

La riforma del governo della laguna è questione complessa che tocca temi diversi e delicati per la città e la laguna. Ne [abbiamo parlato in un'intervista con il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Andrea Martella](#), di recente apparsa su questa rivista. Offriamo ora i ragionamenti che stavano alle spalle dell'intervista come contributo critico analitico, senza pretesa di esaustività impedita dalle vastità e complessità della materia, una matassa che ha bisogno del contributo di tutti per essere dipanata. C'è bisogno di costruire un approccio sistematico grazie al quale confrontarsi liberamente, senza anteporre giudizi o veti di sorta, per fare di Venezia e della sua laguna un luogo di dialogo e d'incontro, un laboratorio politico, ambientale, tecnico, sociale, economico per sperimentare empiricamente quel domani che è già oggi.

La Laguna di Venezia, ecosistema fragile e contesto complesso

La laguna è un ambiente di frontiera, caratterizzato dal collegamento e dall'interazione da un lato con il mare e per altro verso con la terra, non solo quella contermina della gronda lagunare ma anche quella più distante, che dalla pianura retrostante si estende fino alle montagne da cui provengono le acque dei fiumi che formano il bacino scolante che attraversa il territorio prima di raggiungere le acque marine e lagunari.

ytali è una rivista indipendente. Vive del lavoro volontario e gratuito di giornalisti e collaboratori che quotidianamente s'impegnano per dare voce a un'informazione approfondita, plurale e libera da vincoli. Il sostegno dei lettori è il nostro unico strumento di autofinanziamento. Se anche tu vuoi contribuire con una donazione clicca [QUI](#)

L'istituzione di un'Autorità per la Laguna di Venezia è un deciso salto in avanti, perché consente di portare in capo a un unico soggetto i numerosi "fronti" lagunari, superando la frammentazione di competenze e responsabilità e così riconoscendo che i temi attinenti alla laguna vanno affrontati contestualmente, in un quadro organico e unitario, diversamente da quanto accaduto finora, trattandosi di una materia delicata e complessa, dove tutti gli aspetti si influenzano reciprocamente: dalla tutela dell'ambiente alla portualità, dal Mo.S.E. al rispetto della Direttiva Quadro sulle Acque europea (2000/60/CE), dalla lotta all'inquinamento alle grandi navi, dal moto ondoso (oggi la competenza è di polizia lagunare, capitaneria, polizia locale, ecc.) alla

salvaguardia della morfologia lagunare.

Con la costruzione del Mo.S.E. il prevalere delle istanze funzionali di tipo ingegneristico ha assorbito le risorse e messo gli interventi di tutela e salvaguardia della laguna in subordine, quasi che fosse un'infrastruttura, portando in secondo piano le priorità ambientali rispetto a quelle tecniche. Il tema del completamento e della gestione del sistema di paratoie mobili viene ora inserito nel quadro unitario delle questioni attinenti alla laguna, che richiedono una strategia complessiva coerente e un'equilibrata distribuzione delle risorse a disposizione.

L'art. 95 del D.L. n.104 emanato alla vigilia del Ferragosto 2020 ha inizialmente sollevato perplessità nell'arcipelago ambientalista per il timore che anche nell'Autorità potesse continuare a prevalere un approccio tecnico-ingegneristico, funzionale soprattutto a gestire il completamento e il funzionamento del Mo.S.E. più che la laguna come unità complessa, in cui gli insediamenti antropici e le attività economiche debbano essere conciliate con un ecosistema fragile e delicato come quello lagunare.

Gli emendamenti al decreto introdotti nell'iter parlamentare hanno portato maggiore equilibrio, riconoscendo al Ministero dell'Ambiente un ruolo prima non contemplato. Resta da vedere come ci si coordinerà con gli altri enti interessati, infatti nel Comitato Consultivo è inserita l'autorità portuale ma non la Provincia di Padova e l'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali che ha approvato il P.G.R.A. (Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni) che interessa anche la laguna e il mare, in ottemperanza alla Direttiva europea relativa alla valutazione e alla gestione del rischio alluvioni (2007/60/CE).



