

LES MERVEILLES DU MONDE: 236 LIFE VIMINE (quarta puntata): BARENE

Carissima Compagnia Gongolante,

passando sotto al ponte che collega Burano a Mazzorbo siamo usciti di nuovo sul Canale di Burano e di fronte a noi ci siamo ritrovati il campanile di Torcello anche lui pendente ma stavolta solo a causa del moto ondoso causato dal traffico acqueo che impedisce di fare diritta una foto che sia una.



Al bivio fra Canale Dese a destra e Canale Silone a sinistra



abbiamo preso a destra risalendo verso il fiume Dese e, ignorati i primi due rami sulla destra ci siamo infilati nel terzo che penetra nella barena i cui margini portano chiarissimi i segni dell'erosione.



L'andatura del gommone si è fatta lentissima e Andrea ha cominciato ad "inveire" nei confronti del mezzo poco manovrabile in questi spazi ristretti.

Nel giro di pochi metri eravamo già circondati dalle barene e solo l'esperienza di Andrea ci ha consentito e di procedere lungo il sinuoso canale evitando di finire in secca.



Quando il canale, con una curva a gomito, ha piegato verso sud abbiamo potuto vedere un intervento di protezione delle rive dall'erosione basato sull'utilizzo delle reti piene di materiale lapideo o di conglomerato cementizio che hanno il difetto di scivolare dal margine delle barene lasciando la riva esposta all'erosione delle maree.



Tutti sanno che i cicli delle maree in laguna sono due della durata, a grandi linee senza considerare le morte d'acqua (i momenti in cui né cala né cresce), di circa 12 ore ciascuna durante le quali sei ore l'acqua cresce (*cre-sente*) e sei ore l'acqua cala (*dosana*).

Non tutti sanno che, quando l'acqua cala, cioè due volte al giorno, il movimento d'acqua complessivo non si compone solo della differenza del livello raggiunto ma riguarda, ogni volta, circa un terzo dell'acqua del bacino lagunare che esce in mare portandosi via sedimenti erosi dal fondo dei canali e dalle rive delle barene.

La velocità di entrata e di uscita dell'acqua è aumentata nell'ultimo secolo per la realizzazione delle dighe alle bocche di porto nella seconda metà del 1800 e per lo scavo dei grandi canali industriali Vittorio Emanuele nel 1926 e Malamocco-Marghera nel 1968 con conseguente aumento dell'erosione.

La conseguenza è che le barene si sono ridotte dai 170 Km quadrati del 1901 ai 104 Km quadrati del 1932 fino ai 47 Km quadrati del 2003. Nota 1

Quando il ramo smette di scendere verso sud si dirige verso ovest e si esibisce in un meandro che lo riporta verso nord in vista sullo sfondo della torre di controllo dell'aeroporto MARCO POLO.



Sulla sinistra la barena affaccia su uno specchio d'acqua che corrisponde alla zona di confine fra il *posto* (zona di pesca) denominato "Lagheti e il *posto* chiamato "Laghi".

Paolo Tagliapietra. *moecante* (pescatore di moeche) con vent'anni di esperienza, nel suo libro spiega che mentre il *posto* "Laghi" è ancora utilizzato per la pesca con le *seraje* (reti da pesca) il *posto* "Lagheti" si è seccato, a suo parere, proprio per gli interventi con le reti riempite di pietrame e conglomerato che avrebbero impedito il flusso dell'acqua all'interno delle barene. Nota 2

Siamo arrivati a destinazione e di fronte a noi ci sono le realizzazioni del progetto Life Vimine



costituite da una doppia fila di pali piantati sul bordo del canale in mezzo ai quali sono collocati i salsicciotti di ramaglie



Dato che il punto di vista non è ottimale per farvi comprendere meglio ho preso su Google Maps, che ringrazio, un'immagine dall'alto da cui si vede la teoria dei pali ed il loro percorso.



Tutta l'operazione è stata svolta con l'ausilio di mezzi non impattanti con l'area molto fragile e si è dovuto quindi rinunciare ai pesanti pontoni con battipalo che, anche solo per arrivare in zona, avrebbero finito per creare nuovi canali dato che di solito utilizzano la benna dell'escavatore per avanzare sui bassi fondali.



Se fosse dipeso da Dario saremo ancora lì a valutare l'importanza e la difficoltà di un intervento che oltre a non essere impattante è anche reversibile e a rammaricarci per il fatto che il progetto non è stato rifinanziato mentre questo tipo di interventi necessiterebbero di una manutenzione e correzione costante per riparare ai danni delle mareggiate e provvedere alla correzioni di errori di impianto sempre possibili in una realtà mobile e variabile come la laguna.

Invece Andrea era arrivato alla fine del suo repertorio di "insulti" nei confronti di motori e carena del gommone e, prima che trascendesse in atteggiamenti luddistici abbiamo deciso di tornare indietro su canali più profondi e ampi.

