Osservatorio del Paesaggio della bonifica del Veneto Orientale

Relazione finale di attuazione del progetto "Laboratorio Litoranea Veneta"

VeGAL – Portogruaro, dicembre 2021

Premessa

Il Progetto "Laboratorio Litoranea Veneta" si inserisce nel programma 2021 dell'Osservatorio regionale del paesaggio approvato con DGR n. 615/2021 dalla Regione Veneto, con l'obiettivo di fornire un contributo metodologico e sperimentale sui processi partecipativi e di concertazione in materia paesaggistica.

L'obiettivo generale del progetto proposto all'Osservatorio Locale del paesaggio della bonifica del Veneto Orientale è di conoscere e analizzare le dinamiche e le trasformazioni attualmente in atto lungo uno degli ambiti territoriali che maggiormente caratterizzano il paesaggio di bonifica del Veneto Orientale: la Litoranea Veneta ed il territorio di bonifica interconnesso, mettendo a punto di un approccio metodologico da estendere alle diverse vie d'acqua presenti nell'area, in cui la fruizione navigabile e ciclabile, rappresenta un elemento fondamentale di valorizzazione del territorio circostante.

COMUNE DI ERACLEA
Protocollo Generale
Protocollo N.0027988/2021 del 21/12/2021
E

La Litoranea Veneta è un'idrovia originariamente utilizzata per il trasporto di merci e per la connessione della città di Venezia coi territori ad oriente, attualmente impiegata quasi ed esclusivamente a fini turistici: numerosi sono i progetti e gli studi realizzati, o in fase di realizzazione, afferenti diverse tematiche lungo tale via d'acqua. Nello specifico, la Litoranea Veneta è costituita da un sistema di canali artificiali che, sfruttando i corsi d'acqua e le lagune già esistenti, collega la Laguna di Venezia con la foce del fiume Isonzo, attraversando l'intero territorio delle bonifiche realizzate fra '800 e '900. In particolare connette fra loro i fiumi Sile, Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento, Stella, Isonzo e gli specchi d'acqua delle lagune di Venezia, Caorle e Bibione, Marano e Grado. Si tratta di un percorso di interesse storico e naturalistico lungo ben 127 km di cui circa 68,5 km in Veneto e circa 58,5 km in Friuli-Venezia Giulia. Dalla foce del fiume Isonzo, in 35 km di mare si arriva a Trieste: quest'ultimo tratto non fa parte dell'idrovia, ma ne costituisce in un certo senso un'estensione sempre sotto il profilo turistico. La Venezia Orientale è direttamente attraversata dalla Litoranea Veneta nei cinque comuni litoranei di Cavallino-Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle e San Michele al Tagliamento e, considerando le sue diramazioni fluviali (Sile, Piave, Livenza, Lemene e Tagliamento), interessa anche i comuni dell'entroterra. Dal punto di vista paesaggistico, lungo la Litoranea Veneta sono presenti importanti zone naturalistiche e SIC/ZPS (foci fluviali, valli e lagune) e manufatti storico-testimoniali (idrovore, conche di navigazione, ponti mobili, edifici rurali di pregio, edifici militari, ecc.) che costituiscono una grande opportunità in termini ambientali, sociali ed economici.

Con questo progetto si propone di raccogliere diversi contributi sulla Litoranea Veneta in connessione con il territorio di bonifica che interessano le tematiche precedentemente riportate, in modo da dare una visione il più ampia ed eterogenea possibile delle molteplici attività che la vedono in qualche modo coinvolta. La proposta si pone dunque come sintesi di lettura di un ambito territoriale importante della Venezia Orientale, con l'obiettivo di comunicare e sensibilizzare la popolazione, le aziende e gli enti protagonisti del territorio, predisponendosi al contempo come strumento utile alla redazione del futuro piano paesaggistico regionale.

Il progetto prevede la realizzazione di una serie di attività:

A. elaborazione del «Mosaico Litoranea Veneta»;
B. individuazione di un «Comitato scientifico»;
C. raccolta e selezione di «Abstract» sui progetti/studi;
D. creazione di una «Mappa degli stakeholders»;
E. organizzazione di un «Laboratorio partecipato»;
F. pubblicazione di un «Dossier Litoranea Veneta».

Il Comune di Eraclea, capofila dell'Osservatorio del Paesaggio della bonifica del Veneto Orientale, ha affidato a VeGAL l'attuazione del progetto "Laboratorio Litoranea Veneta".

Relazione sull'attuazione del progetto

Per affrontare il tema del paesaggio nel contesto della Litoranea Veneta, il Comitato di gestione dell'Osservatorio ha effettuato un'individuazione preliminare di tematiche e progetti/piani rilevanti nell'ambito territoriale individuato, mediante un'analisi generale di buone prassi, progetti/piani in corso e situazioni di degrado del paesaggio.

La metodologia adottata è stata avviata con l'individuazione preliminare di otto tematiche:

- difesa idraulica, infrastrutture e ambiente;
- ciclabilità e navigabilità;
- valori storico testimoniali;
- attività economiche;
- cultura;
- studi storici e paesaggistici;
- diramazioni fluviali;
- territorio;

effettuata nel periodo giugno-luglio 2021 e costituenti un quadro preliminare denominato «Mosaico Litoranea Veneta».

Successivamente è stata effettuata dalla segreteria dell'Osservatorio (VeGAL), a luglio 2021, un'individuazione preliminare, per ciascuna tematica del Mosaico, di una prima serie di progetti/studi oggetto di possibile approfondimento, per ciascuna delle tematiche, predisponendo per ciascun progetto/studio un abstract.

E' seguita un'analisi da parte dei membri dell'Osservatorio di tale prima rosa di progetti/studi, attività conclusasi nella seduta del Comitato di gestione dell'Osservatorio del 28.10.2021, nella quale sono stati individuati i progetti/studi oggetto di possibile approfondimento.

E' stata inoltre creata da VeGAL una Mappa degli stakeholders dalla segreteria dell'Osservatorio (VeGAL), suddivisa tra rapp.ti del settore pubblico/istituzioni e del settore privato/imprese.

Successivamente il Comitato di gestione dell'Osservatorio, con la collaborazione di un Comitato scientifico (formato dal prof. Alberto Ferlenga e dalla prof.ssa Elisabetta Novello), ha effettuato una selezione dei casi studio articolata su sei tematiche:

- opere idrauliche e di riqualificazione ambientale;
- interventi di forestazione urbana;
- ambiente, arte e cultura;
- valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale (reti);
- itinerari ciclo-escursionisti;
- vie d'acqua: sviluppo della navigazione interna.

Per ciascuna delle tematiche sono stati individuati alcuni casi studio, approfonditi con i relativi stakeholders/soggetti attuatori nel corso di un Laboratorio partecipato tenutosi a Ca' Corniani di Caorle il 29.11.2021, al quale hanno partecipato i seguenti stakeholders:

- Comune di Eraclea (capofila dell'Osservatorio locale del paesaggio);
- Comune di Caorle;
- Consorzio di Bonifica Veneto Orientale;
- VeGAL;
- ATVO;
- Ordine degli Architetti di Venezia;
- Unione Navigazione Interna Italiana;
- Ispettorato di Porto di Venezia;
- Proteco Engineering;
- membri del Comitato Scientifico dell'Osservatorio (prof. Alberto Ferlenga dell'Università IUAV di Venezia e la prof.ssa Elisabetta Novello dell'Università degli Studi di Padova).





Laboratorio Litoranea Veneta
Ca' Corniani, 29 Nov 2021

Per l'attuazione del progetto il Comitato di Gestione dell'Osservatorio Locale nel 2021 si è riunito (in presenza e on line) nei seguenti giorni:

- venerdì 9 e mercoledì 28 aprile;
- giovedì 20 maggio;
- giovedì 8 luglio;
- martedì 19 e giovedì 28 ottobre;
- mercoledì 17 novembre.

Al termine del Laboratorio partecipato sono stati redatti gli atti del Laboratorio, dal titolo «Dossier Litoranea Veneta».



Il Dossier, che si apre con i saluti istituzionali della Sindaca di Eraclea e del Vicesindaco di Caorle e con una presentazione delle attività dell'Osservatorio locale del paesaggio della bonifica e del progetto "Laboratorio Litoranea Veneta", cui segue un intervento introduttivo sulla lettura del paesaggio.

Il documento prosegue con l'analisi dei casi studio individuati: navigabilità del Canale Brian; interventi di forestazione a Valle Cavallino; Piano di gestione del Demanio della navigazione; turismo fluviale nella Laguna di Caorle e Bibione; una visione d'insieme sulla navigazione interna; progetto "ABC – Arte Bonifica Campagna"; Museo del Paesaggio e Parco del Canale Brian; progetto Walk of Peace.

Concludono due appendici finali a corredo del Dossier.

LINK PER SCARICARE LA PUBBLICAZIONE
https://bit.ly/3yuDtRC

LABORATORIO LITORANEA VENETA



29 novembre 2021
Ca' Corniani, Caorle (VE)
Atti del laboratorio partecipato

OSSERVATORIO LOCALE PER IL PAESAGGIO
DELLA BONIFICA DEL VENETO ORIENTALE

Capofila dell'Osservatorio
Comune di Eraclea

Membri dell'Osservatorio
Comune di Caorle
Comune di Concordia Sagittaria
Comune di Eraclea
Comune di Jesolo
Comune di San Stino di Livenza
Comune di Torre di Mosto
Consorzio di Bonifica Veneto Orientale
VeGAL

Comitato scientifico "Laboratorio Litoranea Veneta"
Alberto Ferlenga, Elisabetta Novello

Redazione pubblicazione
Daniele Boscarato, Marco Dal Monego, Giancarlo Pegoraro

Progetto grafico e impaginazione
Daniele Boscarato

SOMMARIO

4 **SALUTI**
Nadia Zanchin, Luca Antelmo

5 **INTRODUZIONE**
Giancarlo Pegoraro

6 **L'OSSERVATORIO E IL "LABORATORIO LITORANEA VENETA"**
Giancarlo Pegoraro

12 **LEGGERE IL TERRITORIO**
Alberto Ferlenga

20 **NAVIGABILITÀ DEL CANALE BRIAN**
Graziano Paulon

28 **INTERVENTI DI FORESTAZIONE A VALLE CAVALLINO**
Renato Collelli

34 **PIANO DI GESTIONE DEL DEMANIO DELLA NAVIGAZIONE**
Lara Santoro

38 **TURISMO FLUVIALE NELLA LAGUNA DI CAORLE E BIBIONE**
Enzo Lazzarin

40 **UNA VISIONE D'INSIEME**
Roberto Rossetto

46 **ABC - ARTE BONIFICA CAMPAGNA**
Giancarlo Pegoraro

50 **IL MUSEO DEL PAESAGGIO E IL PARCO DEL CANALE BRIAN**
Giorgio Baldo

58 **WALK OF PEACE**
Alberto Ferlenga

62 **APPENDICI**
Osservatorio del Paesaggio della bonifica del Veneto Orientale
Progetto "Laboratorio Litoranea Veneta"

Saluti

Nadia Zanchin

Sindaco del comune di Eraclea, capofila dell'Osservatorio

Buongiorno a tutti. Ringrazio innanzitutto per l'invito Giancarlo Pegoraro, direttore di VeGAL, e tutti i presenti. Mentre leggevo il programma dell'incontro di oggi, pensavo all'importanza di questo progetto di valorizzazione e conoscenza del nostro territorio. Condividere e conoscere ciò che sta avvenendo e avverrà nel prossimo futuro, lungo la Litoranea Veneta, è determinante sia per la fruizione e valorizzazione dei corsi d'acqua che per le terre che vengono attraversate.

Oggi ci troviamo in uno tra i più importanti fabbricati che, negli scorsi anni, sono stati oggetto d'intervento di recupero. Approfitto dunque per ringraziare Genagricola dell'ospitalità, proprietaria di questo magnifico edificio. Ritengo questo laboratorio quale tessera di un mosaico, di un processo utile alla ri-scoperta del nostro territorio, che va dall'epoca di bonifica, ma anche prima, sino ai giorni nostri. Far rivivere il paesaggio di bonifica, contribuendo alla conoscenza della sua storia e dei possibili indirizzi futuri, credo debba essere uno dei principali obiettivi dell'Osservatorio Locale e delle sue iniziative.

Luca Antelmo

Vicesindaco del comune di Caorle

Buongiorno a tutti i presenti. Riguardo alla giornata di oggi e a questo Laboratorio sulla Litoranea Veneta promosso dall'Osservatorio locale del Paesaggio della bonifica del Veneto Orientale, riflettevo su quanto i fiumi e i bacini idraulici sono essenzialmente il luogo dove la cultura si è sviluppata nel nostro territorio. Dunque, per concorrere alla conoscenza di queste terre, al loro mantenimento e al loro sviluppo, bisogna passare necessariamente dalla valorizzazione dei corsi d'acqua e delle lagune che caratterizzano il paesaggio. Per far sì che tutto ciò accada, è di fondamentale importanza conoscere le origini del territorio, come si è evoluto e come si evolverà.

Sono molto curioso di capire quali saranno gli sviluppi futuri dei fiumi e delle vie d'acqua. Essi sono un ambito di lavoro estremamente concreto che, tra le altre cose, offrirà una nuova chiave su come pensare alla mobilità futura dell'uomo nel nostro territorio.

Ringrazio sin da ora tutti i relatori per i propri contributi specialistici, utili nel loro insieme a fornire uno spaccato eterogeneo di ciò che accade lungo le vie d'acqua del nostro territorio.

