

La prospettiva di riportare il traffico navale nel canale Vittorio Emanuele. Note sui conflitti ambientali.

Le superfici acquee ai due lati del Ponte della Libertà sono caratterizzate, rispetto alla restante "laguna viva" (le estensioni lagunari nelle quali la qualità delle acque è legata direttamente all'ossigenazione dovuta alla marea entrante), dalla lentezza con cui avviene il ricambio. I dati forniti dal servizio informativo del Consorzio Venezia Nuova, riportati nelle cartografie più recenti, indicano in dodici - diciotto giorni i tempi di residenza dell'acqua, contro i pochi giorni riscontrabili nelle aree raggiunte rapidamente dai canali di marea. Vi è però una differenza significativa tra le superfici a est e a ovest del ponte.

- Le estensioni verso San Giuliano, fin quasi l'aeroporto, sono soggette a turbolenza dovuta al traffico commerciale lungo i canali di San Secondo e Campalto, ai taxi acquei sul canale Tessera e soprattutto al vento di bora, che attraversando un esteso fetch spinge masse d'acqua e onde verso il ponte. Questa condizione porta ad una maggior ossigenazione, mentre la turbolenza determina nei fondali rimescolamenti dei carichi inquinanti che rimangono nell'area, con distribuzioni tendenzialmente uniformi.

- Nelle estensioni tra Venezia, il ponte translagunare e Porto Marghera la prevalente calma d'acqua, dovuta anche al ponte che interrompe il fetch di bora e scherma le superfici sottovento, ha portato invece ad una sedimentazione costante delle componenti limo-argillose e di quanto trattenuto dal loro potere adsorbente; il che ha significato nell'ultimo secolo un accumulo enorme di sostanze inquinanti di prevalente origine industriale che si sono stabilizzate sul fondale con concentrazioni elevate e discontinue. (Diverso è il caso delle superfici più a sud, oltre il canale Contorta, nelle quali il ricambio è maggiore. In queste la frullatura dei fondali attuata con la pesca alle vongole "filippine", oltre ad aver causato danni gravissimi alla sedimentologia, alla morfologia sommersa e alla funzionalità del sistema, ha messo in sospensione gli inquinanti provocandone dispersioni e migrazioni con le correnti di marea).

La condizione di ricambio molto limitato è all'origine delle distrofie che sempre più frequentemente interessano l'area lagunare tra Venezia e Marghera. Anticipate negli anni Ottanta dalle invasioni di chironomidi e dai grandi accumuli di alghe queste distrofie si sono succedute con ricorrenti crisi estive, caratterizzate da morie e puzze.

Le crisi notoriamente si innescano col caldo estivo nei giorni di "quadratura", quando cioè il sole e la luna, invece che essere più o meno allineati rispetto alla terra (condizione che somma le attrazioni determinando la componente astronomica della marea), si trovano circa ad angolo retto, il che porta a parziale compensazione dei rispettivi effetti attrattivi. Per pochi giorni al mese (i soli in cui i suoli delle barene non vengono sommersi) la marea è minima tanto che, nelle aree a minor ricambio, l'acqua tende a ristagnare favorendo nei periodi caldi le crisi da eutrofizzazione e le conseguenti anossie. Tipicamente le crisi iniziano all'alba: durante il giorno la fotosintesi assicurata dal fitoplancton produce ossigeno e contrasta i processi degenerativi; ma durante la notte, in assenza di luce, questa produzione manca, mentre continua fino all'alba la sottrazione di ossigeno associata alla decomposizione del carico organico in eccesso. Quando vengono superate le capacità riequilibratrici del sistema si innescano le crisi, e a quel punto tutto si peggiora perché le morie indotte accentuano le decomposizioni e ciò provoca ulteriore sottrazione di ossigeno e liberazione di idrogeno solforato con le ben note puzze e con fenomeni di tossicità che determinano ulteriore estensione delle morie stesse. La degenerazione prosegue finché il ritorno di una sufficiente marea, o un evento atmosferico di forte intensità (un lungo e intenso temporale o una sciroccata), non interrompono il processo.

E' importante aver chiaro che non si tratta di fenomeni occasionali e contingenti, ma di eventi ormai ricorrenti indotti dalle alterazioni dell'habitat in un contesto di cambiamenti climatici in atto. Per questo, in assenza di un ripristino deciso delle capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente, ci dobbiamo aspettare un peggioramento progressivo, con crisi sempre più frequenti e durature che

finiranno col diventare una condizione persistente nelle stagioni calde. Tutto questo anche a prescindere dal problema delle grandi navi.

