la vallicoltura estensiva e per l'attività venatoria.

Questo particolare ambiente ha mantenuto per secoli alcune morfologie lagunari, grazie al plurisecolare intervento dell'uomo che ha progressivamente utilizzato l'ambiente originale adattandolo a vallicoltura e inserendo i peculiari manufatti vallivi: il casone da pesca, quello da caccia, il lavoriero, le peschiere. La regimazione idraulica avviene mediante chiaviche che permettono di regolare il livello, la circolazione interna e il grado di salinità delle acque di valle.

Il valore naturalistico delle valli, oltre a quello paesaggistico, è testimoniato dalla folta presenza di fauna selvatica nell'ambito della Provincia di Venezia (consistente in circa 405.000 uccelli acquatici svernanti nell'ultimo censimento del 2011-2012), in continuo aumento di numero e di specie (erano 90.00 nel 1993, circa 290.000 nel 2008 e 330.000 ad inizio 2011). Questo risultato è strettamente legato alla gestione delle valli da pesca da parte dei privati, grazie ad alcune eccellenti professionalità antiche e preziose, che riescono a mantenere nel tempo un'arte e una cura per i territori umidi, finalizzate alle attività venatoria e dell'allevamento del pesce.

Un lavoro incessante rende queste aree delle vere e proprie riserve faunistiche e paesaggistiche: il mantenimento degli argini, la pulizia delle vasche per l'allevamento del pesce, la gestione ottimale di diversi livelli di profondità delle acque, l'integrazione alimentare degli animali selvatici, ecc. Nella Laguna di Venezia si trovano 20 valli: 12 nella laguna superiore e 8 in quella medio-inferiore.



Tema 3

Residenzialità ed Accessibilità



- 3.1 Residenzialità
- 3.2 Accessibilità

3.1 Residenzialità

Gli aspetti legati alla residenzialità evidenziati dagli interlocutori al contratto in fase di ascolto, così come dei piani vigenti, si concentrano sui fenomeni di abbandono e dello spopolamento della laguna. Al di là dell'invecchiamento degli abitanti e della scarsa natalità, le cause più riferite dagli interlocutori sono quelle legate alle condizioni dei servizi e alla loro scarsa raggiungibilità, soprattutto dalle isole che vivono una condizione di marginalità. Si aggiungono le difficoltà legate alle normative di tutela e conservazione della zona che a volte limitano gli interventi di adeguamento edilizio. Queste condizioni hanno contribuito, secondo gli aderenti al contratto, ad una perdita del senso di appartenenza al territorio e ad uno scarso senso di identità soprattutto nelle comunità dei residenti più giovani. Si evidenzia, tra le altre cose, l'insufficienza dei fondi comunali da impiegare nelle politiche legate alla residenzialità e la dipendenza da fondi statali (in gran parte erogati dalla Legge Speciale per Venezia) o europei.

QUESTIONI RICORRENTI

- » Quali strategie e politiche possono adeguarsi alla realtà nelle isole per favorirne l'abitabilità?
- » Il turismo rappresenta un'ancora di salvezza per l'economia locali, ma come farne una risorsa senza consumare territorio e mettere a repentaglio la comunità degli abitanti?
- » Quali condizioni verranno sviluppate per le imprenditorie della laguna verso una concorrenza equitativa per offrire lavoro ai residenti?

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | DOCUMENTO CONOSCITIVO

- » Tra le criticità rilevate:
- » scarsità di servizi importanti per la comunità delle isole, ad esempio vaporetto;
- » accessibilità limitata e alti costi di trasporto terra-acqua;

- » scuola non garantita per i bambini;
- » delibere limitanti riguardo alle aree protette;
- » i regolamenti edilizi non incentivano l'abitabilità (la sovrintendenza impedisce di trasformare le case alle necessità contemporanee, tradizionalmente di 40mq);
- » assenza di incentivi per il lavoro per i residenti lungo la gronda lagunare al di fuori dell'agricoltura;
- » crisi di mestieri tradizionali;
- » la mancanza di opere di sensibilizzazione verso quello che offre la laguna fa sì che le nuove generazioni si disperdano;
- » aumento degli affitti degli spazi che ospitano attività per la comunità;
- » le decisioni prese da enti e soggetti istituzionali spesso non valutano le conseguenze su territori considerati marginali, come le isole;
- » la monocultura turistica mette in crisi l'accesso sostenibile alla casa, impoverendo il territorio;
- » la riqualificazione del patrimonio abitativo di proprietà comunale dipende in larga misura dai contributi statali e europei e non dagli investimenti attuati dal Comune;
- » la dimensione dello sfitto è aumentata: dai 606 alloggi nel 2013, ai 937 nel 2018;
- » il numero di alloggi comunali vuoti riassegnati in seguito a lavori di ripristino rappresentano, insieme a quelli recuperati da Ater, la quasi totalità della dotazione disponibile per far fronte alla domanda abitativa espressa da famiglie a basso reddito.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

- » PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO PTRC (2020)
- » Aumento delle disuguaglianze anche a fronte della polarizzazione insediativa;
- » aumento del disagio abitativo;
- » se è fondamentale investire nelle "città" quali motore dell'economia,

terreni fertili per tecnologia, innovazione e creatività, d'altro canto occorre elevare la capacità di governo delle trasformazioni del sistema rurale-paesaggistico-ambientale, in quanto è sicuramente l'ambito destinato alle attività agricole, ma è anche il luogo delle reti ecosistemiche e paesaggistiche, di quelle infrastrutturali e tecnologiche;

- » consapevolezza che non è più possibile valutare il fabbisogno abitativo e di sviluppo infrastrutturale al di fuori di una logica di sostenibilità ambientale e del paesaggio, di sicurezza del territorio, della qualità di vita dei suoi abitanti.

- » PIANO TERRITORIALE GENERALE PTG (2019) CON RIFERIMENTO A PTCP
- » si evidenzia la diffusione di tutte le attività insediate, sia quelle residenziali che quelle economiche;
- » si individuano i rischi di estrema specializzazione balneare degli insediamenti costieri e la segregazione socio culturale delle aree residenziali;
- » si evidenzia che il contesto veneziano, più di altri, soffre i cambiamenti climatici a causa della sua estrema fragilità.

- » PIANO STRATEGICO METROPOLITANO PSmVE (2019-20-21)
- » I dati 2017 confermano la tendenza, registrata a partire dal 2015 in poi, di diminuzione della popolazione nel territorio metropolitano. In questo contesto, caratterizzato da una bassa natalità, aumento della mortalità, non compensati da un sufficiente saldo migratorio interno ed esterno, si assiste ad un progressivo invecchiamento della popolazione.
- » Il processo di invecchiamento nell'area della Città metropolitana di Venezia crea una sproporzione tra le classi di età economicamente produttive e le altre. Il numero di persone che potrebbe far parte attiva della forza lavoro è destinato ad abbassarsi, a meno che non intervengano altri fattori, quali l'innalzamento del tasso di occupazione, specialmente femminile e giovanile, l'aumento degli

immigrati, un aumento del numero medio di figli per donna.

- » Sembra che solo elementi esogeni rispetto alla demografia in senso stretto, come l'andamento del mercato del lavoro, le politiche migratorie, le politiche a sostegno della famiglia e del lavoro femminile, potrebbero nel prossimo futuro contenere il processo di invecchiamento della popolazione favorendo un aumento delle nascite e la migrazione nel territorio considerato di giovani in età lavorativa e nuove famiglie di giovani.

- » PIANO DI GESTIONE UNESCO
- » Spopolamento: La diminuzione della popolazione è determinata da una complessità di fattori che vanno dal decentramento e riduzione delle attività direzionali ed amministrative della città, all'esaurimento delle attività artigianali tradizionali. Progressivamente sono stati ridotti numerosi servizi destinati ai cittadini, determinando un impoverimento complessivo di funzioni della città e l'emarginazione di alcune sue parti, come ad esempio quelle indotte dal degrado delle frequenti acque alte.
- » Degrado edilizio e urbano: Il degrado del patrimonio edilizio storico può essere determinato da fattori ambientali e naturali che agiscono sulle strutture e sui materiali costruttivi alterando i loro originali caratteri compositivi, ma anche da interventi di trasformazione fisica incoerenti con le caratteristiche costruttive del manufatto e da sollecitazioni provocate dalle attività umane. Una delle cause principali del degrado edilizio ed urbano degli insediamenti storici lagunari, oltre alla crescita del livello del mare e all'aumento delle acque alte, è data dal moto ondoso provocato dai natanti a motore. L'azione delle onde sulle murature di sponda degli edifici e delle rive provoca fenomeni erosivi e di disaggregazione delle stesse murature, già indebolite dall'asportazione del sedime per il crescente numero di acque alte seguite da basse maree pronunciate. Un altro rilevante fattore di degrado degli edifici è causato dall'aumento dei livelli di marea che causa il fenomeno dell'umidità ascendente dell'acqua

salina sulle murature con gravi danni alla loro conservazione.