Introduzione

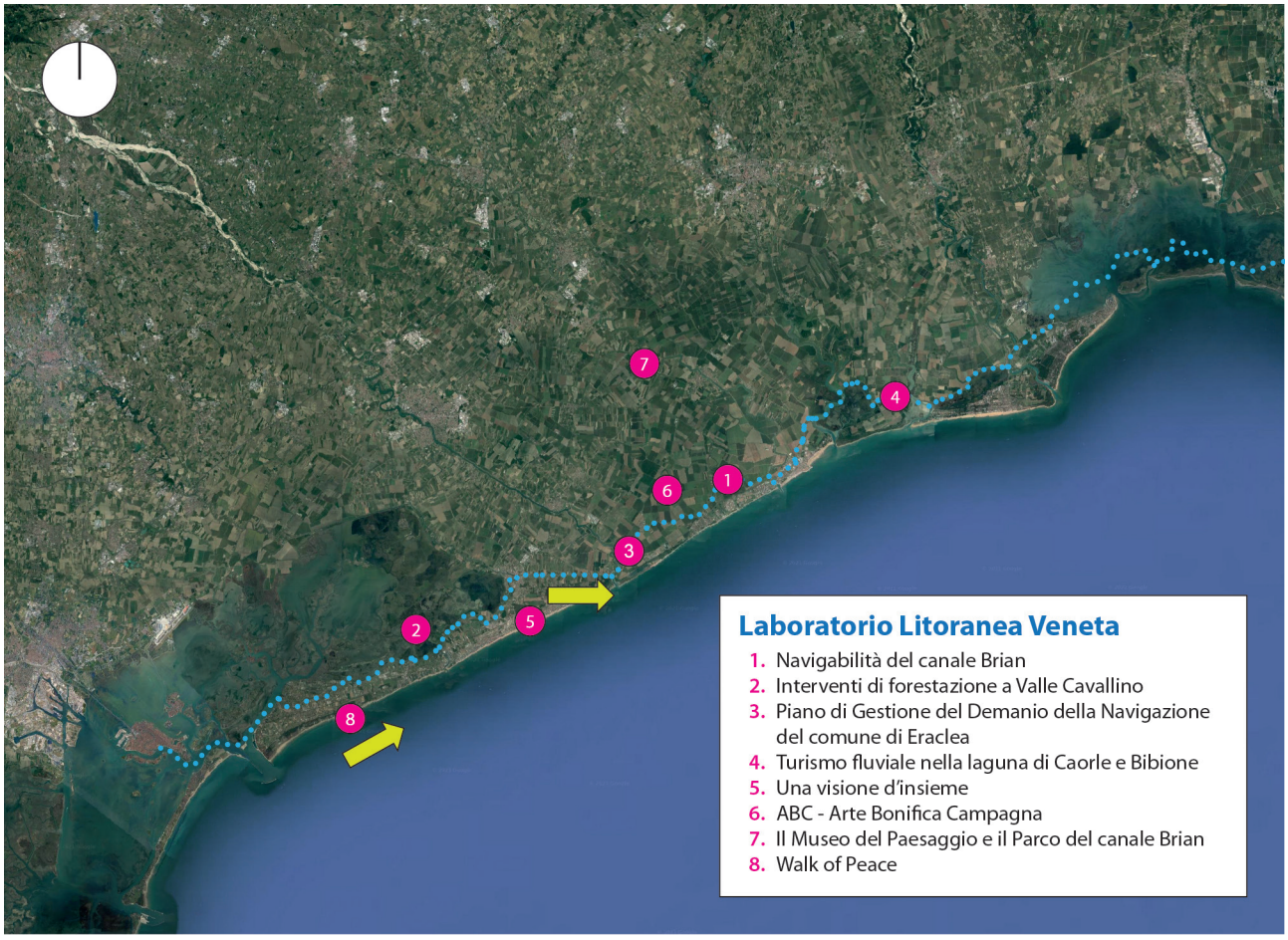
Giancarlo Pegoraro
Direttore VeGAL

L'Osservatorio locale del Paesaggio della Bonifica del Veneto Orientale nasce nel 2012: in vista dei suoi primi 10 anni di attività, nel 2021 l'Osservatorio ha promosso il Progetto "Laboratorio Litoranea Veneta".

Scopo del progetto è conoscere e analizzare le dinamiche e le trasformazioni attualmente in atto lungo uno degli ambiti territoriali che maggiormente caratterizzano il paesaggio della bonifica del Veneto Orientale: la Litoranea Veneta.

Sono state quindi valutate dall'Osservatorio alcune tematiche che saranno discusse in un Laboratorio, in cui i protagonisti di una serie di progetti realizzati, in corso e previsti, racconteranno il loro modo di interpretare la Litoranea Veneta e le trasformazioni del paesaggio interconnesso.

Nell'immagine sottostante, in scala 1:500.000, sono individuati geograficamente i vari progetti rispetto alla linea di percorrenza della Litoranea Veneta.



L'Osservatorio e il "Laboratorio Litoranea Veneta"

Giancarlo Pegoraro
Direttore VeGAL

Voglio innanzitutto formulare un ringraziamento agli ospiti, l'azienda Genagricola di Caorle, ai Comuni di Caorle e di Eraclea, ai componenti dell'Osservatorio locale del paesaggio della bonifica del Veneto Orientale e ai rappresentanti dei vari enti ed istituzioni oggi presenti: il Comune di Eraclea, capofila dell'Osservatorio locale del paesaggio, il Comune di Caorle, il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, VeGAL, ATVO, Ordine degli Architetti di Venezia, Unione Navigazione Interna Italiana, Ispettorato di Porto di Venezia, Proteco Engineering.

Sono inoltre presenti il professore Alberto Ferlenga del'Università IUAV di Venezia e la professoressa Elisabetta Novello dell'Università degli Studi di Padova, membri del Comitato scientifico del progetto "Laboratorio Litoranea Veneta" e che ringrazio per la collaborazione.

Prima di iniziare il laboratorio volevo formulare alcune brevi considerazioni introduttive, quasi degli ulteriori "ringraziamenti", anche per stimolare il dibattito e il confronto che seguirà.

Un primo cenno vorrei farlo alla… rosa dei venti ed in particolare allo Scirocco e alla Bora: dobbiamo anche alla loro presenza, particolarmente sentita nell'Alto Adriatico, l'esistenza di quella che oggi chiamiamo "Litoranea Veneta". Tra i due è lo Scirocco, quello che da Sud-Est esercita la maggiore azione, avendo a disposizione tutto il bacino del Mare Adriatico, rispetto alla Bora, vento da Nord-Est che associamo alle raffiche fredde. Ma da veneziani ciò che temiamo è la *"scontraura"*, ossia lo scontro tra i treni d'onda provocati dai due sistemi di vento, che può portare al fenomeno dell'acqua alta o *"granda"*. Ebbene, la navigazione interna lungo la Litoranea Veneta ha assicurato maggiore sicurezza nei trasporti da/per Venezia, verso i territori più ad est, gli ultimi ad essere stati bonificati.

Un ulteriore merito lo detiene anche un altro triste avvenimento: la Grande Guerra. L'approvvigionamento e la logistica di guerra verso il fronte, in un Adriatico battuto dalla marina militare austro-ungarica, sono stati agevolati dalla presenza della rete di navigazione interna che, dopo l'abbandono seguito alla caduta della Serenissima, divenne oggetto di nuove escavazioni da parte della Marina e dell'Esercito Italiano.

Mi preme ricordare anche le politiche di sviluppo rurale e di sviluppo locale, grazie alle quali sono stati realizzati (e sono in corso) numerosi interventi di valorizzazione tra i quali, ad esempio, cito il recupero del faro di Bibione, l'allestimento del MAV e del Museo del Mare, la realizzazione di tratti di itinerari cicloturistici, di passi barca e di pontili,

le molte attività di comunicazione, le ricerche e gli studi condotti, gli interventi sulle aziende agricole ed extra-agricole, ecc. Tra questi, anche l'azienda Ca' Corniani che ci ospita è stata oggetto di un primo contributo VeGAL per il recupero della cantina, successivamente sviluppato da Genagricola nell'importante investimento che ora potete vedere. Ma in generale, ciò che voglio evidenziare è che le politiche di sviluppo rurale hanno contribuito a generare una nuova attenzione alle vie d'acqua, associate agli itinerari costiero GiraLagune e verso l'entroterra (i vari GiraFiume).

Oltre ai contributi provenienti dalle politiche per il settore primario, questo territorio ha fortemente fruito anche del programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Slovenia. Grazie alla presenza di un confine internazionale (per 232 km terrestre e per 320 Km lungo le coste adriatiche), negli anni sono stati sviluppati molti progetti con partner veneti che hanno riguardato l'ambito costiero: oltre al primo progetto "Acque Antiche" (promosso da VeGAL, con capofila la Provincia di Venezia e il partenariato di tutti i Comuni costieri) e al progetto "Litoranea Veneta" (promosso da Sistemi Territoriali) che hanno riguardato espressamente la Litoranea Veneta, anche altri progetti hanno contribuito a fornire approfondimenti specifici (ad esempio nell'ambito dei progetti "Lagune", "Lio Piccolo", "Protur rurale", "WOP", ecc.). La Litoranea Veneta è del resto da sempre orientata verso est: ricordo ad esempio che già nel 1566 si era proposto di estendere la Litoranea fino ad Udine, dove costruirvi un porto e l'ambizioso studio del collegamento navigabile Adriatico-Sava-Danubio, presentato in un convegno a Lubiana nel 1973.

Ma oggi siamo qui soprattutto all'interno di un'iniziativa dell'Osservatorio locale del Paesaggio della Bonifica del Veneto Orientale. L'Osservatorio locale nasce nel 2012 su una prima area di 3 comuni: Torre di Mosto (con l'Amministrazione comunale capofila dell'Osservatorio), Eraclea e San Stino di Livenza, il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale e VeGAL. Nel 2015 l'area si estende a 6 Comuni: Eraclea (che subentra nel ruolo di capofila), Caorle, Concordia Sagittaria, Jesolo, San Stino di Livenza, Torre di Mosto, oltre al Consorzio di Bonifica Veneto Orientale e a VeGAL.

Negli anni, l'Osservatorio sviluppa direttamente o tramite i suoi componenti molte iniziative e progetti. Dal progetto "Paesaggi italiani" (VeGAL), al Museo del Paesaggio (Comune di Torre di Mosto), dal ciclo di eventi "Paesaggio ritrovato" (VeGAL) alla rassegna "Terrevolute" (Consorzio di Bonifica Veneto Orientale), oltre ad attività seminariali ed editoriali (a partire dal Giornale IUAV n. 139, curato dal primo Comitato scientifico dell'Osservatorio), fino ai progetti realizzati col supporto della Regione Veneto nelle ultime tre annualità dell'Osservatorio regionale del paesaggio, tra i quali il Laboratorio odierno come ultima iniziativa in fase di conclusione nel 2021.

Un Osservatorio non ha un ruolo di "governance", né di "azione-intervento", ma appunto fa dell'osservazione la sua mission: per questo motivo è stata utilizzata molto la fotografia, in quanto «arte dell'osservazione», grazie alla quale abbiamo notato un cambiamento nel livello di percezione, ad esempio, dei partecipanti alle varie edizioni dei concorsi fotografici (fig. 2), spesso costituiti da artisti e appassionati residenti. Nel tempo abbiamo infatti assistito ad una diversa consapevolezza del paesaggio di bonifica, che via via ha cominciato ad essere percepito come un valore, nonostante la sua orizzontalità inizialmente considerata come un vuoto, un "difetto". Ecco che, ad esempio, immagini come quelle recenti presentate da Francesco Finotto (fig. 1), grazie anche al progetto "PaesTur" (sostenuto da VeGAL), rileggono contesti, manufatti ed elementi vegetali, facendone assumere una rilevanza nuova.

Il paesaggio della bonifica, insomma, prende forma, consistenza, inizia a "farsi vedere" e viene percepito anche dagli operatori come un'opportunità, grazie anche ai numerosi investimenti (in manufatti e itinerari) che nel frattempo le amministrazioni locali mettono a disposizione, con il sostegno dei fondi comunitari.

In questo contesto, il progetto "Laboratorio Litoranea Veneta" ha lo scopo di conoscere e analizzare le dinamiche e le trasformazioni attualmente in atto, lungo uno degli ambiti territoriali che maggiormente caratterizzano il paesaggio della bonifica del Veneto Orientale: la Litoranea Veneta.

Nell'ambito di questo progetto, nel corso del 2021, sono state valutate dall'Osservatorio e dal Comitato scientifico del progetto sei tematiche (opere idrauliche e riqualificazione ambientale; forestazione; cultura; patrimonio; itinerari; navigazione interna), all'interno delle quali (partendo da un'ampia rosa di progetti realizzati, in corso e previsti, raccolta dalla segreteria dell'Osservatorio, che abbiamo denominato "Mosaico Litoranea Veneta"), è stata operata dall'Osservatorio una selezione di "casi studio" in discussione nel Laboratorio odierno, per leggere come gli stakeholders e gli attori locali interpretano la Litoranea Veneta e le trasformazioni del paesaggio interconnesso.

Lo scopo è quello di analizzare ed interpretare ciò che sta avvenendo lungo la Litoranea Veneta, area a ridosso di note località balneari e da sempre "in trasformazione", trattandosi di un contesto non di vera e propria "terraferma" come la percepiamo oggi grazie alla bonifica, in quanto esondabile, luogo di erosione costiera e di ricezione delle torbide fluviali di fiumi alpini e di risorgiva.

Prima di avviare la presentazione dei singoli casi studio, voglio ricordare che le cartografie storiche riportavano in questa parte del territorio termini come: *palludi, albara vinitiana, pigneda, mote, pascoli hora valle da pesca, canedi et barene* e poi Punta del Tagliamento,

1. **Francesco Finotto, *Viaggio in bonifica, Fiumicino, Torre di Mosto***
2. **Nicolò Zanatta, *Linea di terra 3*, foto classificata al secondo posto del Concorso fotografico 2019 promosso da VeGAL all'interno del PSL Leader 2014/2020 "Punti, Superfici e Linee"**

1



2



Porti (Baseleghe, Santa Margherita, Santa Croce, Cortelazzo) e località come Caorle, ecc. Per questo, nel pensare all'immagine per il Laboratorio di oggi, abbiamo pensato alla *linea* che costituisce il tracciato della Litoranea Veneta. Un tracciato che negli anni si renderà via via sempre più stabile e formato da tratte navigabili che nel tempo verranno ad assumere nomi ben precisi: *Pordelio, Casson, Piave Vecchia, Sile, Cavetta, Piave, Revedoli, Commessera, Livenza, Dell'Orologio, Saetta, Lemene, Nicesolo, del Morto, Cavanella, dei Lovi, Lugugnana, Nuovo, Tagliamento*.

Nasce così la Litoranea Veneta: una linea navigabile che scorre vicino ad altre località che via via prendono forma e nome divenendo toponimi: *Valle Sacchetta, Valle Mesola, Valle Falconera, Valle Dragojesolo, Lago della Nembalissa, Valle Ossi, Agenzia Pasti, Tenuta la Fagiana, Brian, Altanea, Ca' Corniani, Palangon, Falconera, Palude della Pescina, Quarto bacino, Corte del Diavolo, bonifica Strolli, Bevazzana*, ecc. Nomi affascinanti, che andrebbero ricordati e raccontati, insieme ad alcune persone e protagonisti (ad esempio ricorderei l'ingegnere Erminio Cucchini, così come lungo il Canal du Midi si ricorda l'ingegnere Pierre-Paul Riquet).

Approfondendo la bibliografia sulla Litoranea Veneta e… navigando sul web, termine in questo caso adatto, ho voluto farmi un'idea di come venga vista e raccontata questa via navigabile: innanzitutto la Litoranea Veneta viene chiamata "idrovia", precisando che congiunge Venezia o la Laguna di Venezia (luogo quasi sempre di partenza, diversamente dalla ciclovia "Trilive", che invece parte da Trieste), con punto di arrivo a volte Trieste, altre volte invece la Laguna di Marano, il Golfo di Trieste o la foce dell'Isonzo. Si percepisce, in generale, una certa scarsa conoscenza della via d'acqua, spesso definita in modo molto generico come un percorso "antico", "utilizzato già dai romani" per risalire il territorio verso nord, "costruito dalla Serenissima".