Raggiunto il Canale Dese abbiamo visto transitare una *topetta* (barca a fondo piatto), carica di reti *seraje*



costituite da lunghe tratte di reti piantate a zigzag sorrette da pali e terminanti con *bertovei* (cogolli) in cui il pesce si infila e non riesce più a uscire che potete vedere grazie a Google Maps.



Il tempo di vedere ancora un intervento di vecchia concezione di protezione delle barene in gran parte scivolato dal margine della barena



e una barena in cui l'erosione ha trovato una inaspettata resistenza nella spartina anglica che è quell'erba verde più bassa che vedete, sovrastata dal viola del limonium, proprio davanti alla riva della barena.



Dario ci ha spiegato che, una volta stabilizzata sulla riva, i suoi densi sistemi di radici legano il fango costiero e gli steli aumentano la deposizione di limo così che conquista nuovo spazio nell'area antistante alla barena diventando però invasiva in quanto soffoca gli ecosistemi naturali e crea difficoltà nell'alimentazione ai trampolieri.

Li dove è stata appositamente introdotta per controllare l'erosione costiera, la spartina anglica, che dal 2014 è stata ridenominata *sporobolus anglicus*, ha causato ingenti danni agli ecosistemi naturali delle paludi salmastre, diventando l'ennesima conferma del celebre detto "le vie dell'inferno sono lastricate di buone intenzioni".

Risalendo il canale Dese siamo arrivati alla foce del fiume Dese segnata dalle due *dame* (più pali riuniti con quello centrale più alto) con il cartello che ci ricorda che la velocità massima consentita è di 5 chilometri all'ora e i due alti punteruoli che segnalano il passaggio di una linea elettrica subacquea.



Non c'è voluto molto per arrivare in vista all'idrovora Zuccarello



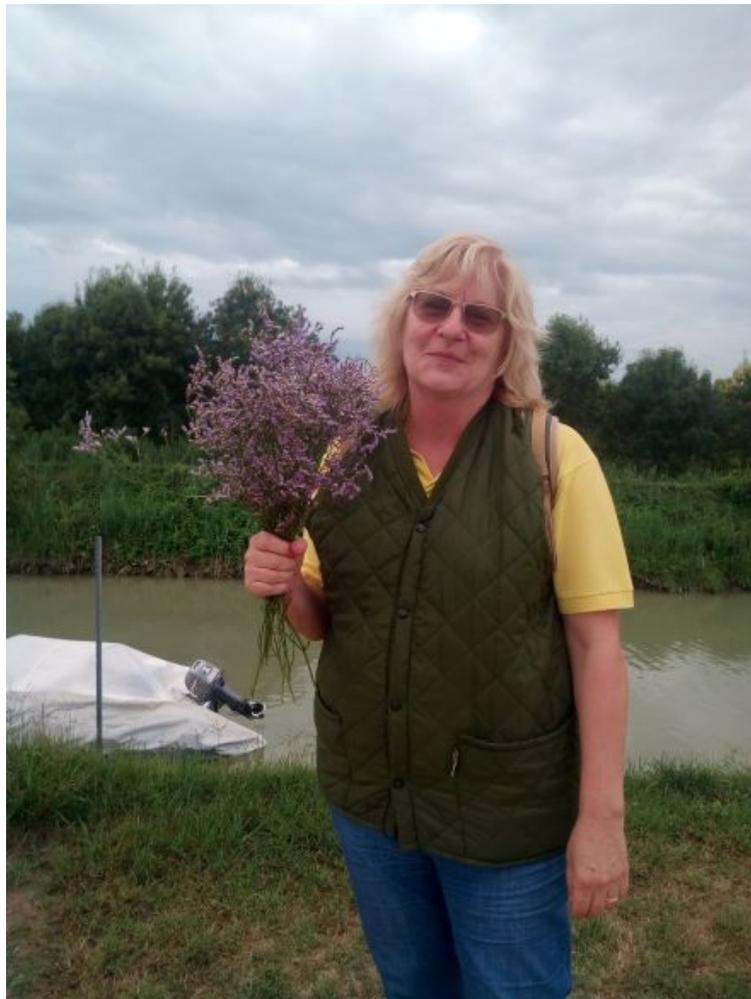
e ad imboccare il canale di scarico sempre minacciati da un cielo indeciso e minaccioso.



Andrea ci ha scaricato a riva e poi è ripartito con il gommone per tornare all'idrovora Cattal facendo gli scongiuri che cielo e motori non lo tradissero per strada.



Noi abbiamo benedetto il ritorno senza incidenti e Bruna si è anche portata a casa un mazzetto di limonium per avere un pò di barena e di laguna anche a Bologna.



La prossima settimana andremo a vedere un altro pezzo di laguna in un giro che mi è stato regalato da Loris Favaretto quando siamo andati a vedere l'Isola che non c'è di cui vi ho raccontato nella [mail 215](#).

Basi grandi

Carletto da Camisan diventato venexian metropolitan

Nota 1 pag. 232 "Fatti e misfatti di idraulica lagunare: la laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto" di Luigi D'Alpaos Ed. IVSLA, 2010.

Nota 2 pag.55 "Serajante" di Paolo Tagliapietra, Tipografia bienne grafica ,2020.