- » PIANO DEGLI INTERVENTI e modifiche
- » Il P.I. riconosce l'importanza dei nuclei di identità locali nella laguna "minore", penalizzati dalle scelte localizzative ed economiche, condizioni aggravate dalla difficoltà dei collegamenti. Riconosce la limitazione imposta dalle strutture esistenti (alloggi piccoli, impossibilità di accorpamento, servizi igienici inadeguati). Registra lo spopolamento conseguente alle condizioni abitative disagiate e il conseguente impoverimento del tessuto non solo residenziale ma anche commerciale, artigianale, di servizio ed economico.
- » Le varianti n.54 e n.55 vogliono in generale contrastare la tendenza allo spopolamento attraverso un aggiornamento normativo in grado di favorire la permanenza della popolazione e delle attività economiche nel territorio insulare, nonché l'insediamento di nuove economie con conseguenti ricadute positive sul piano sociale e occupazionale.

- » POLITICHE DELL'ABITARE
- » Bandi per la casa: I bandi riguardano l'assegnazione di alloggi pubblici disponibili. Si riscontrano notevoli lungaggini rispetto ai tempi di emanazione, richiesta, verifica, assegnazione. È in corso l'adozione di modifiche speditive riguardanti le convocazioni e le notifiche degli atti obbligatori. Sono in corso inoltre bandi di social housing relativi a Venezia C.S., Giudecca, Burano e S. Erasmo rivolti a giovani coppie con l'obiettivo di favorire il mantenimento abitativo e lavorativo nel territorio. Sono inoltre in corso vasti interventi di manutenzione.
- » Cablaggio: Il cablaggio della città a seguito del Piano nazionale Banda Ultralarga 2014-2020 costituisce un incentivo all'abitabilità di un territorio altrimenti per sua natura geografica sconnesso.

3.2 Accessibilità

- » L'unicità e la fragilità del paesaggio lagunare è riconosciuta da tutti i documenti di piano, così come dagli interlocutori del Contratto di Laguna, che ne parlano con senso di cura e affezione, rilevando come, a volte, i vincoli ambientali che tutelano l'ecosistema non siano rispettati nei fatti. Piani e aderenti al contratto riportano inoltre la centralità di azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno "sviluppo durevole e sostenibile", rispettosa del contesto naturale e indirizzata ad un equilibrato e armonico sviluppo economico e sociale.

QUESTIONI RICORRENTI

- » Quali dei beni culturali, ambientali, socioeconomici della Laguna Nord è importante valorizzare oggi?
- » Quali flussi economici locali e internazionali pubblici e privati possono essere utilizzati per la valorizzazione del patrimonio in abbandono e sottoutilizzato (come ad esempio le valli da pesca)?
- » Come promuovere un uso sostenibile e continuativo del territorio?
- » Come incentivare la partecipazione attiva e il coordinamento tra le diverse realtà lagunari per il governo del territorio, la salvaguardia del paesaggio e delle sue fragilità?

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | DOCUMENTO CONOSCITIVO

- » Sono state evidenziate alcune incongruenze di indirizzo in materia di protezione ambientale, a cui spesso si antepongono interessi ad alto potere remunerativo, e si è parlato di come questo abbia spesso tradito le aspettative della cittadinanza, esponendo la laguna ad un consumo aggressivo, poco attento all'unicità del paesaggio naturale ma anche antropico. Tra le emergenze rilevate:
 - » scarso rispetto delle regole e dei vincoli imposti;

- » scarsa chiarezza della situazione attuali (cosa è permesso cosa è vincolato) a fronte di interessi economici e politici ad ampia scala;
- » cancellazione di alcune delibere comunali riguardo le aree protette. La cancellazione ha tradito le aspettative della cittadinanza;
- » alcuni progetti sono percepiti incongruenti con i vincoli paesaggistici (es San Giuliano e passo Campalto);
- » protezione degli ambienti fragili e conseguente rispetto dei vincoli risentono delle tendenze politiche, quando dovrebbero esserne al di sopra;
- » si sovrappongono questioni legate alla tutela degli ecosistemi e delle morfologie lagunari in relazione al moto ondoso e all’impatto di pratiche turistiche aggressive.

SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE EVOLUTIVE | ALTRI DOCUMENTI

- » PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO PTRC (2020)
- » Il tema della mobilità è uno dei problemi principali per i cittadini, per le imprese e per le amministrazioni locali. Il quadro di competenze e di strumenti in corso di rafforzamento a seguito di trasferimenti di potestà normative, di dotazioni patrimoniali e di risorse finanziarie alle amministrazioni locali, fanno intravedere uno scenario di maggiori capacità operative, regionali e locali, per il presente e per il futuro prossimo.
- » il Veneto presenta una concentrazione di problemi sia per ragioni peculiari proprie, che per fattori esterni che riverberano effetti diretti e indiretti sul territorio e sulla società regionali.
- » Anzitutto il tradizionale policentrismo, imperniato su sistemi gravitazionali a base provinciale e subprovinciale, è ormai evoluto verso un assetto di relazioni di tipo reticolare, di interdipendenze produttive tra una pluralità di centri maggiori e minori che scardinano e soprattutto rendono ben più complesso alcuni paradigmi dei flussi locali casa–lavoro. Pur senza ospitare grandi città, in una vasta

area centrale la struttura della mobilità riflette condizioni di tipo metropolitano.

- » Rispetto alle relazioni esterne, interregionali e internazionali c'è bisogno, dunque, di rafforzare la rete delle infrastrutture che consentono di raggiungere i mercati esistenti e quelli emergenti, a Nord come a Est.
 - » Le nuove infrastrutture programmate sono destinate a incidere sulla struttura fisica del territorio, modificandone il paesaggio.
 - » La crescente mobilità e la minore accessibilità possono ridurre la qualità ambientale, il benessere sociale e la vitalità economica nelle aree urbane. L'aumento dei flussi di traffico e l'evoluzione nell'utilizzo dei modi di trasporto, con la progressiva riduzione di quelli generati dalla forza umana e/o animale (camminare, bicicletta) a favore di quelli meccanici (automobile, mezzi pubblici), hanno contribuito a generare problemi: a) ambientali per il consumo delle risorse non rinnovabili; b) di salute per l'inquinamento; c) sociali, per difficoltà nell'accessibilità ai servizi; d) di congestione dei trasporti per inefficacia delle reti.
-
- » PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DELLA CITTA' DI VENEZIA
 - » introduce "due nuove linee di forza del trasporto lagunare" per la distribuzione dei flussi acquei di accesso al centro storico insulare. La prima percorre il canale Vittorio Emanuele II (lato sud del ponte della Libertà), passando per il Tronchetto, in direzione Lido; la seconda attraverso il canale di San Secondo (lato nord del ponte della Libertà) approda a San Giobbe per proseguire verso la laguna nord fino a Punta Sabbioni. Al fine di evitare l'attraversamento del centro storico di Murano è previsto l'escavo di un breve tratto di canale sul lato nord-ovest dell'isola lungo Sacca San Mattia.
 - » Il nodo di interscambio terra-acqua che si interfaccia con le due nuove linee di navigazione è individuato in prossimità del margine lagunare (in zona Pili) dove è prevista la realizzazione di un nuovo terminal e di una fermata Sfmr (che incrocia anche la linea tranviaria diretta a Venezia). Il terminal occuperà la porzione nord dell'isola dei petroli.