Condiviso invece il genere femminile: l'idrovia viene citata sempre come "la" Litoranea Veneta, un po' come la Livenza o la Piave (anche se su questo D'Annunzio si espresse diversamente).

L'idrovia è inoltre definita come un insieme di aste navigabili, di canali, lagune e foci fluviali, lungo i quali sono presenti valori come fari, casoni, opere idrauliche, conche, ponti girevoli e manufatti militari, attraversando note località balneari, lagune e in prossimità delle valli da pesca.

La Litoranea, pur essendo nel nome "veneta", in realtà incontra due lingue, il veneto e il friulano, *"di là e di ca de l'aghe"*, ossia dello spartiacque intermedio del Tagliamento. Insolitamente certa è la sua lunghezza: 127 km, di cui 68,5 in Veneto e 58,5 in Friuli-Venezia Giulia, oltre a 35 km dalla foce dell'Isonzo via mare fino a Trieste.

I documenti ufficiali non si soffermano invece troppo sulla classificazione, indicandola comunque nella Seconda classe CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports - sistema europeo di classificazione delle vie navigabili), segno di una consapevole carenza di manutenzioni: l'AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po), evidenzia infatti che "la cattiva manutenzione dei fondali, esposti a un frequente interrimento a causa della natura erbosa delle sponde e di molti manufatti, rischiano di comprometterne la funzionalità", concludendo che "il traffico commerciale è cessato da tempo, ma l'idrovia è interamente percorribile da natanti da diporto".

Passando dall'osservazione alle possibili azioni, in sede di Osservatorio locale è emerso un preliminare interesse verso un possibile "Contratto di Litoranea", strutturato alla stregua dei "Contratti di fiume", strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata per la tutela, la gestione delle risorse idriche, la valorizzazione dei territori fluviali e la salvaguardia dal rischio idraulico, contribuendo allo sviluppo locale.

Una proposta in questo caso che mi sento di formulare è di considerare il percorso e la metodologia d'indagine seguita ad esempio dal Canal du Midi, il "canal des deux mers" (canale dei due mari), canale artificiale francese di 241 km, che collega il fiume Garonna al mar Mediterraneo, tra Tolosa e Sète, che dal 1996 fa parte della Lista del patrimonio dell'umanità dell'Unesco.

Prendendo in esame i fattori esaminati periodicamente nel Rapporto periodico dell'Unesco sul Canal du Midi, si possono già infatti considerare quali potrebbero essere gli elementi da osservare, monitorare e sui quali agire nel quadro di un Piano di azione di un possibile "contratto": habitat, sviluppo commerciale, aree industriali, strutture turistiche; infrastrutture di trasporto, idrauliche, energie rinnovabili; inquinamento delle acque di superficie e rifiuti solidi; pesca/raccolta di risorse acquatiche, produzione agricola; operazioni di cava; parassiti; usi sociali/culturali del patrimonio; attività illecite, distruzione deliberata del patrimonio; cambiamenti climatici/ problemi meteorologici, siccità, calamità, erosione e interramento/ deposizioni, specie invasive, esotiche, trasportate; fattori gestionali e istituzionali: governance, ricerca e monitoraggio. Si tratta di fattori in cui lo stesso Canal du Midi non consegue tutti valori positivi (si pensi ad esempio all'impatto del cancro colorato sui famosi platani lungo il canale), ma che costituiscono un utile riferimento per avviare un'analisi del sistema" Litoranea Veneta".

Leggere il territorio

Alberto Ferlenga
Professore di Composizione architettonica e urbana, IUAV di Venezia

Farò alcune considerazioni di ordine generale che si riferiscono a responsabilità importanti che tutti noi abbiamo come amministratori, ricercatori, conservatori o semplicemente abitanti, nei confronti dei territori in cui viviamo.

Alcune di queste responsabilità riguardano la divulgazione di quanto si fa. Se consideriamo l'Università, ad esempio, mi vengono in mente quanti progetti siano già stati sviluppati su queste aree e quanto poco siamo riusciti a raccontarli a chi poteva esserne, in modi diversi, interessato. Alcuni di questi sono stati qui nominati ma ce ne sono molti altri, fatti in occasione di lauree, dottorati ricerche specifiche ecc. la cui conoscenza potrebbe avere una notevole utilità.

La necessità di una condivisione di queste azioni coincide anche con quella di mettere in campo per la gestione, la conservazione e, in generale, il dispiegamento della massima attenzione possibile su questo territorio, tutte le conoscenze disponibili, e farne oggetto del maggior numero di confronti possibile.

Per spiegarmi meglio, rispetto alla necessità di tutto ciò, farò un passo indietro. Comincio col fare un'affermazione che può sembrare banale: per trasformare un territorio bisogna anzitutto conoscerlo. E non si tratta di una cosa semplice perché un territorio è fatto di molti aspetti differenti, specialmente quando è complesso come quello italiano. È forse utile ricordare che questo nesso necessario tra trasformazione, cura e conoscenza è stato messo in luce, tra gli altri, per quanto riguarda paesaggio e architettura da Bruno Zevi, un grande storico dell'architettura quando, davanti ad un Paese distrutto dalla guerra, vedeva congiunte e indivisibili le azioni del ricostruire e del riconoscere analiticamente.

A questo riguardo ricordo che i territori del nostro Paese – città o paesaggi - posseggono sia i caratteri generali che riguardano tutti i paesaggi del mondo in una determinata epoca e sia caratteristiche molto particolari, che, per varietà e numero, non sono presenti in nessuna altra parte al mondo. Per quanto riguarda gli aspetti formali del territorio, infatti, l'Italia è una sorta di grande archivio delle differenze e delle ricchezze paesaggistiche e urbane, strettamente collegate tra loro. Questo straordinario archivio ha alcune caratteristiche che lo rendono unico.

Una grande viaggiatrice statunitense, vissuta a cavallo fra Ottocento e Novecento, Edith Wharton, in un libro dedicato al paesaggio italiano (*Scenari italiani*, 1905) ci illustra una condizione che a lei, nata

1. **Cima da Conegliano, *Paesaggio costiero con due uomini contro*, 1510-15 ca., conservato al Staatliche Museen di Berlino**
2. **Giorgione, *Il Tramonto*, 1505-1508 ca., conservato alla National Gallery di Londra**

1



2



nell'America dei grandi spazi, risultava del tutto nuova. Possiamo sintetizzarla come il prevalere della varietà e delle relazioni sugli spazi uniformi o le architetture isolate. La Wharton scrive, in particolare, come la caratteristica principale del paesaggio italiano, sia di quello reale che di quello pittorico, consista nella presenza di una fitta rete di relazioni tra il *"primo piano"* e il *"secondo piano"*.

Quando parla del paesaggio pittorico per "primo piano" intende le storie, per lo più sacre o militari, che venivano illustrate dalla pittura rinascimentale nelle grandi tele del Carpaccio, del Bellini, del Mantegna. Un primo piano, dice ancora la Wharton, che, in fin dei conti, sebbene spesso pittoricamente eccezionale, è frutto dello sguardo convenzionale di una certa epoca che, nel rappresentare storie e nello scegliere posture, si riferisce a modalità consolidate e condivise. Ma nel "secondo piano" è il paesaggio a prevalere: le città misteriose del Giorgione o le montagne di Cima da Conegliano (figg. 1 e 2 a pagina precedente), con una frequenza e ricchezza che non si ritrovano in produzioni paesaggistiche di altri Paesi. E, soprattutto, Edith Wharton sposta l'attenzione dagli oggetti e dalle figure ai molti fili nascosti che attraversano lo spazio vuoto tra i due piani, le infinite relazioni che si collocano in questo terreno particolare, in questo vuoto compreso tra sfondo e personaggi. Uno spazio aereo che è in realtà fittamente popolato da presenze che riguardano la storia, la cultura, la vita degli abitanti e dell'artista e tutta una serie di vicende, magari scomparse dal punto di vista materiale, ma sempre presenti, in un paesaggio come quello italiano, come memorie in sospensione nell'aria.

Questo tema, non a caso sottolineato da uno sguardo esterno, è di grande importanza perché avere a che fare con presenze che non sono materiali ma sostanzialmente *"relazionali"* pone il tema del loro riconoscimento e del loro uso sia per chi, vivendo in un luogo, non sempre ne intuisce le ricchezze nascoste e sia per chi, come gli architetti, si occupa dell'aspetto materiale e fisico dei luoghi.

Riguardo a questo tema e cioè al tema della conoscenza di ciò che è materiale e di ciò che è immateriale, c'è un'altra questione che ritengo importante e riguarda, questa volta, proprio l'aspetto fisico dei luoghi e le sue dinamiche di sviluppo. Anche riguardo a ciò possiamo dire di avere impressioni per molti versi falsate che ci portano a credere, ad esempio, di sapere tutto su di un paesaggio o su di una città, grazie ai dati economici, statistici, demografici che riceviamo, ormai, in tempo reale. Sappiamo in effetti molto sulle cause o gli effetti che possono spiegare le modifiche che un determinato territorio ha subito nel tempo. Ma se da questo cerchiamo di trarre la conoscenza specifica di ciò che riguarda la "forma", l'estetica dei luoghi ci accorgiamo che tutto ciò è insufficiente. In altri termini, conoscere lo sviluppo specifico dell'aspetto fisico di un luogo, che sia un paesaggio o una

città, è tutta un'altra storia.

Ciò che presiede alla sostanza e all'evoluzione dell'aspetto fisico di un determinato territorio richiede, infatti, altri strumenti e un altro genere di conoscenze.

Il motivo è che le dinamiche di evoluzione di ciò che vediamo, in quanto paesaggi, insediamenti o architetture segue logiche e tempi diversi da quelli puramente sociali o economici. Vi è, ad esempio, in questo, un'incidenza del tempo non successiva ma piuttosto cumulativa, analogica, ricorrente. In qualunque paesaggio e in qualunque città italiana, ad esempio, la storia di cui sono stati parte non cessa di essere attiva. Spesso viviamo in case costruite in epoche lontane ma che, ciò nonostante, fanno parte a tutti gli effetti del presente. E questa particolare capacità di tenere in vita storie e forme, di mescolare tempi e architetture, di non trasformare tutta la bellezza in museo, è la caratteristica più straordinaria dei paesaggi e delle città in cui viviamo e ha molto a che vedere con quel patrimonio invisibile notato dalla Wharton ma anche, molti anni dopo, da Italo Calvino. Per vederlo, però, sono necessari un punto di vista e una conoscenza particolari. Un punto di vista che in Italia è stato appannaggio degli architetti, degli urbanisti, dei fotografi, insomma di culture specifiche abituate a tarare lo sguardo rispetto alla necessità non solo di comprendere, ma anche di preservare o di sviluppare positivamente l'oggetto della loro attenzione.

Perché non si pensi che stia parlando di cose in fondo superflue ricordo come l'estetica dei luoghi abbia a che fare in Italia non solo con la produzione di beni materiali e cultura ma sono anche il motore principale di quell'uso turistico che non costituisce certo una presenza economicamente secondaria nel nostro Paese. Anche per questo occuparsi di ciò è fondamentale e significa leggere tracce, elaborare strumenti, saper dare spiegazione a processi in corso anche quando sembra che cambiamenti non ce ne siano. In quel campo specifico che è la vita delle forme dei territori che è sempre legata ad altri fattori ma possiede una dinamica propria di cui dobbiamo essere consapevoli.

A questo riguardo, Venezia può essere presa ad esempio. Si tratta di una città che apparentemente non si è modificata nelle sue forme esterne negli ultimi 50 anni, che è stata, anzi, molto ben conservata da molti punti di vista; malgrado ciò la città che vediamo oggi è totalmente diversa da quella di un passato anche vicino. Lo è perché dietro le sue facciate sono cambiati i modi di abitare, i tagli degli appartamenti che si sono adeguati alle esigenze del turismo, il modo di articolare tra loro spazi urbani che oggi appaiono separati tra loro e impoveriti. Tutto ciò lo possiamo intuire ma per quanto riguarda una lettura scientifica Venezia, come tutte le città e i paesaggi italiani,

da almeno da 50 anni non è più stata studiata, almeno dal punto di vista che ho cercato di descrivere, cioè da quello dell'evoluzione fisica del suo corpo urbano. E quando non si osservano più le cose e non le si studiano in profondità, prevalgono i luoghi comuni, il ripetere continuamente argomenti anche quando sono ampiamente scaduti.

Ancora Italo Calvino, in un convegno di molti anni fa che si intitolava *"Com'è bella la città"*, parlava dell'importanza di conoscere questi aspetti. Diceva che la prima cosa da fare per conoscere una città è togliersi dagli occhi tutto ciò che impedisce di vederla. Ciò mi è sempre sembrato particolarmente vero, perché spesso anche lo sguardo dell'abitudine, di chi pensa di conoscere i luoghi perché ci vive, ad esempio, impedisce di vedere ciò che accade realmente. E sicuramente questa necessità di tenere vivo lo sguardo ha un particolare peso laddove i luoghi sono il frutto di lunghi processi di sedimentazione.

Certo, molte cose nel tempo scompaiono, ma abbiamo però una fortuna, e cioè che tutto ciò che ha riguardato la storia e la vita di un territorio non scompare mai del tutto, anche quando di esso non c'è più, apparentemente, memoria o traccia, e molti esempi ci dimostrano come a volte basti poco per farne resuscitare la percezione. In parte ciò è legato alla capacità di alcuni interventi di rimettere in azione quel movimento tra componenti diverse che sempre caratterizza un paesaggio vivente.

Per quanto riguarda l'architettura, l'esempio forse più straordinario di questa attitudine dei luoghi è l'Acropoli di Atene. Il Partenone che ne costituisce l'elemento principale è stato concepito dai Greci in forza di percezioni successive e dinamiche legate al percorso di risalita della *"roccia sacra"*. Di conseguenza, anche gli altri monumenti presenti rispondevano ad un ordine progressivo di "viste", dal basso verso l'alto e, viceversa, di processioni dall'alto verso il basso che spiegano la posizione dell'Eretteo, del tempietto di Atena Nike, della statua di Minerva, dei Propilei, ecc. E non solo il paesaggio circoscritto dell'Acropoli rispondeva ad alcuni rapporti ma le singole architetture erano anche legate a paesaggi più lontani di cui riprendevano ritmi, proporzioni, allineamenti e, non da ultimo rievocavano nelle loro forme le vicende sacre e i miti che li avevano generati. Nel momento in cui tutto questo si è fermato, è cambiato totalmente il senso dell'intero complesso che, malgrado le sue pietre siano ben conservate, rischia una museificazione del tutto estranea alle sue caratteristiche *"dinamiche"*. L'Acropoli di Atene, però, ha avuto, per sua fortuna, una particolare attenzione che, in parte, ha evitato che ciò accadesse. Quella di un architetto greco, Dimitris Pikionis che, attorno agli anni '60 del Novecento, intervenendo sulla sistemazione dell'intera aerea archeologica ha cercato di ripristinare non tanto i resti e le pietre, che erano già perfettamente conservate

dagli archeologi, quanto le relazioni, di cui prima vi accennavo, che andavano scomparendo.