### Autonomia e decentramento amministrativo

Sulla laguna gravitano amministrazioni diverse per rango e dimensione, dalla Provincia di Padova alla Città Metropolitana di Venezia, fino ai comuni di Chioggia, Codevigo, Campagna Lupia, Mira, Venezia, Quarto d'Altino, Musile di Piave, Jesolo e Cavallino Treporti. La formazione di un ente di gestione e coordinamento come l'Autorità potrebbe costituire un importante laboratorio politico su autonomia e decentramento amministrativo.

In materia di decentramento va rilevato che a Venezia la Città Metropolitana giace incompiuta e non hanno destino migliore le strutture rappresentative alla scala minore: le municipalità, nate dagli originari consigli di quartiere, sono state rafforzate e poi indebolite, vittime di processi altalenanti di attribuzione e sottrazione di competenze e funzioni a cui ha infine dato il colpo di grazia il sindaco Brugnaro, privandole delle deleghe e accentrando nelle sue mani il controllo del territorio dalla dimensione metropolitana fino a quella comunale e di vicinato.

C'è una grande contraddizione nella battaglia politica per l'autonomia, rivendicata con orgoglio dal presidente Zaia, ed è la pretesa di ottenerla in alto dallo Stato ma di non concederla in basso alle istituzioni di rango inferiore, com'è per la Città metropolitana. Il sindaco Brugnaro, dal canto suo, non è da meno: per un verso annichilisce le municipalità e d'altra parte subisce in silenzio il

mancato conferimento delle deleghe da parte di Zaia, di cui è alleato subordinato.

Il referendum dello scorso anno - al di là del quesito referendario stesso - avrebbe potuto essere l'occasione per avviare un confronto sul decentramento e sulle criticità di ordine politico e sociale che si concretizzano nella domanda di autonomia e partecipazione, un'istanza che la politica è stata incapace di riconoscere e affrontare, superando le contrapposizioni emotive, campanilistiche e pregiudiziali, fiorite numerose in una sorta di derby tra opposte tifoserie, accanite le une contro le altre. Questo quinto referendum era diverso dai precedenti perché prima era la terraferma a voler vedersi riconosciuta una propria autonomia e identità, mentre lo scorso anno è prevalsa a Venezia la volontà di affermare la propria specialità.

L'occasione è andata perduta. Si è preferito ridurre il confronto al tema della separazione della città insulare dalle città di terraferma e non invece mettere l'accento su ciò che stava dietro alla richiesta, cioè il legittimo riconoscimento della città plurale e policentrica, che può trovare compimento nel rafforzamento delle municipalità o, perché no, nella loro trasformazione in entità comunali nel quadro della grande Venezia, città metropolitana.

Insieme al tema della revisione dell'articolazione dell'architettura delle amministrazioni locali occorrerà ragionare sul tema del controllo sociale e della partecipazione cittadina che non può essere relegato al solo momento elettorale, ma deve trovare espressione in forme come l'Istituto della Consulta (opportunamente riformato) o il dibattito pubblico, che deriva dal *debat public* francese, assunto dall'Europa e inserito nel nostro ordinamento con il D.P.C.M. 10 maggio 2018 n. 76 e vari altri che riepiloghiamo nello specchio riepilogativo seguente.



### Il dibattito pubblico nella legislazione italiana

Il 24 agosto 2018 è entrato in vigore il “Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico” (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018, n. 76), che costituisce l’ultimo tassello di un insieme di nuovi strumenti volti a garantire una più ampia partecipazione dei cittadini nei processi decisionali pubblici, adottati nello scorcio finale della XVII legislatura. In particolare, sono stati adottati provvedimenti volti a disciplinare le consultazioni dei cittadini e dei portatori di interesse (c.d. stakeholder).

nei procedimenti di adozione degli atti di tutte le amministrazioni di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (direttiva 31 maggio 2017 della Ministra per la semplificazione e la pubblica amministrazione, recante le “Linee guida sulla consultazione pubblica in Italia”, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 163 del 14 luglio 2017);

nei procedimenti di adozione degli atti normativi del Governo (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, n. 169, “Regolamento recante la disciplina sull’analisi dell’impatto della regolamentazione, la verifica dell’impatto della regolamentazione e la consultazione”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 280 del 30 novembre 2017);

nelle procedure parlamentari del Senato (Linee guida sulle consultazioni promosse dal Senato annunciate dal presidente del Senato nel corso della seduta d’Aula del 12 settembre 2017).

