

La crocieristica e l'attività industriale di porto Marghera fanno ricorso a navi di dimensione crescente, senza sosta, e non è detto che il Covid-19 riesca a interrompere questa spirale. Nel decreto Clini Passera si legge che "è vietato il transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40mila tonnellate di stazza lorda". Questa decisione non ha avuto seguito perché subordinata a soluzioni alternative mai decise, anche perché l'affermazione appare incompleta: per un verso si fa riferimento esclusivamente all'ambito lagunare, quasi che il rischio fosse di tipo estetico-monumentale e non anche ambientale, riferito all'intero ambito lagunare, e sanitario, per l'inquinamento portato da questi quartieri galleggianti.

Inoltre, non si prendono in considerazione l'insieme delle variabili che concorrono a determinare l'impatto sul delicato ambiente lagunare (lunghezza, larghezza, profondità e sagoma dello scafo), ma un solo dato quantitativo (la stazza) peraltro superato, dato che oggi apprendiamo che perfino le navi fino a 120mila tonnellate lasceranno il campo a navi dalle 180 alle 220mila tonnellate di stazza.

Sorge spontaneo allora chiedersi se attività portuali di questo tipo siano compatibili con la laguna di Venezia. Con Luca Zaggia parliamo di laguna e degli studi fatti circa gli esiti del passaggio di navi di grandi dimensioni in laguna, con un approccio non emotivo o percettivo ma con fondamenti scientifici.

Questo l'argomento della conversazione con Luca Zaggia: la laguna e i risultati degli studi fatti circa gli effetti del passaggio di navi di grandi dimensioni in ambito lagunare.

Laureato in geologia, Luca Zaggia lavora dal 1988 come ricercatore presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche. Le sue prime attività di ricerca all'Istituto per la Protezione Idrogeologica, a Padova, comprendono studi sperimentali sulla morfologia e l'idrologia dei bacini fluviali e la circolazione negli estuari. Dal 1990 lavora presso l'Istituto di Scienze Marine, a Venezia, su geochimica e contaminazione da metalli pesanti delle acque e dei sedimenti lagunari; idrodinamica e trasporto solido in canali lagunari, estuari e aree costiere; apporto di acque sotterranee nelle aree costiere; effetti ambientali delle attività di dragaggio e della navigazione. Dall'aprile 2019 è ricercatore presso la sede di Padova dell'Istituto di Geoscienze e Georisorse del CNR. È coautore del saggio di morfodinamica del canale dei petroli *Fast shoreline erosion induced by ship wakes in a coastal lagoon: Field evidence and remote sensing analysis* pubblicato in lingua inglese dalla rivista internazionale *PLOS ONE*, ripreso da varie altre riviste e di recente riassunto sulla rivista *Scientific Reports* del gruppo *Nature*.

Argomento 1 (durata 18:17 minuti)

C'è la tendenza dilagante a tacciare di catastrofismo e ambientalismo chiunque avanzi critiche o dubbi su vari aspetti che riguardano la laguna di Venezia e sui danni che navi di grandi dimensioni provocano alla morfologia e all'ecosistema lagunare. Parlati della vostra ricerca.

dal minuto 10:40

Da cittadino non specialista, navigante in laguna, pare non comprensibile come si consenta ancor oggi a far solcare le acque lagunari a imbarcazioni di dimensione enorme. Se il sogno industriale di Porto Marghera è comprensibile per quell'epoca, oggi dovremmo avere sviluppato una sensibilità e una coscienza diversa. È compatibile la presenza di navi di queste dimensioni in laguna? È utile e possibile ipotizzare la realizzazione di argini in pietra, in sabbia o altro per contenere le conseguenze dannose sulla morfologia lagunare?

Argomento 2 (durata 26:08 minuti)

Il vostro studio inquadra in dettaglio la situazione lagunare, ma non dovrebbe essere un'attività portata avanti sistematicamente da chi è incaricato di vigilare, mantenere, gestire? Qual è l'ente competente? Ce n'è più d'uno e quindi nessuno ha realmente il controllo?

dal minuto 01:40

Video di una nave container che solca le acque lagunari e delle perturbazioni provocate.

dal minuto 13:07

Hai ben descritto il fenomeno dal punto di vista della statica delle strutture e della dinamica dei fluidi; creando degli argini più "duri" dal punto di vista biologico cosa succede? Non accentuiamo l'effetto autostrada per la corrente marina in ingresso in laguna trascurando il resto della superficie lagunare, o questa è solo un'immagine da profano?

dal minuto 22:30

Da quello che mi dici emerge l'utilità di un'unica agenzia per la laguna che accorpi le competenze di monitoraggio, manutenzione, gestione e tutela, non credi?

Argomento 3 (durata 19:01 minuti)

Da quello che mi dici emerge l'utilità di un'unica agenzia per la laguna che accorpi le competenze di monitoraggio, manutenzione, gestione e tutela, non credi?

dal minuto 07:13

Quello lagunare è un sistema complesso, che non è racchiuso all'interno del suo perimetro. La laguna è il fulcro di un ambito che ha relazioni e interazioni con tutto il territorio circostante, di terraferma da un lato e marino dall'altro: Venezia è laguna.

Grazie al tuo sostegno

*ytali* sarà in grado di proseguire le pubblicazioni nel 2020.

Clicca [qui](#) per partecipare alla raccolta fondi.

Your support will give *ytali* the chance to carry on in 2020.

Click [here](#) to contribute to the fundraising.

*Votre soutien donnera à ytali la chance de continuer en 2020.*

Cliquez [ici](#) pour contribuer à la collecte de fonds.