Insomma, conoscenza specifica, movimento e relazioni sono fondamentali per mantenere in vita gli scenari in cui viviamo e di cui anche noi siamo, ovviamente, parte essenziale. A questo è da far derivare gran parte di ciò che chiamiamo bellezza e che non è mai solamente, in questo campo, un fatto estetico bensì una somma attiva di interazioni diverse.

Un tempo la bellezza in architettura era generata dalla rispondenza a parametri di riferimento condivisi: l'interpretazione degli ordini architettonici, l'uso di un sistema proporzionale, ecc. Ma nel momento in cui tutto ciò si è perso non è più tanto importante la risposta a qualche regola o convenzione, ma se esistono o meno forme di condivisione e di identificazione tra chi vive in un luogo e le forme che lo caratterizzano, il che, a sua volta, rimanda al mantenimento in vita o alla ri-evocazione di quelle relazioni tra vicende umane, cultura, architettura e paesaggi che, come dicevo, sono alla base della bellezza dei luoghi.

Un altro architetto che si è molto misurato con questi temi nel corso del Novecento, in Egitto, Hassan Fathy, ricordava a questo proposito, pensando al passato del suo paese, che gli antichi Egizi non pensavano di fare dei bei templi. Il giudizio di bellezza veniva dopo; il loro scopo era, semplicemente, esprimere nei loro templi, il loro modo di essere, il loro modo di concepire la religione e il rapporto con gli dei.

Ma ritornando all'oggi, come può riprendere questa tensione verso una conoscenza rinnovata? E lo dico pensando soprattutto al mondo universitario e al suo ruolo in un determinato territorio. Prendo ad esempio ancora Venezia. Qui è nata, negli anni '50, l'analisi urbana in Italia, cioè una pratica di lettura delle città per quanto riguarda gli aspetti formali basata su ricerche scientifiche. Da qui, poi, si è diffusa fino a portare alla produzione nel nostro paese, fino agli anni '60 e '70 del Novecento di un patrimonio unico al mondo di conoscenze basate sul rilievo, la misurazione. Anche questo è stato il frutto di quella spinta del dopoguerra di cui parlavo prima, rispetto a Zevi, che nasceva dalla necessità di capire se le relazioni tra monumenti e residenza, tra tessuto edilizio e infrastrutture, tra geografia e storia, potessero dare ragione delle forme attuali. Ma le sue origini sono molto più antiche se pensiamo alla volontà di Raffaello di rappresentare con strumenti scientifici la forma di Roma. L'Italia ha prodotto e ancora possiede, dunque, questo grande patrimonio ma le ultime ricerche in questo senso si sono fermate, appunto, 50 anni fa. Pensate, per esempio, a come i centri storici italiani non siamo più stati letti comparativamente da decenni e da allora non solo siano stati conservati, ma si siano anche trasformati pesantemente. Quelli che ci

troviamo di fronte oggi, e che ancora chiamiamo centri storici, sono qualcosa di totalmente differente rispetto al passato. Ed è totalmente differente anche quel paesaggio nazionale che chiamiamo con lo stesso nome di sempre ma che nel corso del tempo ha subito cambiamenti radicali che, nelle loro declinazioni più recenti, sono stati nei migliori dei casi intuiti ma non più letti scientificamente a partire da quelle specificità di cui ho parlato prima.

Cosa ci serve oggi su questo fronte? Prima di tutto la consapevolezza di essere abitanti, amministratori, studiosi di un territorio eccezionale la cui importanza non è solo locale ma sta diventando sempre più rilevante nel momento in cui, nel mondo, si perdono le capacità di controllo e di comprensione dei luoghi. Certo le diverse parti del pianeta sono caratterizzate da estensioni, climi, economie differenti, ma molte questioni che riguardano il vivere umano si ripresentano e attendono risposte; e vivere, da sempre, in luoghi in grado di produrre quel *welfare* particolare che deriva dal vivere bene in spazi ben costruiti, può costituire un grande vantaggio sia per chi ci vive e sia per quanto riguarda l'esportazione di pratiche e modelli.

Per concludere credo che non solo sia importante tornare a leggere i luoghi in cui viviamo ma anche, da tecnici, rimescolare e rinnovare le competenze e gli intrecci necessari per farlo.

Quando una città e un territorio sono complessi, e in Italia tutte le città e i territori sono complessi, necessitano, per essere letti anche dal punto di vista del loro aspetto, competenze differenti. È una forma di interdisciplinarietà, ma soprattutto di confronto reciproco tra saperi e modalità d'uso. Non è più il singolo sapere che può essere messo in campo in questo sforzo di recupero del ritardo conoscitivo ma punti di vista differenti che possono implicare anche la modifica delle proprie convinzioni e delle proprie culture di riferimento soprattutto quando queste si trasformano in strumenti di imbalsamazione delle conoscenze.

Da qui anche l'importanza di percorsi di partecipazione incrociata in cui si ridiscutano anche i presupposti delle proprie apparenti certezze: quelle degli architetti, ad esempio, degli urbanisti, ma anche di chi si occupa di conservazione e di chi amministra perché, di fronte alla situazione di territori come questo e di molti altri in Italia, c'è un'evidente percezione dell'insufficienza dei punti di vista che fino ad oggi hanno contribuito a gestire l'esistente. E non solo servono punti di vista aggiornati, ma anche la capacità di fare un passo a lato e guardare le cose come se le si vedesse per la prima volta.

Serve il comprendere che i processi di trasformazione debbano derivare anche da nuove forme di condivisione delle azioni, analitiche o progettuali, considerate anche come momento per far crescere una creatività diversa che poi, certo ha bisogno, di un punto finale di

sintesi in cui dei segni e idee diventino forme sul territorio.

Credo che ci sia una grande occasione in questo.

Noi oggi viviamo in un'epoca sfortunata e fortunata al tempo stesso. La sfortuna è che percepiamo sempre più le conseguenze di fenomeni ambientali distruttivi come i cambiamenti climatici e il loro pesare su acque e terre. La fortuna è che, anche da qui, sia in parte cresciuta e divenuta collettiva una sensibilità nuova. Tutti noi percepiamo che il clima sta cambiando, che le acque si stanno alzando, ecc., e questa consapevolezza diffusa è la condizione necessaria a partire dalla quale è possibile cambiare le cose.

Oggi abbiamo di fronte a noi, contemporaneamente, una emergenza e una occasione e per cogliere la seconda non possiamo che partire dallo studio di luoghi e di problemi specifici.

Se oggi ne ho parlato in termini generali, sono estremamente convinto che tutto questo non abbia senso se non si appoggia su indagini dirette in cui il ruolo congiunto di Università, Comuni, Consorzi, Osservatori e cittadini costituisca il punto di partenza essenziale, consapevoli che oggi l'attenzione vada spostata più sul riconoscimento delle differenze specifiche che sulla produzione di modelli astratti.

E un ultimo ma fondamentale punto per me.

Considerare il fatto che si possa procedere per modelli e che questi modelli possano essere generalizzati è stato uno dei più grandi errori fatti nel territorio nel corso del tempo. In realtà, in un paese così pieno di differenze come l'Italia, ci possono certamente essere ricorrenze di fondo ma poi i luoghi vanno letti, immaginati, progettati caso per caso in tutte le loro diversità perché quella gamma di relazioni di cui parlavo all'inizio abbia la possibilità di manifestarsi a pieno e alla modernità presunta si sostituisca quella vera e ai paesaggi immaginati quelli reali che sono sempre stati molto più moderni e dinamici di come noi li abbiamo descritti.

Navigabilità del canale Brian

Graziano Paulon
Dir. Area Agraria-Ambientale, Consorzio di Bonifica Veneto Orientale

Definita la cornice all'interno della quale si sviluppa il lavoro dell'Osservatorio, il laboratorio di oggi prevede di articolare la discussione attorno a sei iniziative di carattere progettuale attraverso le quali inquadrare le attività in corso o future attorno al tema della Litoranea Veneta.

Il contributo proposto espone un intervento in corso di sviluppo presso il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, ente in cui il sottoscritto opera come dirigente dell'area agraria e ambientale.

L'intervento riguarda in particolare il canale Brian, corso d'acqua che rappresenta una dorsale della rete idraulica in gestione al Consorzio, in diretta connessione con la Litoranea Veneta (fig. 1).

L'ambito territoriale nel quale opera il Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale si estende fra la Laguna di Venezia ed il fiume Tagliamento: un territorio di circa 115.000 ettari, per 2/3 situati sotto il livello del mare o comunque del livello delle piene ordinarie.

In questo territorio sono attive 80 idrovore che sollevano complessivamente circa 500 m^3/s d'acqua: si tratta quindi di un territorio il cui equilibrio idraulico è completamente artificiale. L'acqua che cade nei vari bacini idraulici viene sollevata dalle idrovore e immessa all'esterno nei collettori in comunicazione col mare: la Litoranea Veneta è uno di questi. La rete idraulica consorziale è interessata anche dalla gestione dell'irrigazione a beneficio delle diverse aziende agricole dell'area.

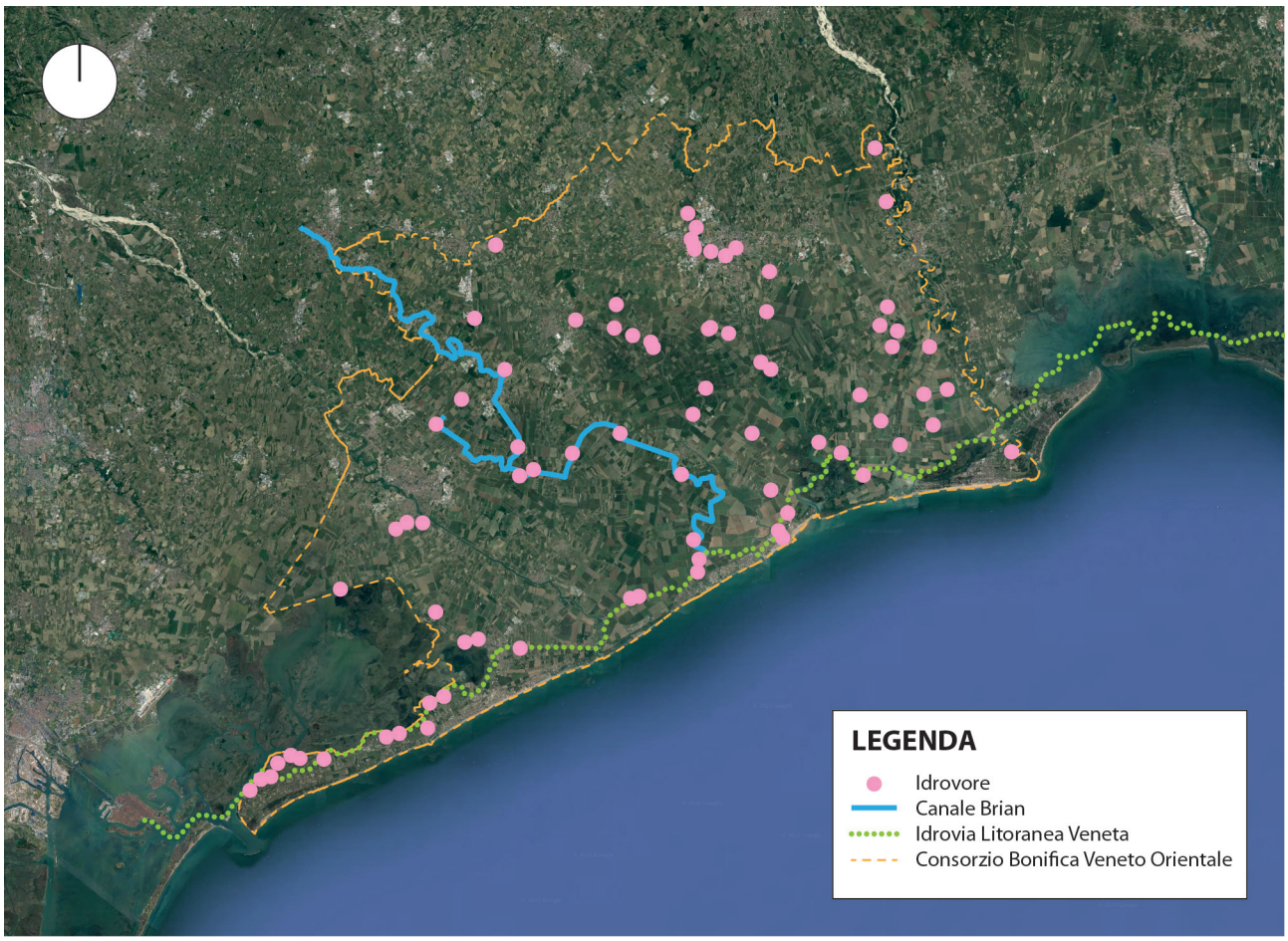
L'evoluzione della geografia del territorio a seguito delle diverse azioni svolte dalla bonifica emerge in modo evidente dall'esame della cartografica storica: la nota rappresentazione di fine '700 dello Stato Maggiore Austriaco (fig. 2) rappresenta le estese aree paludose della originaria laguna di Caorle ai margini della quale si notano la piccola città di Portogruaro a monte, e il nucleo di San Donà di Piave verso ovest.

Dobbiamo ricordare che questo territorio è stato completamente trasformato dalle opere di bonifica soprattutto nel corso del Novecento (fig. 3 a pagina successiva).