(estratto da “Una nuova forma di partecipazione: il dibattito pubblico sulle grandi opere

infrastrutturali”, nel dossier *Esperienze n. 35* dell’Ufficio Valutazione Impatto del Senato della Repubblica, redatto dal Sen. Stefano Marci nel Settembre 2018)

Quella del dibattito pubblico è una buona pratica che dovrebbe diventare prassi, anche se spesso vi si fa ricorso solo formalmente, per obbligo di legge e non per creare un’occasione di confronto.

**Un buon esempio di dibattito pubblico** è stato quello organizzato il 16 maggio 2018 sul Mo.S.E. dal Consorzio Venezia Nuova e dal commissario Fiengo, con incontri preparatori su Chioggia, Lido Sud, Lido Nord, Malamocco, e un incontro generale finale negli spazi Thetis Lamierini all’Arenale nord. L’incontro è stato ben curato nella conduzione, nell’allestimento della mostra e nella successiva restituzione sul web dei contenuti, dove si mettono a disposizione i documenti (grafici, fotografici e di testo, il video degli incontri in generale o per singolo intervento, le trascrizioni degli interventi, i testi di tutte le osservazioni, i suggerimenti, i contributi).



Democrazia e partecipazione, il ricorso al decreto-legge

Nella vicenda dell'Autorità per la Laguna di Venezia, ha suscitato non poche perplessità e critiche la scelta di far ricorso al decreto-legge e d'inserire il provvedimento all'interno di un intervento

legislativo in cui c'è più che le sole misure economiche di contrasto e contenimento dei danni provocati dall'emergenza sanitaria, economica e sociale. Ricorrere a forme di legislazione extraordinarie è certamente segno di determinazione politica quanto mai utile in una epoca di grande instabilità politica, ma sono i processi partecipativi - impegnativi, faticosi, complessi e talvolta complicati - a dar modo di ottenere cambiamenti solidi e duraturi, perché metabolizzati. Il problema è quello della sintesi, perché il confronto non si può discutere e approfondire all'infinito, a un certo punto bisogna tirare le fila e in questo senso l'Autorità della Laguna è un buon banco di prova.

Durante l'iter di approvazione parlamentare del provvedimento legislativo alcune delle osservazioni e indicazioni provenienti dal basso, sono state recepite portando migliorie al testo iniziale. A Venezia c'è un arcipelago di comitati e associazioni che affrontano i temi più diversi, che si sono emancipati dalla sola azione di protesta. Al loro interno si raccolgono cittadini, docenti universitari, professionisti, ex dirigenti e funzionari pubblici, persone di grande competenza ed esperienza, che mettono generosamente le loro conoscenze al servizio dell'approfondimento di questioni cruciali per la città.

Grazie ai contributi qualificati, hanno sviluppato capacità analitica e di elaborazione propositiva ben strutturata, accreditandosi legittimamente come coscienza critica, sociale e civica. Non costituiscono il partito dell'impedimento al fare (come qualcuno afferma ingiustamente) ma piuttosto a quello del far bene. Il patrimonio di competenze specialistiche e di esperienza che hanno al loro interno sono una risorsa che potrebbe essere utilmente valorizzata con la promozione di processi partecipativi. Alla luce di queste circostanze e del contributo costruttivo offerto si potrebbero sperimentare forme di partecipazione attiva, regolata e ponderata.





Salute, ambiente, lavoro

L'autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale è all'interno del comitato consultivo, per cui avrà modo di far sentire la propria voce, ma il porto è attività che insiste e incide sulla laguna. Sul piano operativo bisognerà anche sviluppare sinergie profonde per non interferire gli uni con gli altri, il tema del porto per quanto attività autonoma e distinta riguarda l'agenzia lagunare di riflesso, nel senso che lo scavo dei canali lagunari con il deposito dei fanghi a seguito della loro caratterizzazione, incide sull'equilibrio e sulla morfologia lagunare, come incidono sulla laguna le grandi navi mercantili e da crociera che ne solcano le acque o l'attività di Porto Marghera come distretto industriale, attività che non possono essere trascurate. Al tempo stesso è necessario uno sforzo di sintesi per conciliare l'attuale conflitto e contrapposizione tra salute, ambiente e lavoro. Il contesto in cui farlo potrebbe essere quello pluridisciplinare dell'autorità.