Vien da sé che un'azione immediata, peraltro preannunciata e localmente avviata, dovrebbe consistere nel liberare tutte le arcate del ponte dalle incrostazioni, superando un ritardo scandaloso e andando incontro così anche ad esigenze di altra natura. Ancora negli anni Settanta da sotto le arcate partivano, sul lato verso Marghera, solchi più profondi dei bassifondi adiacenti, che si prolungavano per molte decine di metri aprendosi in ramificazioni; e in corrispondenza di quelli erano frequenti sul ponte dei veneziani che pescavano, a conferma degli effetti biologici positivi. Certamente il ripristino di questa micro-circolazione, accentuabile mediante opportune progettazioni morfologiche (che mancano) sui due lati del ponte, porterà dei benefici; ma nessuno si faccia illusioni. La vivificazione nuovamente ottenuta potrà interessare una stretta fascia, mentre le criticità estive persisteranno per almeno due motivi: le aree ai due lati del ponte che verranno rimesse in connessione dalla pulizia delle arcate sono caratterizzate, entrambe, da ricambio minimo, il che significa che l'estensione acquea complessiva continuerà ad essere a ricambio minimo; le energie che avevano originato e alimentavano i canaletti oggi occlusi, e che torneranno ad assicurare effetti positivi, sono dovute soprattutto all'azione della bora, essenzialmente invernale (quando il problema delle distrofie non si pone), risultando irrilevanti nel contrasto dei fenomeni degenerativi sopra evidenziati. E' chiaro quindi che il risanamento dell'area, per evitare il ripetersi e l'accentuarsi delle crisi estive, richiederà azioni plurime, mirate in primo luogo al recupero di qualità dei fondali e al sostegno per quanto possibile del ricambio di marea.

A fronte di queste evidenze i progetti recenti, da quello ormai abbandonato dello scavo del canale Contorta a quello presentato oggi come salvifico del Vittorio Emanuele, vanno in direzione opposta, quella della degenerazione crescente con gravi impatti per la Laguna, per i cittadini e per lo stesso turismo.

Le criticità ecosistemiche sopra ricordate erano state evidenziate in modo esplicito già nelle osservazioni al canale Contorta trasmesse al Ministero dell'Ambiente da Italia Nostra e altre associazioni; ma non sono state finora prese nella dovuta considerazione nel dibattito relativo all'ingresso in laguna delle navi crocieristiche.

I proponenti lo scavo del Vittorio Emanuele, partendo dal fatto che un canale esiste già e sbandierando consulenze estere, sostengono che non vi sono controindicazioni a riaprirlo ed allargarlo, e che i problemi palesati sono facilmente risolvibili; gli oppositori, oltre a richiamare i rischi per la sicurezza già ravvisati dalla commissione VIA dovuti all'attraversamento della zona industriale e alla commistione del traffico crocieristico con quello mercantile, evocano i disastri causati dal Canale dei Petroli prefigurando analoghi effetti attorno al Vittorio Emanuele.

Va chiarito che vi sono differenze sostanziali tra gli effetti del Canale dei Petroli e quelli che deriverebbero dallo scavo del nuovo canale Vittorio Emanuele. Il primo attraversa per un tratto molto lungo un'area in cui l'elevatissimo idrodinamismo risucchia ed espelle i sedimenti con le correnti in uscita, affossando e spianando i fondali con effetti che, sommati a quelli dovuti alla navigazione, hanno portato alle disastrose conseguenze note a chiunque voglia sapere; in più taglia i principali canali naturali che alimentavano la rete di marea, sottraendo a questi gran parte dei flussi canalizzati che si irradiavano nella Laguna Centrale. Il canale Vittorio Emanuele attraversa invece un'area ad idrodinamismo limitato e non interseca grandi canali naturali, con conseguenze erosive nettamente inferiori la cui gravità però, nella previsione di una riattivazione, sarebbe elevatissima per l'ecotossicità dei sedimenti che caratterizza i fondali attraversati.

In tutti i casi si pone l'esigenza imperativa di confinare i canali navigabili per limitare i dissesti laterali causati dai passaggi delle navi: un'esigenza, questa, che è stata all'origine di gravi criticità nel progetto Contorta, e che penalizzerebbe in modo ancora più vistoso, in caso di riapertura, proprio il Vittorio Emanuele. I carichi inquinanti sui sedimenti dei fondali attraversati imporrebbero

infatti un confinamento totale, superiore a quello previsto nel progetto Contorta, per evitare ogni interferenza tra le energie scaricate dalle navi e i bassifondi circostanti. Ma qui ci si imbatte nella più grave delle contraddizioni, che, se non risolta (e non si vede come possa esserlo in assenza di un radicale disinquinamento dell'area), è tale da inficiare anche da sola la fattibilità della riapertura. Il problema, analogo, era stato già oggetto di analisi nelle osservazioni al Contorta presentate da Italia Nostra, in cui era scritto:

“Il progetto Contorta prevede allineamenti di velme ai due lati del canale, per contenere all'interno le energie e le turbolenze dovute ai passaggi delle navi. La Relazione Ambientale ribadisce più volte che quegli allineamenti sono tali da garantire in modo certo e permanente il confinamento delle energie erosive e delle torbide, al più con “leggere variazioni al regime idrodinamico... sempre contenute all'interno delle due serie di velme”. Quasi una sigillatura di garanzia; il cui effetto però, non nominato e forse mai considerato, sarebbe gravissimo. L'intera Laguna Centrale tra le Casse di Colmata e Venezia verrebbe così attraversata dai due allineamenti di dossi includenti il tirante d'acqua del canale scavato: una triplice barriera tale da separare totalmente i corpi acquei adiacenti, segregando in modo pressoché totale il vasto bacino compreso tra il canale stesso, Porto Marghera, il ponte translagunare e Venezia. Ne risulterebbe un'area acquea confinata in cui il ricambio sarebbe solo quello possibile attraverso il Canal Grande, i flussi del canale della Giudecca non dirottati sul Contorta, il flusso residuo del Canale dei Petroli, i varchi tra le “velme” artificiali, gli archi del ponte translagunare. In assenza o quasi di ricambio, con intrappolati i carichi di inquinanti e nutrienti, questa vasta estensione lagunare andrebbe incontro a ricorrenti distrofie, con crisi anossiche da eutrofizzazione destinate ad innescarsi soprattutto col caldo estivo all'alba dei giorni di quadratura”.

Queste osservazioni al Contorta, che evidenziavano criticità palesi, possono essere riportate tali e quali alla soluzione di far passare navi, al di là delle dimensioni, nel Vittorio Emanuele; con in più delle aggravanti. L'ecotossicità dei fondali attraversati imporrebbe infatti delle barriere di contenimento ancora più chiuse di quelle previste per il Contorta, con argini a quote superiori rispetto alle velme (quindi regolarmente emersi) e senza quelle canalizzazioni laterali che avrebbero mantenuto comunque al Contorta dei contatti acquei con le superfici esterne. In più, rispetto al Contorta, la segregazione della superficie acquea risulterebbe ancora più spinta, rimanendo connessa con le acque libere lagunari solo attraverso il Canal Grande e le arcate sotto il Ponte della Libertà. Anche il vento di scirocco, che in più casi evita o risolve le crisi da eutrofizzazione, verrebbe fermato nel suo effetto vivificante dalle arginature del canale. Nessun dubbio sul fatto che in queste condizioni quelle che oggi sono crisi estive temporanee diventerebbero una costante nei mesi caldi, andando ad incidere, oltre che sull'habitat, anche sulla vita quotidiana dei residenti e degli ospiti, inclusi quelli finora meno attenti alle tematiche ambientali. Certo, rispetto al progetto Contorta la superficie in degenerazione sarebbe più limitata, nell'ordine di 500 ettari rispetto ai 1500; ma il collasso ecosistemico sarebbe molto più grave e persistente e riguarderebbe con i suoi effetti, puzze comprese, l'area che più direttamente incide sugli abitanti e che rappresenta il biglietto da visita per i turisti in ingresso dal Ponte della Libertà. E' questo che vogliamo?

A parte questi aspetti, fondamentali e che riguardano, oltre alla laguna, anche i cittadini, va evidenziata la palese conflittualità con le norme europee in materia di tutela ambientale. E' stato questo uno dei motivi, evidenziati nelle osservazioni di Italia Nostra, per cui il progetto Contorta è risultato inaccettabile. Va ricordato che la Laguna di Venezia rientra, ai sensi della Direttiva Habitat, nell'“habitat prioritario 1156* (Laguna Costiere)”, come “Zona di Protezione Speciale IT 3250046 Laguna di Venezia”; il che impone massima tutela e richiede, in presenza di condizioni alterate, interventi attivi finalizzati al miglioramento. Sul Contorta la VINCA prodotta dai proponenti era stata benevola, glissando gli aspetti più critici; richiamava, ma solo marginalmente e senza dar loro peso, i “fattori perturbativi” “modifica dei flussi d'acqua” e “frammentazione di

habitat". In realtà proprio quei fattori, determinando la segregazione della vasta superficie tra il canale e il ponte translagunare, avrebbero originato effetti degenerativi con conseguenze pesantissime sulla qualità e funzionalità ecosistemica. Il problema si ripropone tale e quale per il Vittorio Emanuele, che porterebbe alla degenerazione una superficie minore ma con esiti ancora più gravi data la segregazione quasi totale. Un impatto negativo con significatività massima.