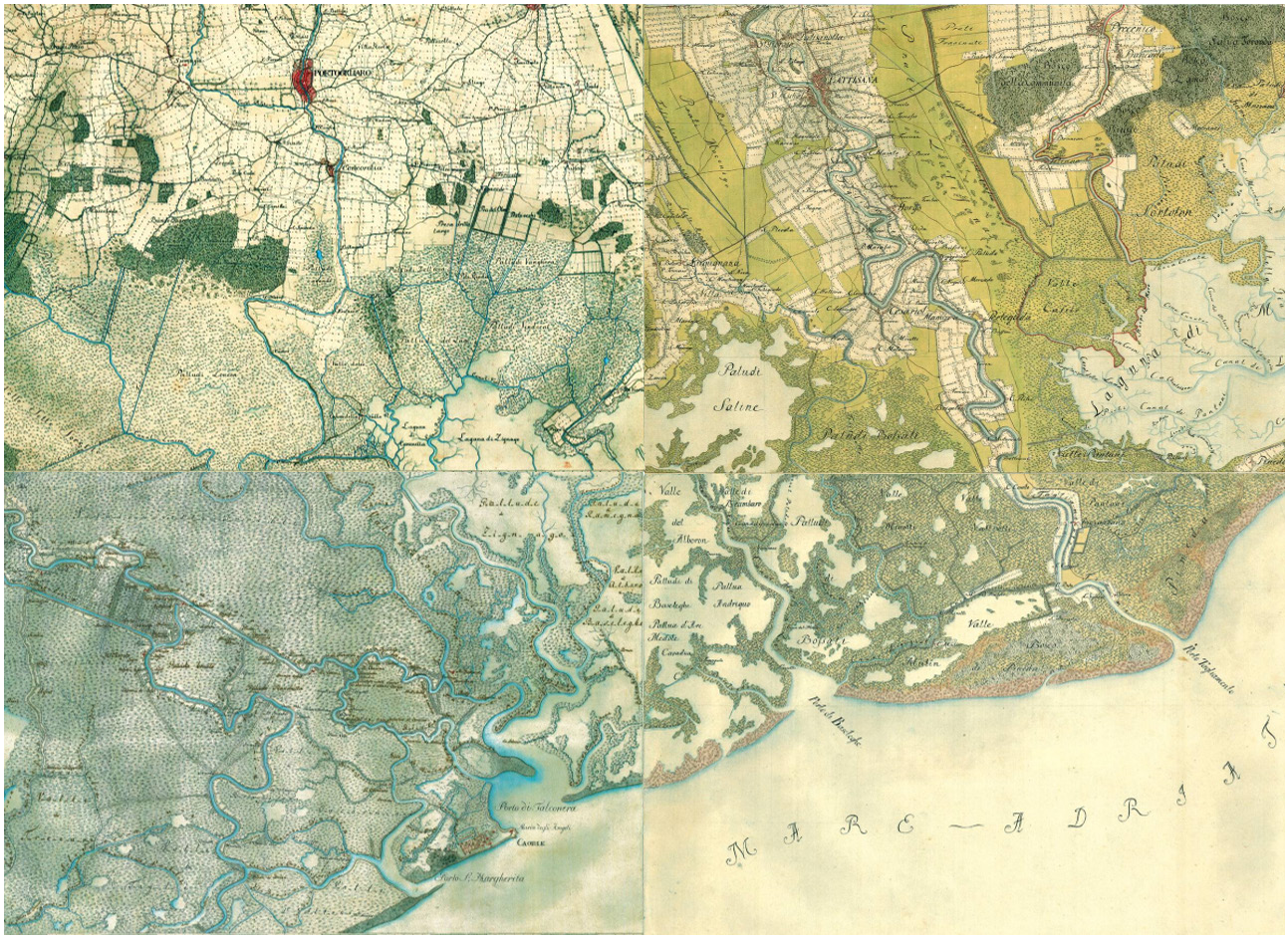
Questa evoluzione rappresenta un elemento storico e sociale di importanza rilevante, probabilmente il più significativo per il Veneto Orientale che, soprattutto nella prima metà del '900, ha costituito di fatto un laboratorio i cui risultati sono stati motivo di ispirazione per economisti e tecnici in tutta l'Italia.

1. **Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, inquadramento territoriale, scala 1:500.000**
2. **Carte militari topografico-geometriche del Ducato di Venezia dello Stato Maggiore Austriaco , 1799-1804**

1


LEGENDA
Idrovore
Canale Brian
Idrovia Litoranea Veneta
Consorzio Bonifica Veneto Orientale

2



Per dare testimonianza di questa fase storica importante per la bonifica in Italia, dalla quale emergono anche spunti di notevole attualità, da alcuni anni viene organizzato l'evento *TerrEvolute - Festival della Bonifica*. Nel 2022 si svolgerà la sua quinta edizione che celebrerà il centenario del Congresso fondativo della bonifica integrale in Italia tenutosi a San Donà di Piave nel marzo 1922 (fig. 4).

Il canale Brian è un corso d'acqua gestito dal Consorzio di Bonifica, interconnesso con la Litoranea Veneta, con la quale comunica attraverso un manufatto di regolazione del livello delle acque, comunemente conosciuto come *"Le Porte del Brian"*.

Il canale Brian, come viene rappresentato oggi, è un corso d'acqua che deriva da alcuni interventi di "cucitura" di corsi d'acqua naturali con corsi d'acqua artificiali realizzati soprattutto fra fine Ottocento e inizio Novecento; nella parte più a monte si collega con il fiume Piavon, che giunge fino alla città di Oderzo, oltre ad altri canali che entrano poi nel territorio trevigiano.

Il regime idraulico del Brian è in parte legato agli apporti di questi corsi d'acqua che provengono dalla zona trevigiana ma anche, durante il periodo estivo, all'immissione di acque dal Livenza tramite un impianto di sollevamento sito in località Albano nel comune di Motta di Livenza. Il Brian è un corso d'acqua che può sembrare apparentemente naturale, ma di fatto ha un'origine e una gestione attuale completamente artificiale.

Il punto di interconnessione con la Litoranea Veneta coincide con la collocazione del manufatto del Brian.

Il corso del Brian, definisce un ambito particolarmente importante, anche sul piano paesaggistico; esso si snoda nel territorio di bonifica del Veneto Orientale dove emergono alcune evidenze particolari come le idrovore tra le quali primeggia l'impianto del Termine (fig. 5). Il corso d'acqua riveste interesse anche dal punto di vista ricreativo, ad esempio per la pesca; attualmente si stanno sviluppando anche alcune iniziative di carattere storico-culturale.

In ordine a quest'ultimo aspetto si richiama ad esempio l'iniziativa del Museo del Paesaggio di Boccafossa, che vede realizzate lungo l'asta del canale Brian particolari opere di carattere artistico: la riscoperta del territorio vasto e agricolo per gran parte dell'area di bonifica è quindi legata a diverse dimensioni di carattere tecnico, culturale e artistico.

Quindi anche la connessione fra la Litoranea Veneta, il canale Brian e il paesaggio circostante, è una connessione complessa che va vista in relazione ad una ricaduta molto vasta, per estensione geografica e per temi di interesse, sull'intero territorio.

3. ***Scariolanti*** **impegnati nell'escavazione dei canali, inizio Novecento**
4. **Convegno Nazionale sulle bonifiche, San Donà di Piave, 1922**
5. **Idrovora del Termine, comune di Caorle, 1920-1922**

3



4



5



La prima realizzazione del manufatto risale alla fine dell'Ottocento (fig. 6). L'opera fu eseguita nell'ambito di un intervento riconducibile alla cosiddetta pre-bonifica quindi alle grandi sistemazioni idrauliche alle quali poi ha fatto seguito il prosciugamento e la messa a coltura di vaste aree. Il primo intervento risale per la precisione al 1877: già all'epoca era prevista una conca di navigazione. Con successivi lavori il sostegno fu completamente rifatto nel 1931, per assumere le caratteristiche attuali (fig. 7).

È un manufatto che ha una funzione particolare di regolazione e difesa idraulica e l'interclusione alla risalita delle acque saline che attraversano la Litoranea Veneta e che potrebbero insinuarsi lungo il canale Brian. Inoltre, ha anche l'obiettivo di trattenere le acque durante il periodo estivo per svolgere le attività di irrigazione. Si tratta dunque di un manufatto multifunzione che svolge funzioni legate prevalentemente agli aspetti idraulici e di gestione territoriale.

La navigabilità del corso d'acqua è un aspetto già considerato nell'ambito della progettazione del manufatto originario (fig. 8), dove era prevista la dotazione di elementi che garantivano la comunicazione fluviale attraverso il canale Brian fino alla città di San Donà di Piave. Fino a qualche anno fa, prima che venisse realizzata la bretella di collegamento al casello autostradale, il Brian era completamente navigabile fino al cosiddetto silo di San Donà.

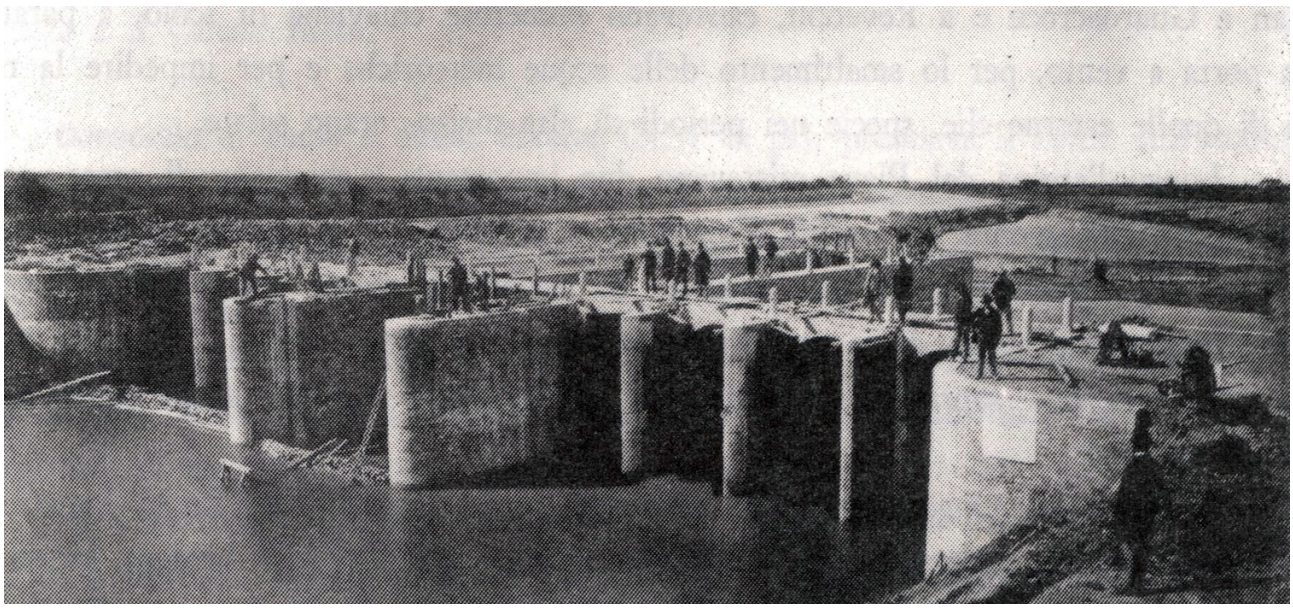
Dal punto di vista commerciale la navigabilità ha perso di importanza nel corso del tempo: l'interesse sta riprendendo in questi anni per finalità nuove di carattere ricreativo e turistico. Quindi l'opportunità di ripristinare la navigabilità e la comunicazione tra il canale Brian e la Litoranea Veneta diventa un elemento importante di valenza soprattutto turistica, culturale e paesaggistica. Recenti sperimentazioni di navigazione del Brian con piccole barche elettriche hanno avuto notevole riscontro.

In questo nuovo quadro, il Consorzio, nell'ambito di una progettazione, in parte realizzata, in parte in corso, ha cercato di integrare gli obiettivi di base della funzionalità idraulica dell'opera con azioni legate al recupero della funzionalità originaria della navigabilità del corso d'acqua. Nel biennio 2020-21 sono stati realizzati alcuni primi interventi legati al rifacimento delle paratoie; è in fase di ultimazione la progettazione di ulteriori strutture destinate a ridare al manufatto la piena funzionalità per la navigazione (fig. 10 a pagina successiva).

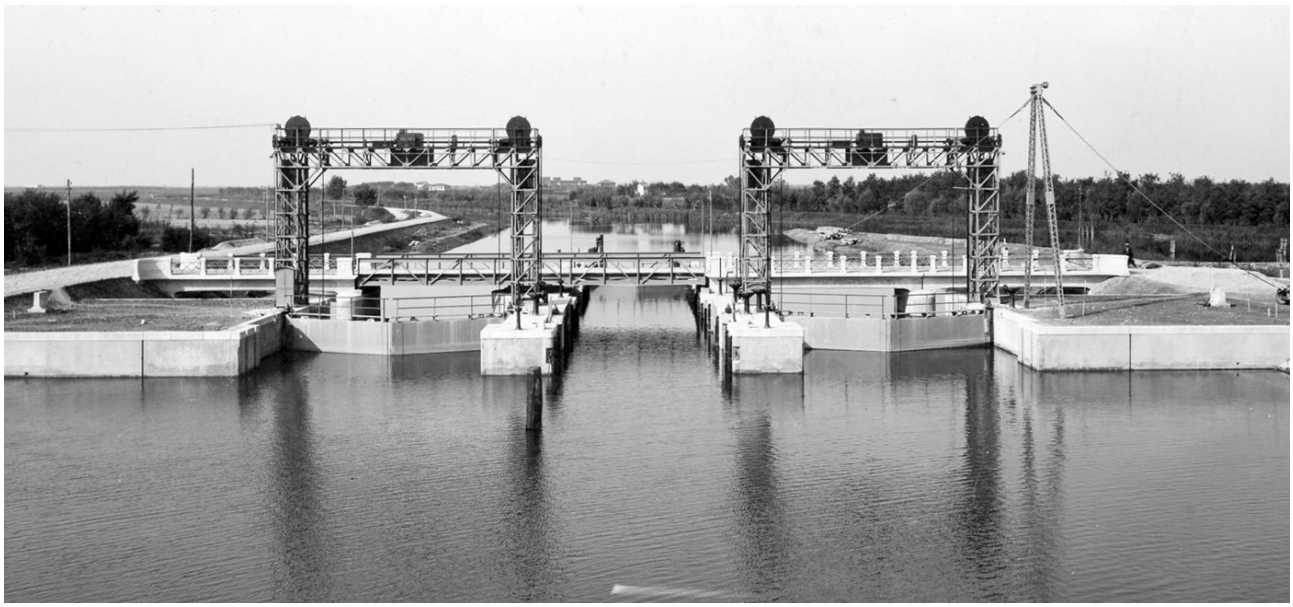
Dal punto di vista strutturale si interverrà sulla parte centrale del manufatto dove, oltre alle paratoie, si prevede di dotare l'opera di strutture di chiusura a valle e a monte (porte vinciane) per ricreare la conca di navigazione; inoltre, saranno realizzati i sistemi per la gestione idraulica della conca e la relativa automazione.