- » Per quanto riguarda le Aree Territoriali Omogenee, vengono riconosciuti alcuni caratteri peculiari legati alla mobilità:
- » A.T.O. 1 - Venezia centro storico: si riconosce l'alta frequenza e presenza di imbarcazioni, nonché la necessità di migliorare gli accessi dalla terraferma e dalle isole. La realizzazione della linea del tram che collega Piazzale Roma con il centro di Mestre ha favorito una diminuzione sostanziale del numero di autobus di linea che arrivano a Venezia.
- » P.A.L.A.V.
- » La rete viaria ha conosciuto un grande sviluppo nel dopoguerra e molti sono ancora gli investimenti (la 3a corsia autostradale, le tangenziali...), ma il vero problema, dal punto di vista che qui consideriamo, quello della "accessibilità" alle funzioni localizzate nelle aree urbane, e la stessa qualità ambientale di esse, non solo non è risolto, ma presenta crescenti livelli di sofferenza. E' la crisi indotta dal traffico urbano, che si presenta sempre più congestionato e fa diminuire drasticamente i livelli di efficienza della città.
- » Sul versante del traffico automobilistico i provvedimenti che, sempre più di frequente, si sperimentano riguardano il controllo o esclusione dell'accesso ai centri storici ed alle zone più dense della città, e la realizzazione di parcheggi periferici e con funzioni di scambio modale per gli spostamenti individuali.
- » La crisi del traffico urbano, i problemi di inquinamento locale, i costi sempre più alti, individuali e collettivi connessi, spinge a programmare investimenti nella direzione del sistema ferroviario nazionale, e forti innovazioni in sede regionale e locale.
- » Sul versante della evoluzione del sistema di trasporto locale, oltre all'uso metropolitano della estesa rete ferroviaria, sono ormai sul tappeto numerose ipotesi di integrazione: da nuove linee di collegamento fra Mestre e Padova, ai tram urbani. Entro la stessa area lagunare sono da prevedersi sostanziali miglioramenti del trasporto pubblico.
- » Con riferimento ai flussi di lavoratori pendolari, solo intorno ai cinque

capoluoghi dell'area centrale veneta si individuano degli insiemi sufficientemente numerosi di comuni contigui che invii al centro principale un flusso pari a almeno il 15% dei lavoratori residenti sul proprio territorio e riceva dal centro almeno il 25% dei lavoratori in entrata.

- » L'immagine visiva di questo unico ambito metropolitano continuo, ha rafforzato in questi ultimi anni le argomentazioni a sostegno della tesi di un'area metropolitana "vasta" policentrica imperniata sui tre centri anzidetti.
- » Questa importanza dei confini amministrativi, più volte messi in discussione e considerati non più rappresentativi dei rapporti economico-sociali vigenti nel 20° secolo, sorprende non poco.
- » Essa conferma che essi sono in grado di condizionare nel tempo l'intero sistema di mobilità, tramite le gravitazioni verso servizi pubblici e il mercato del lavoro della pubblica amministrazione.
- » Nel Piano di Area si è presa in considerazione la sola rete di collegamento principale costituita dall'autostrada e dal sistema tangenziale.
- » Il tema progettuale si pone su due livelli, certamente interconnessi:
 - » - il primo riguarda la valutazione sulla necessità di adeguare i singoli tratti della rete a nuove prestazioni tecniche laddove la domanda di traffico ha saturato o sta per saturare le possibilità delle infrastrutture esistenti;
 - » - il secondo riguarda la scelta tecnica in rapporto al modello di gestione della rete, quella autostradale in particolare.
- » Fondamentale è invece, l'apertura delle ipotesi progettuali sulle reti ferroviarie ed in sede propria. E' su questo fronte che si potranno realizzare le maggiori trasformazioni del modello di mobilità interurbana ed entro la stessa area veneziana.
- » PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI
- » L'ultimo Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato dal Consiglio Regionale risale al 1990, e ad esso aveva fatto seguito nel 2005

l'adozione di un aggiornamento, mai, però, approvato dal Consiglio stesso. Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti per il Veneto, in fase di discussione da parte dell'organo politico competente, costituirà uno strumento fondamentale per il futuro della mobilità sostenibile nel Veneto, disegnando il sistema dei trasporti e della logistica per i prossimi 10 - 15 anni.

- » PIANO URBANO DELLA MOBILITA' DI AREA VASTA PUM-AV (2010)
- » Il Piano Urbano della Mobilità, ai sensi delle direttive nazionali, si deve configurare come "il Piano degli obiettivi" secondo un orizzonte temporale di medio-lungo periodo dopo aver realizzato un quadro di riferimento del sistema della mobilità, allo stato di fatto, nell'evoluzione storica e nelle previsioni, e dopo aver effettuato una diagnosi dei problemi attraverso l'ausilio degli indicatori dei diversi fenomeni, sono stati definiti una serie di scenari di interventi integrati in linea con gli obiettivi prefissati e con gli indirizzi del Piano.
- » Per quanto concerne il controverso progetto di sub-lagunare, il Pum-Av si limita a sottolineare l'aggiornamento dello studio sul sistema della mobilità complessiva, sugli aspetti tecnologici e sugli impatti socio-economici. Il tracciato di progetto si articola su due tratte: una in superficie da Favaro all'aeroporto e una sub-lagunare che collega Tessera all'Arsenale. Questa seconda tratta é prevista in galleria, con unica via di corsa condivisa per le due direzioni e possibilità di incrocio nelle aree di fermata dove é previsto un punto di interscambio. Si sviluppa per circa 8,3 km e prevede sei fermate: stazione di Tessera (con parcheggio di interscambio per bus ed auto private), fermata aeroporto Marco Polo, punto di scambio tecnico (permette l'incrocio dei mezzi provenienti da direzioni opposte), fermate di Murano, Fondamenta Nuove, Ospedale e stazione dell'Arsenale¹⁵. All'assetto infrastrutturale e di servizio si accompagnano proposte di regolamentazione degli accessi turistici.

- » PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE Ve2030 (Città Metropolitana di Venezia)
- » Il Piano è in via di definizione, attraverso il coinvolgimento delle comunità e degli attori locali, grazie ad un Piano di Partecipazione, che ha incluso: un questionario, somministrato agli abitanti dei Comuni afferenti alla Città Metropolitana, per raccogliere le abitudini e le esigenze di mobilità di chi si sposta in città; 4 workshop di natura tecnica senza coinvolgimento politico, dedicati ai 4 ambiti tematici principali di cui si compone la mobilità; I laboratori di quartiere per condividere la declinazione puntuale delle strategie di piano sulla mobilità di tutti i giorni.
- » Il Piano individua alcuni Ambiti tematici principali del quadro di riferimento: Efficientamento del nodo autostradale tangenziale di Venezia; Servizio Ferroviario Metropolitano e Hub di Mestre - San Giuliano; Accessibilità multimodale al Porto; Navigazione e approdi del traffico marittimo in laguna; La diversificazione dei Terminal intermodali di interscambio terraferma-laguna; Modalità di accesso alla città storica e fotografia degli spostamenti pedonali; Transizione verso un servizio di trasporto pubblico ecocompatibile giustificata da un volume di traffico straordinario; Lo scenario di riferimento della mobilità attiva: la ciclabilità; Lo scenario di riferimento della mobilità sistemica (casa-scuola e casa-lavoro); Lo scenario di riferimento della smart and sharing mobility; I servizi di trasporto pubblico; Improvement tecnologico dei mezzi di trasporto.
- » PIANO DI BACINO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.
- » Particolare rilevanza assume l'individuazione delle unità di rete secondo una logica di miglioramento dei parametri di efficacia delle risorse finanziarie impiegate, dopo aver valutato ipotesi di frazionamento laddove l'analisi dei costi e dei ricavi individua elementi di miglioramento a seguito di separazione delle gestioni in presenza di diseconomie di scala.
- » Analizzate in particolare le reti automobilistiche dell'area

centromeridionale (area di Venezia terraferma), se ne è riconosciuta:

- » 1. da un lato la dipendenza, per le condizioni di equilibrio di bilancio, dalla gestione unitaria con i servizi lagunari e automobilistici insulari ad elevata redditività (area di Venezia laguna), a meno di redistribuzioni di corrispettivi tra servizi precedentemente all'indizione delle gare per l'affidamento della gestione separata;
- » 2. dall'altro la futura stretta interconnessione con il SFMR, la cui attuazione darà luogo a un reciproco adattamento tra reti automobilistiche e ferroviarie (integrazione fisica, funzionale e tariffaria), tale da renderne difficoltosa una gestione autonoma non solo all'interno del bacino di Venezia, ma anche rispetto alle reti dei bacini di Padova e Treviso che ricadono nel quadrilatero Venezia – Padova – Castelfranco – Treviso.
- » Le caratteristiche della rete dell'ex bacino del Veneto Orientale di cui alla l.r. n. 54/85 ne rendono invece opportuno il mantenimento in autonomia gestionale (unità di rete Venezia Est), ancorché con la previsione della realizzazione di una più stretta integrazione di servizi con le altre unità di rete, e con la previsione di forti forme di coordinamento tra servizi urbani ed extraurbani compresi al suo interno.
- » Il futuro sviluppo del trasporto pubblico locale nel Comune di Venezia vede sostanzialmente tre elementi innovativi: la nuova rete tranviaria attualmente in fase di realizzazione, il nuovo collegamento automatico tra Tronchetto e Piazzale Roma, la realizzazione dei terminal di gronda, l'ipotesi di un collegamento sublagunare su direttrici esterne al Centro Storico e a Mestre.
- » Tale organizzazione prelude a possibili mutamenti nella modalità di offerta del trasporto, e garantisce comunque una maggiore accessibilità tra la terraferma e le aree marginali della città lagunare e le isole urbane, per la cui soddisfazione attualmente è pressoché obbligatorio il transito attraverso la testa di ponte.
- » I servizi fluviali, attualmente poco sviluppati nel territorio provinciale, se non lungo le direttrici trasversali all'idrovia Litoranea Veneta (fiumi