L'auspicio, sul porto, è che le istituzioni tutte - internazionali, nazionali e locali - si facciano promotrici di iniziative di ampio respiro per la definizione di strategie di breve, medio e lungo termine che prendano le mosse da un'attenta valutazione di ogni opzione sul tappeto, con un approccio di sistema che travalichi l'ambito locale e metta insieme i porti dell'alto Adriatico

insieme alle rotte europee su terra e acqua, evitando di confinare i ragionamenti all'ambito lagunare e, al contrario, allargandoli alla scala mediterranea e globale.

Il Recovery Fund può essere una importante occasione a condizione di non considerarlo come occasione di finanziamento di opere pubbliche alla scala locale ma come investimento per il rilancio dell'economia, inquadrato in una prospettiva strategica. In questo senso è utile ragionare su infrastrutture come quella portuale.

A proposito di porto, per offrire un servizio a chi volesse approfondire riportiamo le mozioni collegate alle comunicazioni del Sindaco presentate nella seduta del consiglio comunale di lunedì scorso dalla maggioranza, dal PD, da tre esponenti dell'opposizione di Tutta la città insieme, Verdi e progressisti, M5S (allegati 1, 2, 3). Ne riprendiamo qui alcuni tratti, ma offriamo il testo integrale che invitiamo a leggere trattandosi di testi brevi, sintetici, eloquenti, utili a consentire a tutti di andare alla fonte, superando interpretazioni e sintesi giornalistiche.

La mozione della maggioranza rivendica "la necessaria centralità del Comune di Venezia" *(affermazione ovvia e condivisibile in via di principio, ma generica e insidiosa perché la centralità è già riconosciuta al Comune che siede sia nel Comitato di Gestione che in quello di Consultazione, ma centralità non può voler dire acquisire il controllo di un'opera dello Stato, più di un approccio autoritario sarebbe meglio un approccio autorevole, basato però su una capacità di dialogo che stride con insulti e strali a cui il Sindaco si lascia andare sistematicamente, NDR)*, "raccomanda fortemente che venga sanata la ferita istituzionale e costituzionale provocata dalla creazione autoreferenziale e non concordata dell' "Autorità per la Laguna" e rilancia tutte le opere già sostenute dal sindaco, dal canale Vittorio Emanuele III, all'approdo a Marghera per le grandi navi, ecc.

La mozione del Pd dopo avere ricordato le ingenti risorse trasferite a Venezia negli ultimi sette anni (1,3 miliardi di euro) invita sulle questioni riguardanti Venezia e la Laguna ad avviare un confronto con il governo Nazionale [...] avviare analogo confronto con la Regione Veneto [...] Aprire e instaurare un continuo dialogo con tutti i rappresentanti veneziani presenti nei vari livelli amministrativi ove condividere idee, proposte e progetti e quindi garantire anche il pieno coinvolgimento del Consiglio comunale, attraverso le proprie Commissioni, in particolare sulla scelta delle priorità che si intendono indicare e quindi la relativa quantificazione e utilizzo di detti fondi.

Nella terza mozione si mette l'accento sull'attività portuale, e sulla necessità di aprire a uno scenario innovativo per la portualità veneziana, aprendo ad esempio il confronto più partecipato, ampio e trasparente su un nuovo PRG portuale che proponga una visione di lungo periodo anziché

ragionare su continui adattamenti di uno strumento vigente ormai da 55 anni, un record, con l'intento, poco più che uno slogan, di "valorizzare" la infrastruttura esistente ricorda l'importanza della ZLS come opportunità di rilancio strategico per Porto Marghera in relazione alla sua vocazione di porto commerciale e industriale.



Autorità e finanziamenti davanti all'incognita Mo.S.E.