6. Sostegno Brian, vecchio manufatto, 1877
7. Sostegno Brian, nuovo manufatto, 1931
8. Sostegno Brian, vista della conca di navigazione, 1931

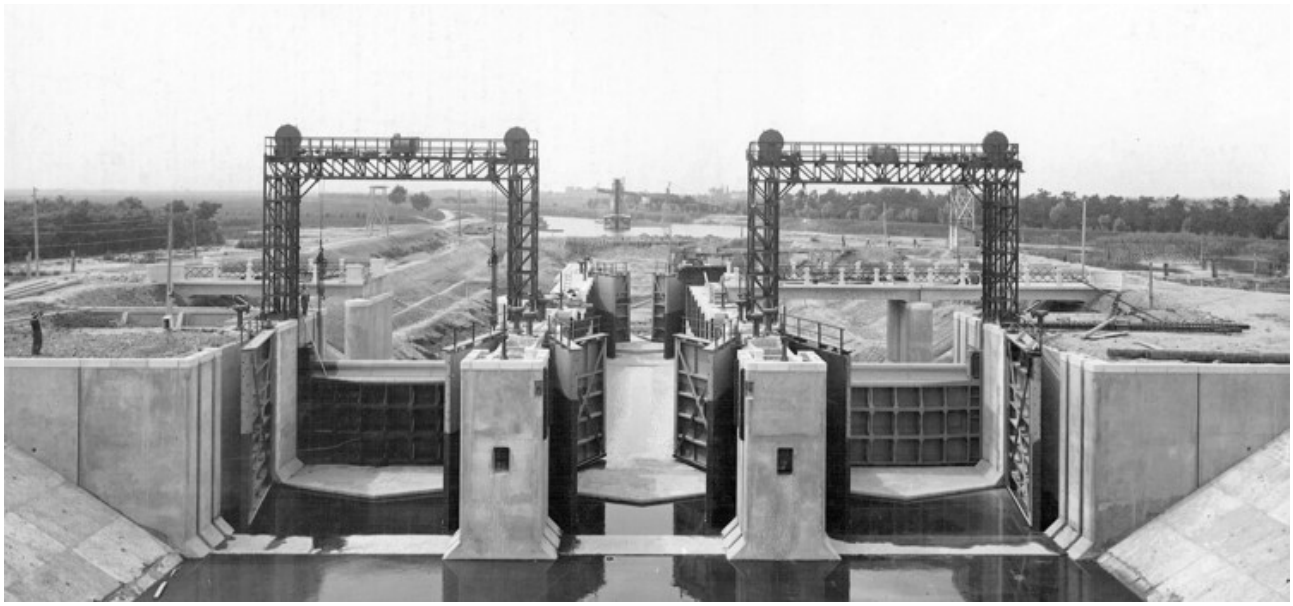
6



7



8



La progettazione in corso prevede una prima fase di esecuzione lavori programmata nel prossimo anno.

Il progetto individua altre realizzazioni di completamento da attuarsi in fasi successive: si tratta delle opere necessarie per gestire l'automazione di tutte le strutture, alle quali si aggiunge il complesso sistema diretto a consentire il transito viario sopra al manufatto sul quale insiste una viabilità comunale (attualmente il sistema del ponte girevole è bloccato). L'obiettivo è di accedere a specifici finanziamenti che si auspica possano concretizzarsi negli anni a venire, visto il crescente interesse per la navigabilità delle acque interne.

Lo sforzo del Consorzio nella elaborazione progettuale anche di queste opere complementari rappresenta un contributo attivo alla promozione di specifiche intese fra le diverse amministrazioni pubbliche coinvolte finalizzate al raggiungimento dell'obiettivo comune della valorizzazione concreta della Litoranea Veneta e del territorio di bonifica circostante.

Per ripristinare questo manufatto, non ci si è limitati alla sola funzionalità idraulica ed al rispetto delle caratteristiche architettoniche originarie; si è inoltre pensato alle funzioni complementari di particolare interesse paesaggistico, culturale, turistico e ricreativo.

Rendere possibile la navigazione del canale Brian in connessione con la Litoranea Veneta consentirebbe di estendere a tutto il territorio retrostante fino a San Donà di Piave questa modalità di fruizione del territorio particolarmente significativa.

È un lavoro che il Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale sta portando avanti anche come parte del contratto di Area Umida delle Lagune di Caorle, che riunisce vari soggetti istituzionali e non, attorno ai temi di recupero delle aree e di una valorizzazione paesaggistica del contesto lagunare.

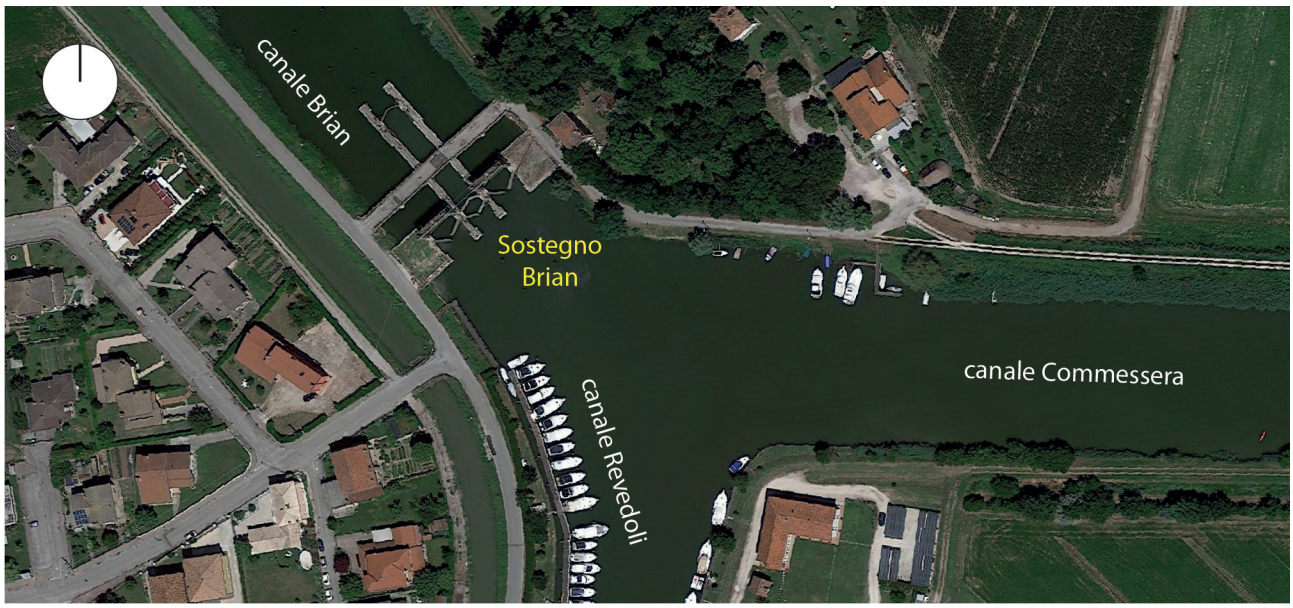
Il Consorzio è tra i sottoscrittori del neonato contratto di Area Umida della Laguna Nord di Venezia; è notizia recente l'avvio di intese anche per un contratto di Area Umida della Laguna di Marano.

Abbiamo quindi tre nodi importanti collocati lungo il percorso della Litoranea Veneta, nei quali sono sorte queste forme di cooperazione e collaborazione tra istituzioni e rappresentanze anche della società civile e del mondo produttivo.

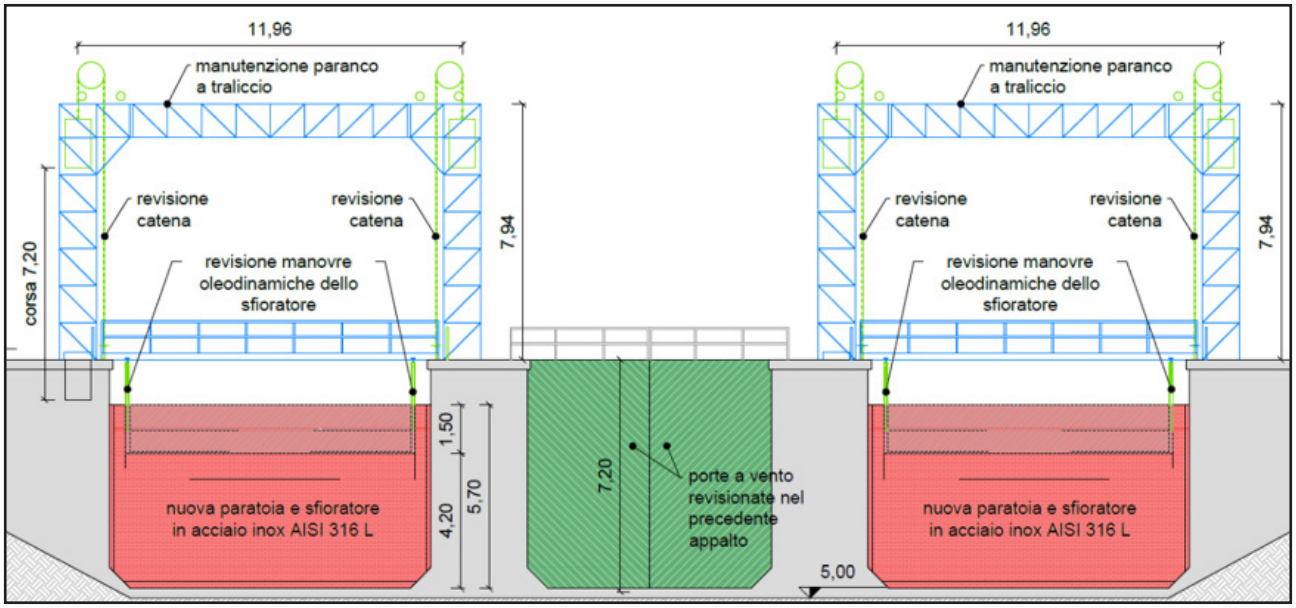
Questo quadro mette in evidenza, quindi, una nuova opportunità, probabilmente alternativa alla costituzione di un nuovo contratto di fiume della Litoranea Veneta; riteniamo infatti interessante la prospettiva di un coordinamento dei tre Contratti che si stanno sviluppando attorno a temi della gestione delle acque, secondo gli indirizzi definiti dalla recente normativa europea.

9. Sostegno Brian, vista zenitale, scala 1:2.500
10. Sostegno Brian, progetti e interventi in corso per il ripristino della conca di navigazione, scala 1:250 ca,
11. Sostegno Brian, stato attuale, vista dal canale Revedoli

9


Canale Brian
Sostegno
Brian
canale Commessera
canale Revedoli

10


11,96
manutenzione paranco
a traliccio
revisione
catena
revisione
catena
revisione manovre
oleodinamiche dello
sfioratore
corsa 7,20
7,94
1,50
5,70
4,20
7,20
porte a vento
revisionate nel
precedente
appalto
nuova paratoia e sfioratore
in acciaio inox AISI 316 L
5,00
11,96
manutenzione paranco
a traliccio
revisione
catena
revisione
catena
revisione manovre
oleodinamiche dello
sfioratore
7,94
nuova paratoia e sfioratore
in acciaio inox AISI 316 L

11



Interventi di forestazione a Valle Cavallino

Renato Collelli
Agronomo

Il caso in esame riguarda un progetto forestale, ultimo di una serie di interventi realizzati negli ultimi 25 anni all'interno di valli da pesca e aziende faunistico-venatorie della Laguna Nord di Venezia che, come obiettivo comune, hanno la riqualificazione ambientale dei propri ambiti territoriali.

Tra le attività di miglioramento ambientale comunemente realizzabili, rientrano interventi di forestazione naturaliforme e produttiva (arboreti da legno), nonché di progettazione di elementi arboreo-arbustivi di tipo lineare (siepi, rive alberate, bande boscate, fasce tampone laterali a corsi d'acqua).

L'attuale realizzazione a Valle Cavallino a Jesolo è l'ultimo di una serie di interventi eseguiti dal 1989 ad oggi nello stesso ambito (fig. 2). La concertazione con la proprietà aziendale si è tradotta in una visione progressiva di futura riqualificazione dell'ambiente vallivo, possibile ottenendo aiuti finanziari di origine comunitaria, statale o regionale, o tramite l'utilizzo di risorse aziendali. Gli interventi realizzati nel tempo hanno dato vita a un ecomosaico di tasselli predisposti alla riqualificazione ambientale della valle da pesca.

Le valli da pesca sono ambienti particolari, dove le poche terre emerse sono il risultato del lavoro dell'uomo intervenuto per sottrarle all'acqua, al fine di migliorare la vivibilità degli operatori e delle loro famiglie, nonché per trovare spazi adeguati alle strutture necessarie per la gestione delle attività economiche.

Valle Cavallino si colloca a ridosso del margine sud-est della Laguna Nord di Venezia, ed è situata all'interno del comune di Jesolo. È un ambito di circa 550 ettari di superficie, di cui 380 arginati e una parte costituita da acque libere ai flussi di marea. Ancora oggi tra le aziende più rilevanti della laguna veneziana per quanto concerne l'allevamento ittico estensivo tradizionale, a Valle Cavallino si allevano orate, branzini, cinque specie di cefali e altre piccole specie lagunari. Le varie specie ittiche trovano un *pabulum* naturale "pascolando" nei grandi specchi d'acqua salmastra, sapientemente alimentati dai canali circondari di valle.

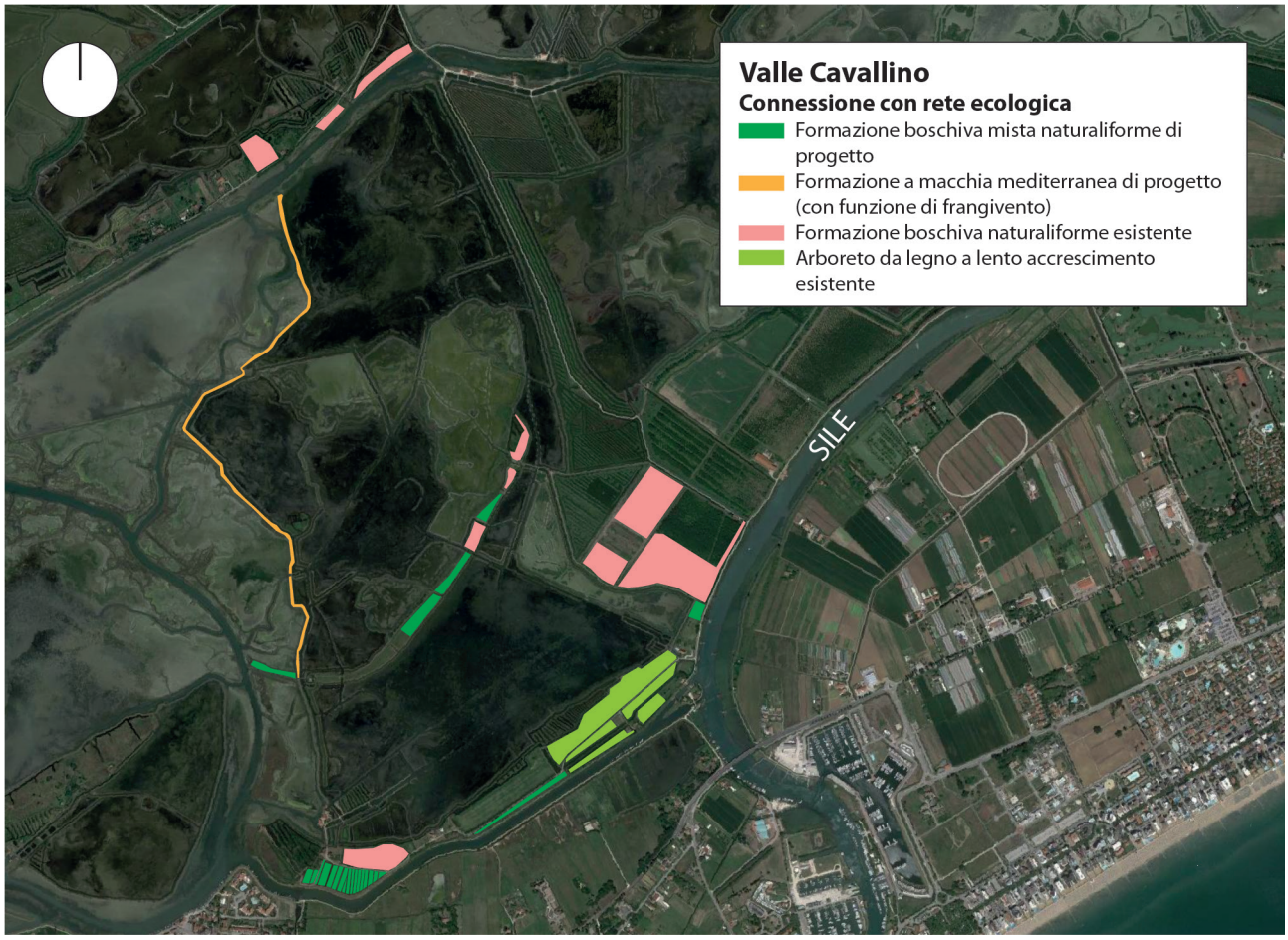
I nuovi interventi boschivi previsti, finanziati dal MATTM e promossi dalla Città metropolitana di Venezia, copriranno una superficie complessiva di 5,84 ettari (mq 58.400). In passato, sono stati realizzati altri interventi di forestazione ricorrendo ad aiuti economici previsti dalla ex Reg.CE n. 2078/92, dalla ex Reg.CE n. 2080/92, dalla L.R. n. 42/97, dai PSR e da altre misure o azioni simili.