Lemene, Livenza, Piave, Sile, Naviglio Brenta), sono di competenza provinciale, e sono svolti prevalentemente in regime di autorizzazione per collegamenti di linea Gran Turismo.

- » Le qualità ambientali dei territori attraversati e l'elevata domanda turistica presente nelle aree interessate (litorale nord-orientale) lasciano presagire un possibile notevole sviluppo di tale attività, svolta essenzialmente in forma commerciale, ma per la quale si può ipotizzare un intervento pubblico di sostegno per l'avviamento e il consolidamento dei servizi di più recente istituzione o ancora da istituire.

- » PIANO STRATEGICO PER IL TURISMO
- » Il Veneto è caratterizzato da un sistema insediativo diffuso che è al tempo stesso motivo determinante del suo sviluppo economico e fonte di inefficienze sul fronte del sistema dei trasporti – anche a servizio delle destinazioni turistiche e della logistica.
- » Da un punto di vista infrastrutturale il Veneto presenta in generale una buona dotazione sia in campo trasportistico che logistico, a differenza di altre regioni. Molti dei gap infrastrutturali in campo stradale hanno infatti ricevuto storicamente delle proposte adeguate verso un assetto
- » soddisfacente (si pensi al Passante di Mestre), le quali, tuttavia, come rileviamo in un certo numero di casi, mostrano forti ritardi o mancate realizzazioni.

- » PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2018-2020 PORTO E TERRITORIO
- » Sebbene ultimamente si stia assistendo ad un rallentamento dei processi di globalizzazione dei mercati che hanno segnato le economie mondiali nel corso degli ultimi anni, è tuttavia probabile che il futuro si prefiguri ancora più interconnesso di quanto sia stato in passato. La mappa delle infrastrutture globali costituita da rotte navali, ferrovie, oleodotti, gasdotti e reti telematiche stanno, infatti, sempre più

interconnettono ogni area del globo.

- » L'andamento dei commerci internazionali ha evidenziato una dinamica inferiore alle attese nonostante il trend di crescita del PIL globale. Nel 2016, infatti, il volume degli scambi mondiali ha registrato il livello di crescita più bassa, in termini di volumi, dal 2008 anno di scoppio della crisi finanziaria mondiale. Gli scambi sono cresciuti solo dell'1,3% a causa della minore spesa per investimenti (beni fortemente trade intensive) registrata negli Stati Uniti ed in Cina. Il valore delle esportazioni è stato nel 2016 pari a 15,46 trilioni di dollari, in calo del 3,3% rispetto al 2015 (WTO, 2017).
- » I traffici marittimi sono una parte fondamentale del commercio internazionale; l'80% dell'import-export mondiale viaggia su nave. Nonostante i dati contenuti nel documento UNCTAD (2016), evidenzino come il volume globale dei traffici abbia superato nel 2015 i dieci miliardi di tonnellate trasportate, il tasso di crescita dell'attività marittima è stato tuttavia "solo" del 2,1%, una percentuale inferiore rispetto al trend registrato negli anni precedenti. Le stime prevedono che al 2030 si raggiungeranno i 17 miliardi di tonnellate movimentate via mare.
- » A livello globale il mercato crocieristico continua a crescere, sia in termini di passeggeri trasportati che in termini di accosti. Nel 2007 erano circa 15 milioni i crocieristi, nel 2017, i dati comunicati da CLIA, parlano di 25,8 milioni di crocieristi previsti anche grazie ad una continua personalizzazione dell'offerta. Nei prossimi anni è prevista una costante crescita e si stima di superare i 30 milioni in termini di market capacity nel 2020. Fra i diversi mercati quello Mediterraneo diminuisce la sua incidenza sul resto del mondo e nel 2017 verrà superato dal mercato asiatico.