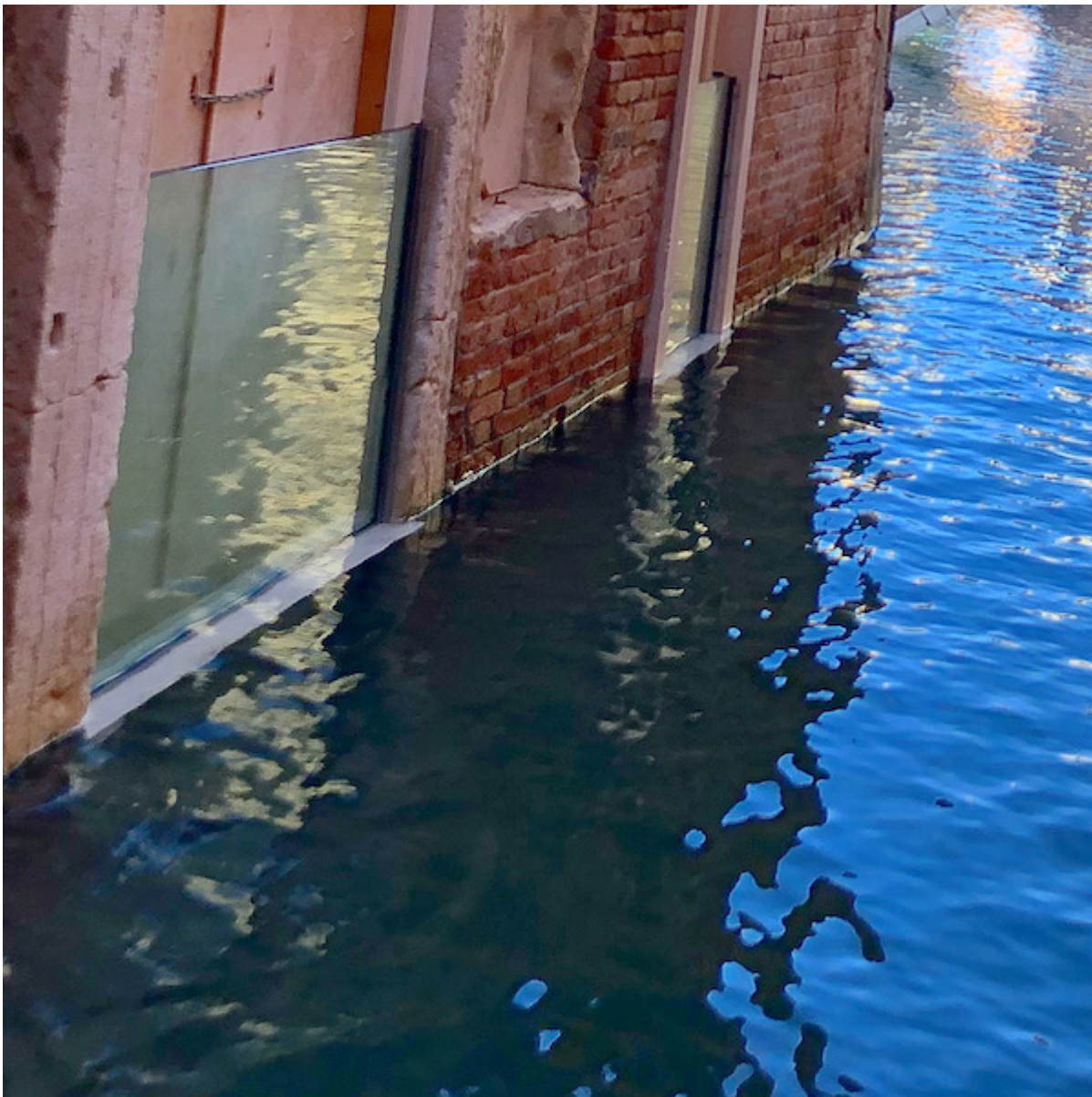
Il successo delle prove di sollevamento delle dighe mobili del Mo.S.E. ha certamente rincuorato la città. La speranza circa il successo dell'opera va consolidata risolvendo le residue incognite, dai costi di gestione all'effettiva funzionalità dell'opera nel complesso e nei singoli aspetti.

Nel decreto viene destinata una somma di quaranta milioni di euro l'anno, tale somma non sembra sufficiente a coprire i costi per il regolare funzionamento del Mo.S.E. che si presume si aggirino sui cento milioni di euro, anche se per una reale quantificazione delle spese da sostenere bisognerà aspettare il collaudo tecnico complessivo a cui l'opera andrà sottoposta e specialmente l'esito di una consolidata esperienza, con sollevamenti in condizioni avverse, ripetuti per un certo periodo di tempo in modo tale da ottenere dati tecnicamente attendibili e statisticamente verificati.

Inoltre, se quelle somme servono alla gestione del Mo.S.E. (per personale, sollevamento,

manutenzioni, ecc.) c'è bisogno di risorse aggiuntive per finanziare le opere previste dalla Legge Speciale per Venezia. Questa è stata la richiesta bipartisan avanzata in una mozione ddl Consiglio Comunale di Venezia approvata all'unanimità nella seduta del 16 novembre (allegato 4).