1. **Valle Cavallino, comune di Jesolo, inquadramento territoriale, scala 1:200.000**
2. **Valle Cavallino, comune di Jesolo, progetti e interventi di forestazione, scala 1:30.000**

1


Valle
Cavallino

2


Valle Cavallino
Connessione con rete ecologica
Formazione boschiva mista naturaliforme di progetto
Formazione a macchia mediterranea di progetto (con funzione di frangivento)
Formazione boschiva naturaliforme esistente
Arboreto da legno a lento accrescimento esistente
SILE

I boschi naturaliformi di nuovo impianto avranno una composizione floristica tipica delle formazioni forestali litoranee naturali (escluse le pinete, che sono di origine artificiale) ovvero l'*orno-lecceta*, formazione xerofila dove prevalgono, nel popolamento misto, il leccio, la roverella, il perastro, la fillirea, il ginepro e altre specie forestali tipiche dei boschi retrodunali.

Inoltre, è in realizzazione una macchia mediterranea stretta ma molto estesa, che avrà funzione prevalente di barriera di protezione dell'ambito vallivo dalle immissioni di gas del vicino aeroporto di Venezia-Marco Polo e degli insediamenti turistici di Cavallino-Treporti. Essa sarà costituita da una cortina di piante in grado di mitigare i rumori e di trattenere gas e pulviscolo atmosferico. Questa barriera verde aumenterà anche la protezione degli uccelli, migratori e stanziali, che nidificano negli ambiti vallivi; da vari censimenti effettuati, risultano presenti ben 160 specie diverse di uccelli.

Come già enunciato, i boschi di progetto si innesteranno agli interventi realizzati in passato nella Laguna Nord in comune di Jesolo, anche esterni a Valle Cavallino. Tra questi si ricorda l'area boschiva di 20 ettari al confine con Valle Dragojesolo realizzata col regolamento comunitario n. 2080/92, e le arre boscate lungo via Lio Maggiore realizzate con altri aiuti comunitari attivi in passato. Si tratta di varie decine di ettari di bosco ormai affermato, di varia composizione, riferenti alle cenosi forestali costiere.

Il nuovo progetto prevede 5,84 ettari di superficie boscata suddivisa tra boschi naturaliformi e macchia mediterranea che vedranno la messa a dimora di circa 14.000 piante tra alberi e arbusti. Di queste, alcune prevarranno diventando alberi di mole considerevole, altre rimarranno piccole poiché verranno dominate dalle più grandi, altre ancora deperiranno e infine moriranno. Con la diffusione di semi, si formerà inoltre del novellame utile al rinnovamento naturale dei boschi. Nel complesso, coi nuovi impianti, si cerca di seguire quelle che sono le vie di naturale formazione delle boscate.

Per accedere al finanziamento pubblico del MATTM, il nuovo intervento avrebbe dovuto preliminarmente soddisfare alcuni requisiti quali: l'avvio di azioni di riassetto ambientale dei terreni emersi di margine dell'ambiente vallivo; l'ampliamento del tessuto forestale aziendale finalizzato all'assorbimento di CO_2 emessa in atmosfera; l'aumento della connettività dei vari elementi vegetazionali boschivi (nodi) costituenti la rete ecologica lungo l'ambito vallivo in via Salsi, via Lio Maggiore e via Cristo Re; la riduzione sull'ambito vallivo dell'impatto acustico e visivo determinato dalla lottizzazione residenziale e turistico ricettiva in Cavallino in frangia al Canale Casson; la realizzazione di barriere filtro a protezione degli habitat ZPS.

3. **Valle Cavallino, comune di Jesolo, ambito destinato a nuovo corpo forestale**
4. **Valle Cavallino, comune di Jesolo, ambito destinato a nuovo corpo forestale**
5. **Altri interventi correlati alla ricostruzione di un cordone forestale litoraneo in comune di Jesolo, scala 1:100.000**

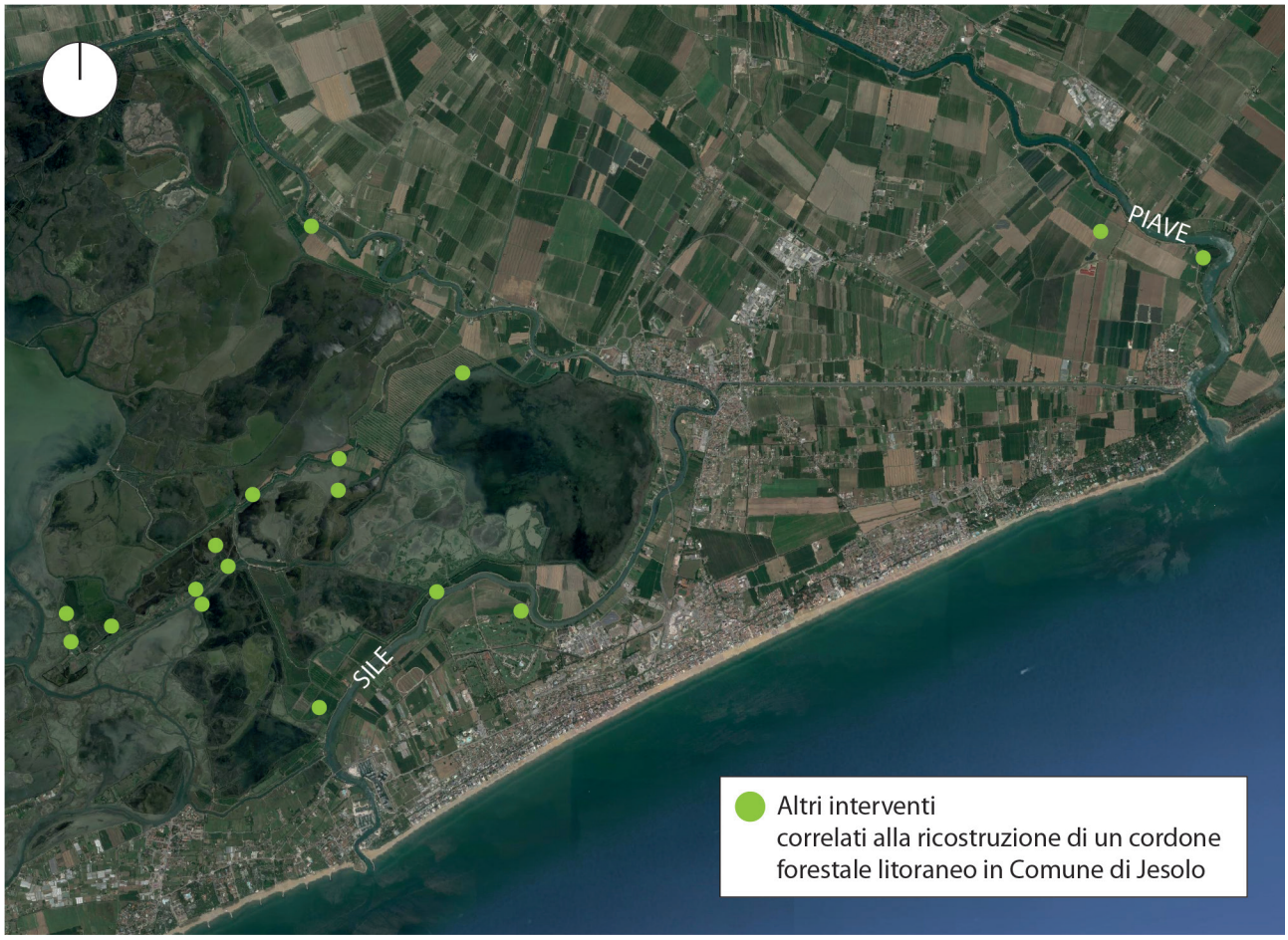
3



4



5


PIAVE
SILE
Altri interventi
correlati alla ricostruzione di un cordone
forestale litoraneo in Comune di Jesolo

L'ampliamento forestale contribuirà ad assorbire l'anidride carbonica immessa nell'atmosfera, con una previsione di assorbimento pari a 15-18 tonnellate per ettaro nella sua fase giovanile. Quando il bosco maturerà verso i cinquant'anni di vita, l'assorbimento diminuirà a 10-12 tonnellate per ettaro.

Inoltre, il riassetto ambientale della valle è decisivo per il sostentamento dell'attività economica ittico-valliva e per godere maggiormente di questi ambienti. A tal fine, gli operatori hanno investito risorse nel recupero di alcuni fabbricati, in modo da aprirsi a un turismo consapevole, non aggressivo e amante della natura.

Come già detto, l'intervento in esame continua le realizzazioni degli ultimi vent'anni lungo gli ambiti fluviali e vallivo-lagunari di Jesolo (figg. 6, 7, 8); se ce ne saranno altri in futuro, si potrà arrivare alla formazione di un vero e proprio cordone forestale significativo (fig. 5 a pagina precedente). Le nuove forestazioni saranno da attuarsi soprattutto dove i terreni agricoli sono scarsamente produttivi (terreni bassi o sortumosi, con criticità diverse, ecc.) e, se finanziate in modo adeguato, porteranno alla realizzazione di una rete ecologica che potrà interessare tutto l'arco costiero adriatico del veneziano.

Per quanto riguarda gli imboschimenti, le specie finora utilizzate sono: il ginepro, specie arbustiva molto resistente alla salsedine; il leccio, posto nel cordone prossimo al mare dato che sopporta meglio i venti salmastri; la roverella; il perastro, molto resistente alla salsedine (specie di frangia degli stagni retrodunali); il biancospino, arbusto adatto agli ambienti estremi; il frassino, adatto ai terreni umidi.

Si intuisce che bisogna fare molta attenzione alla combinazione delle piante; purtroppo, non ci sono molti riferimenti nel nostro territorio, poiché le formazioni naturali si sono rarefatte nel tempo. Anche quei boschi naturali relitti che si trovano a Bibione presentano condizioni molto dalla Laguna di Venezia, essendo situati su aree dunose e vecchi cordoni litoranei che raggiungono anche i 18 metri di altezza, come nella zona del Mottarone. Invece, le poche dune rimaste a Cavallino e a Punta Sabbioni sono basse, dato che la maggior parte del cordone dunale originale fu spianato per le bonifiche del territorio retrostante.

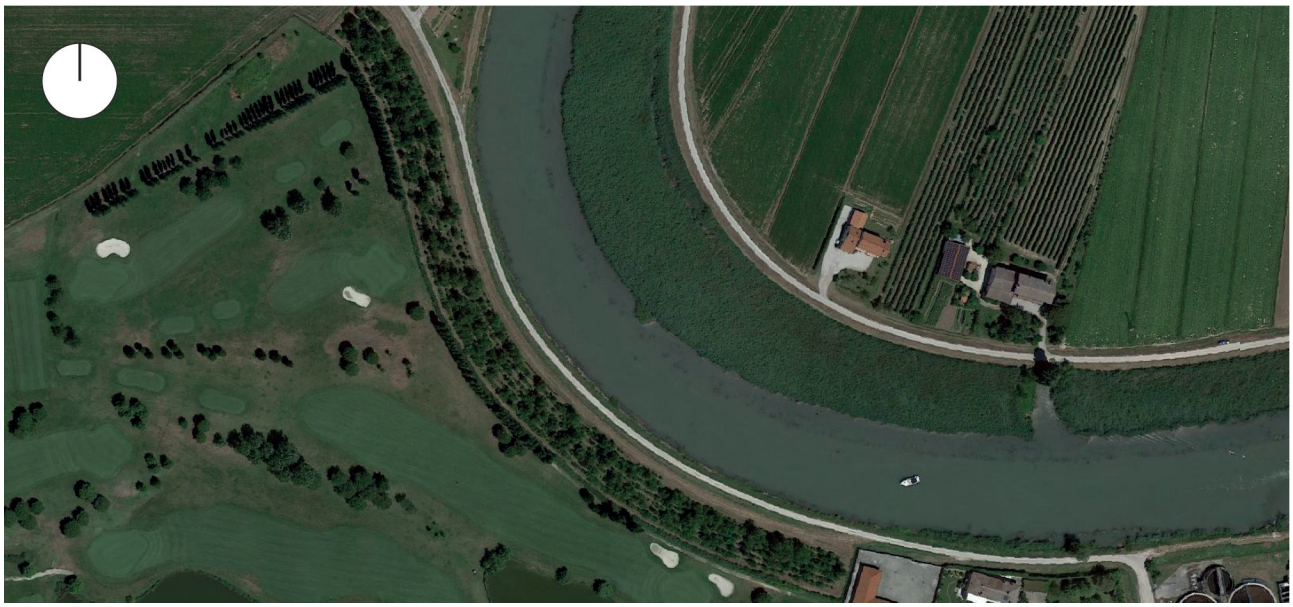
In conclusione, si ritiene fondamentale far conoscere queste azioni svolte nelle aziende faunistico-venatorie, le quali contribuiscono alla valorizzazione del paesaggio e al miglioramento dell'ambiente. Gli interventi boschivi che nel frattempo hanno preso forma in questo contesto territoriale, rappresentano inoltre degli elementi capaci di movimentare il paesaggio agricolo del territorio di bonifica che, come sappiamo, ci appare piatto e lineare. Tutti questi elementi verticali, tendono a vivacizzarlo e a renderlo più fruibile, basti pensare al successo che godono i percorsi ciclabili lungo via Cristo Re, all'ombra dell'esteso filare di pioppi cipressini, o lungo il Piave a Cortellazzo.