A proposito del finanziamento della legge speciale e del riconoscimento della specialità di Venezia, si potrebbe riconoscere per legge entrate fiscali stabili a Venezia mediante l'attribuzione annuale di 1 o 2 punti dell'I.V.A. prodotta qui nel territorio, proposta avanzata dall'Associazione Venezia Cambia nel 2015.



Governance: perplessità sull'impostazione

La *governance* è il complesso delle strutture, delle regole e delle strategie che presiedono alla guida di un'organizzazione o di un ente, argomento quanto mai delicato e centrale in un caso

come questo in esame.

In generale, tanto nel pubblico che nel privato, il governo può essere di tipo *monocratico* o *democratico*. Nel primo caso si polarizza al vertice il potere decisionale di carattere strategico e organizzativo, nel secondo caso il processo è di carattere dialettico e le decisioni collegiali, grazie al sistema di relazioni interne e con l'esterno dell'ente. Le scelte passano comunque il vaglio del controllo sociale, che nelle aziende quotate in borsa viene esercitato dagli azionisti mentre negli enti pubblici, dove l'azionista di maggioranza è il cittadino, si esercita con l'opinione pubblica grazie agli organi d'informazione e al contributo critico offerto da enti e associazioni (di categorie e non).

Se nel privato il profitto coincide con il lucro, nel pubblico il profitto dovrebbe essere utile sociale in termini di soddisfacimento di bisogni collettivi. Eppure, il campo libero lasciato all'imperativo economico e alla privatizzazione di beni e servizi, ha provocato l'estensione della logica aziendale uniformando pubblico e privato. La trasformazione in azienda d'importanti enti di erogazione di servizi essenziali (come il servizio postale statale o quello sanitario affidato alle regioni) ha portato nei fatti a una riduzione della qualità del servizio pubblico offerto e al prevalere di una logica del profitto come utile economico che accentua lo squilibrio economico e sociale.

Il rapporto pubblico-privato è uno dei nodi nella vicenda Mo.S.E. e Consorzio Venezia Nuova, gestiti oggi il primo dal commissario straordinario arch. Elisabetta Spitz e l'altro dai commissari ing. Francesco Ossola e l'avv. Giuseppe Fiengo (che si è dimesso dopo la nomina del liquidatore). Approccio monocratico vs democratico, non è chiaro quale delle due tendenze prevarrà per l'Autorità, ci sono segnali contraddittori.

Un segnale forte e chiaro, di positiva apertura, è venuto dall'accoglimento della richiesta di dar maggior peso al Ministero dell'Ambiente all'interno dell'Autorità. Importanti modifiche sono state apportate al corpo del provvedimento determinando un rafforzamento del ruolo del Ministero dell'Ambiente di cui si ha riscontro nell'organigramma dell'ente.

Di segno opposto è l'esclusione del suddetto ministero da scelte strategiche che condizioneranno *governance* e i pesi che avranno nell'organizzazione le diverse componenti specialistiche, che rischiano di vanificare l'apertura prima citata. Il riferimento è allo Statuto regolata dal comma 9 in cui si legge che

*Lo statuto dell'Autorità, adottato, in sede di prima applicazione, dal Presidente dell'Autorità, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Lo statuto disciplina le competenze degli organi di direzione dell'Autorità, reca i principi generali in ordine all'organizzazione ed al funzionamento*

dell'Autorità, istituendo, inoltre, apposita struttura di controllo interno e prevedendo forme adeguate di consultazione con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

L'unica consultazione prevista sembra quella di carattere sindacale, per questo resta il timore che nell'Autorità possa prevalere l'aspetto settoriale, funzionale alla gestione tecnica del Mose, e una concezione della laguna come infrastruttura portando in secondo piano le istanze ambientali che sono tuttavia una parte del problema, la laguna andrebbe considerata l'uno e l'altro ma soprattutto un bene comune con implicazioni non solo funzionali ed ecologiche ma anche culturali e sociali, da valorizzare con un governo integrato.



Governance: l'assetto

La struttura organizzativa dell'Autorità presenta un'articolazione che dà ragione della sua natura di ente plurale, in cui sono rappresentati enti e amministrazioni diverse e che deve avere al suo interno competenze specialistiche in numerosi campi del sapere.

Al vertice è collocato il Presidente (*comma5*) affiancato dal Comitato di gestione (*comma6*), seguono poi il Comitato di consultazione (*comma7*) in cui sono rappresentati enti e amministrazioni diverse e il Collegio dei revisori dei conti (*comma8*).

COMITATO DI GESTIONE

Presidente dell'Autorità

4 dipendenti di livello dirigenziale nominati dai seguenti ministeri di appartenenza:

Infrastrutture e trasporti

Economia e Finanze

Beni, attività culturali e turismo

Ambiente, tutela del territorio e del mare

3 dipendenti di livello dirigenziale dei seguenti enti locali

Regione Veneto

Città metropolitana

Comune di Venezia

Comitato consultivo

sette componenti nominati su proposta di:

Sindaco di Venezia

Sindaco di Chioggia

Presidente Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale

Segretario generale dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientale

Comandante generale delle capitanerie di porto

Presidente ISPRA Istituto Superiore per la protezione e ricerca ambientale

Presidente Giunta Regionale del Veneto

Collegio dei revisori dei conti

1 Presidente del collegio dei revisori dei conti

2 membri effettivi

2 membri supplenti



Governance: il vertice dell'Autorità

Permangono perplessità circa la fisionomia e i poteri da attribuire al Presidente dell'Autorità. I requisiti che deve possedere sono indicati nel comma 5 dell'art. 95 che recita: *“Il Presidente è scelto tra persone che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo e dotate di alta e riconosciuta competenza ed esperienza nei settori nei quali opera l'Autorità ed è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.”* Ma i suoi poteri, come abbiamo visto, saranno stabiliti dallo statuto.

Per governare la laguna servono competenze specialistiche ed esperienza in vari campi, da quello giuridico-legislativo a quello economico-amministrativo, da quello tecnico a quello politico, da quello gestionale e organizzativo a quello ambientale che richiede apporti diversi, di carattere biologico, ecologico, chimico, idraulico, botanico, ecc. Il profilo prima citato presenta caratteri di generalità/genericità e ampi margini d'interpretazione, essendo i settori nei quali opera l'Autorità numerosi e non essendo specificato se ce n'è uno di prioritario né quale sia. Con la riforma occorre finalmente superare l'attuale squilibrio tra gestione infrastrutturale e gestione ambientale, evidente nell'organico dell'attuale ufficio antinquinamento che annovera 2 soli assunti a fronte di 22 consulenti assunti a contratto. Tutto ciò sarà stabilito nello Statuto e dal presidente. Più che per il presidente quel profilo sembra calzare meglio a un ruolo operativo come potrebbe essere quello del direttore. Per il presidente sarebbe auspicabile individuare una figura di alto profilo a fare da garante sui diversi fronti (politico, legale, giuridico, amministrativo, economico, tecnico, ambientale, ecc.), autorevole a livello internazionale e sul piano delle relazioni nell'Unione Europea, per avviare un processo che porti a passi concreti verso il riconoscimento di Venezia come città che può legittimamente aspirare a uno Statuto che ne sancisca la “specialità”.

Come ricorda nella sua intervista il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Andrea Martella

*...in questo articolato non era possibile prevedere tutto e subito ... se davvero vogliamo ripensare alla Venezia del futuro abbiamo bisogno di idee, di suggerimenti, di nuove politiche, di una capacità di incontro tra le forze migliori della città, disponibili a dare un contributo. Penso ai mondi delle professioni, del lavoro, delle imprese, alle forze sociali ma anche all'associazionismo, componente sociale che anche in questo periodo critico ha svolto una funzione essenziale. È insomma necessario indirizzare la nuova governance della laguna lungo la strada del confronto con il sapere e l'esperienza di tanti.*

Quindi confidiamo che il processo avviato possa essere affinato con il contributo di tutti: *ce n'est*



*qu'un début...*

LINK:

Per completezza d'informazione, riportiamo i link di due articoli pubblicati online da [Italia Nostra](#) e dalla rivista online [Luminosi giorni](#).

[Autorità per la-laguna di Venezia. Le nostre considerazioni](#) (Unesco Venezia)

[La nuova autorità per la laguna](#) di Lorenzo Collovini

Le immagini sono fotografie dell'autore, a eccezione delle ultime due.