6. **Valle Cavallino, comune di Jesolo, alcuni interventi di forestazione, scala 1:4.000**
7. **Interventi correlati, bosco comunale tra il fiume Sile e il Golf Club Jesolo, scala 1:4.000**
8. **Interventi correlati, bochi in via Lio Maggiore, comune di Jesolo, scala 1:4.000**

6


Ambito nuova forestazione naturaliforme 2021
Bosco naturaliforme impianto concluso nel 2002

7



8



Piano di Gestione del Demanio della Navigazione

Lara Santoro
Referente Pratiche Ufficio Urbanistica del comune di Eraclea (VE)

Buongiorno a tutti, in quanto architetto dell'ufficio urbanistica del Comune di Eraclea vi presento oggi la nostra esperienza nella redazione del Piano di Gestione del Demanio e della Navigazione delle acque interne.

Nel 2018, la regione Veneto ha trasferito le competenze di gestione amministrative dei corsi d'acqua ai Comuni. Dunque, le amministrazioni comunali si sono ritrovate con questa nuova competenza per la quale era necessario arrivare a un piano di gestione che, pur non avendo una valenza urbanistica, ha delle rilevanti connotazioni dal punto di vista paesaggistico e funzionale, contenendo al suo interno delle direttive e delle norme per il riassetto dei corsi d'acqua.

Nel momento in cui l'amministrazione comunale ha iniziato il lavoro di redazione del piano ci sono stati due fari che ne hanno guidato la messa a punto, nell'ottica anche dello sviluppo che il piano doveva dare alle aste fluviali del territorio comunale di Eraclea.

Gli ambiti del piano di gestione sono: il canale Largon, il canale Revedoli e il fiume Piave (fig. 1). Parlando quindi di Litoranea Veneta, che è il tema conduttore di oggi, di fatto il Piano di Gestione del Demanio e della Navigazione comprende anche la componente dell'idrovia presente nel territorio comunale di Eraclea.

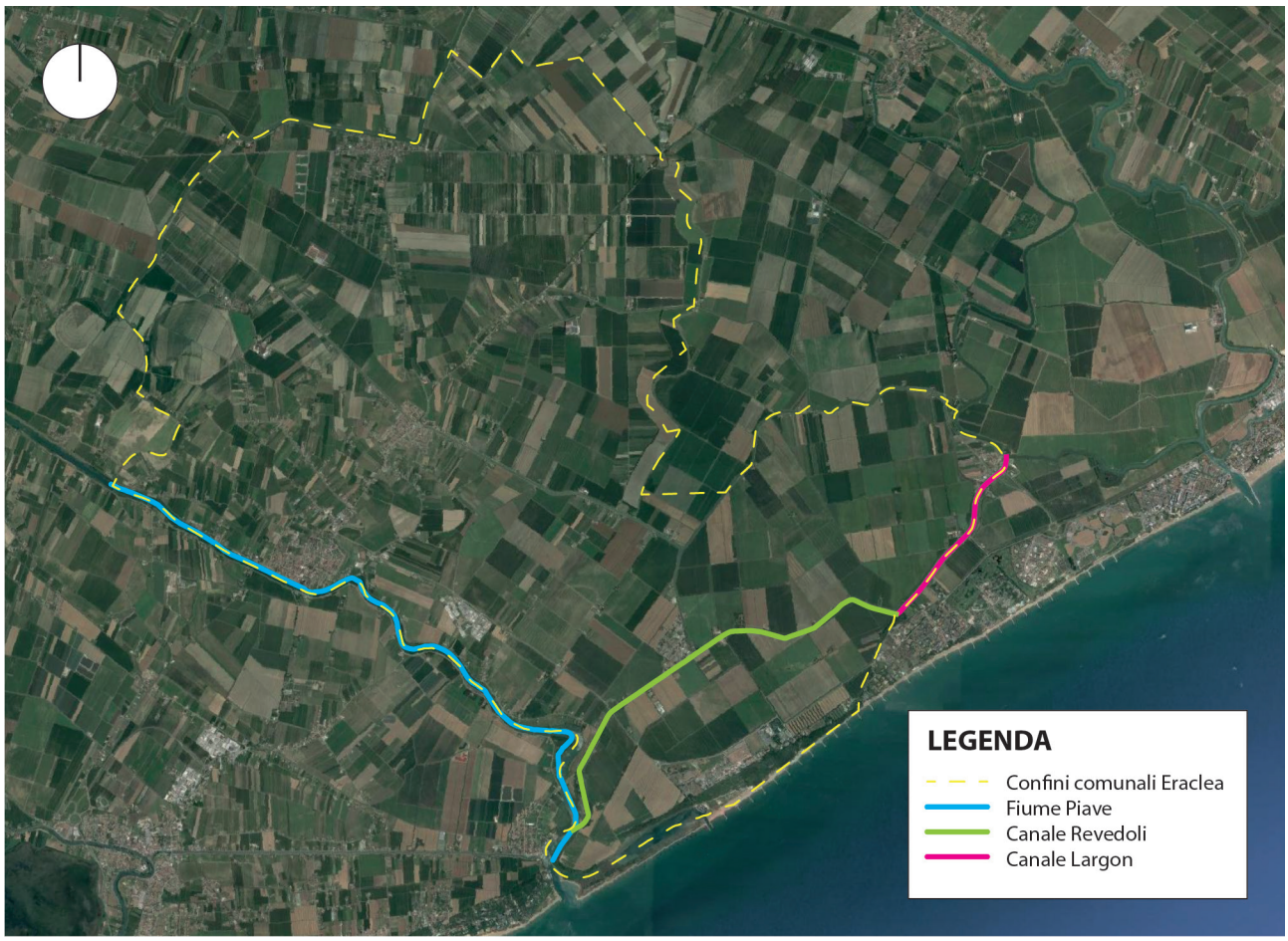
I due temi fondamentali sviluppati nel piano sono stati innanzitutto quello del rapporto che l'asta fluviale, qualsiasi essa sia, ha col territorio. Per riassegnare un nuovo valore alla Litoranea Veneta si ritiene che l'idrovia debba riappropriarsi del ruolo che aveva durante la Grande Guerra, ora ovviamente con finalità diverse, nell'ottica di favorire lo sviluppo sia delle realtà imprenditoriali dell'entroterra che del sistema turistico.

Un'altra necessità ravvisata è stata quella di andare a regolamentare tutto il sistema delle infrastrutture da diporto, molto diverse tra loro, oggigiorno presenti lungo il canale Largon-Revedoli nelle aree destinate ai posti barca.

La redazione del piano è iniziata predisponendo la parte di analisi, necessaria per conoscere lo stato di fatto, come ad esempio le modalità costruttive con cui gli approdi sono stati realizzati sino ad oggi. Le infrastrutture esistenti sono state oggetto di un'approfondita fase di rilievo durata due anni, grazie anche al supporto di Infrastrutture Venete che ci ha accompagnati lungo l'iter.

1. **Ambiti del Piano di Gestione del Demanio della Navigazione, comune di Eraclea, scala 1:120.000**
2. **Vista dall'alto del canale Revedoli e del fiume Piave**

1


LEGENDA
Confini comunali Eraclea
Fiume Piave
Canale Revedoli
Canale Largon

2



Successivamente si è proceduto alla fase operativa del piano, nella quale sono state redatte delle tavole grafiche dove si individua l'implementazione del numero di posti barca esistenti, e si predispone una sorta di abaco tipologico degli approdi che dovrebbe costituirsi come nuovo alfabeto per la loro costruzione. Inoltre, è sorta anche la necessità di adeguare le strutture esistenti, sia dal punto di vista dimensionale che dell'uso dei materiali. In sostanza, questo repertorio costituisce un punto di partenza per la riorganizzazione del tratto di Litoranea Veneta presente nel comune di Eraclea , escluse le darsene in quanto ambiti già regolamentati (fig. 3).

Nella redazione del paino, una questione importante è stata quella di evitare un aumento della dispersione degli spazi destinati a posti barca occorsa negli anni. Dal rilievo dello stato di fatto, si è constatata la presenza di tratti lungo il canale privi di posti barca, ancorché in continuità potrebbero esserne tranquillamente assegnati altri. Si è dunque osservato dove potesse essere infittito il numero di posti barca e dove, per necessità legate al sistema infrastrutturale a monte degli spazi di sosta e della viabilità, fosse impossibile prevedere nuovi spazi o inevitabile eliminarne alcuni di quelli esistenti.

La redazione del Piano di Gestione si rapporta dunque col Piano degli Interventi comunale, dove si prevede la riorganizzazione degli spazi destinati al parcheggio dei veicoli. Su questo tema specifico c'è stato un approfondimento in sede di Valutazione Ambientale Strategica proprio per la necessità di far dialogare il Piano di Gestione, pur non avente connotazione urbanistica, con la pianificazione comunale che individua le opportune aree di sosta all'interno delle frazioni del territorio comunale attraversate dalla Litoranea Veneta.

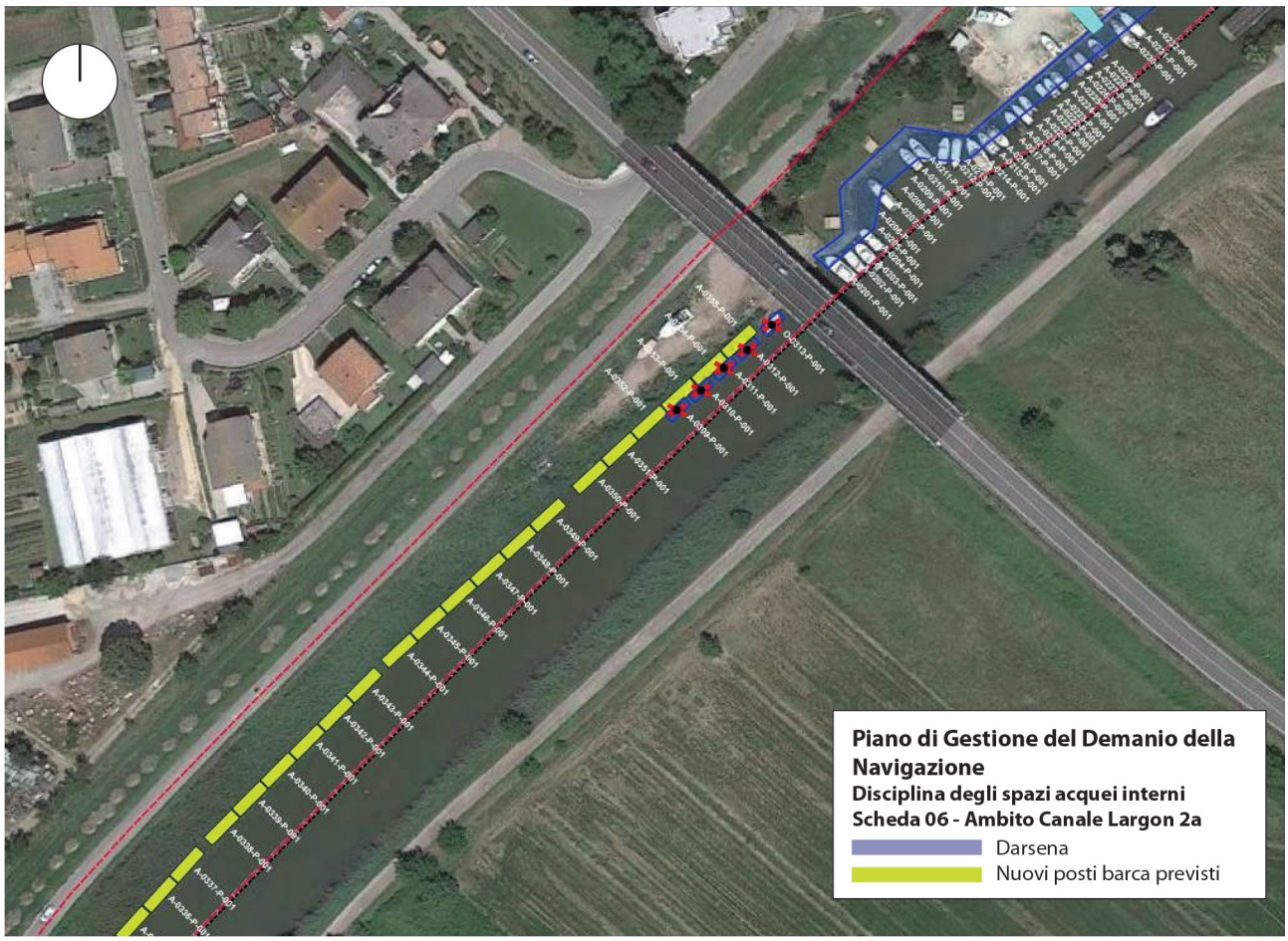
Dal punto di vista paesaggistico, le norme tecniche individuano in modo puntuale i materiali coi quali eseguire le nuove infrastrutture, con l'aggiunta di alcune prescrizioni suggerite dagli enti che hanno partecipato in maniera attiva alla formazione del Piano di Gestione.

Uno dei punti di forza del piano, partendo da quello che era l'incipit per la sua formazione, è l'importanza che viene assegnata all'integrazione con l'imprenditorialità dell'entroterra. Ad esempio, la Società Agricola La Fagiana ha predisposto già negli anni scorsi un pontile sul canale Largon-Revedoli in corrispondenza del proprio ingresso (fig. 4); si pensa che tale soluzione, anche dal punto di vista costruttivo, possa essere riproposta in prossimità di altre aziende agricole, le quali sono di particolare importanza nella produzione e promozione anche di prodotti locali.

Dunque, la Litoranea Veneta in rapporto sì allo sviluppo turistico ma anche ai prodotti tipici del territorio, tema di assoluta rilevanza che, nel tratto di idrovia ricadente nel comune di Eraclea, può e deve essere sviluppato già nell'immediato futuro.

3. **Piano di Gestione del Demanio della Navigazione, Disciplina degli spazi acquei del canale Largon, comune di Eraclea, scala 1:1.750**
4. **Attracco della Società Agricola La Fagiana lungo il canale Largon**

3


Piano di Gestione del Demanio della Navigazione
Disciplina degli spazi acquei interni
Scheda 06 - Ambito Canale Largon 2a
Darsena
Nuovi posti barca previsti

4



Turismo fluviale nella laguna di Caorle e Bibione

Enzo Lazzarin
Dirigente del Settore Tecnico del comune di Caorle (VE)

Ad oggi, la mobilità sostenibile legata al trasporto turistico lungo le vie d'acqua svolge un ruolo fondamentale nel collegare fra loro i diversi habitat naturali della laguna di Caorle e Bibione.

La navigabilità lungo i fiumi, i canali e le lagune della Litoranea Veneta è un fenomeno in crescita, che innalza l'attrattività delle aree interessate e implementa l'interconnessione tra i vari itinerari cicloturistici.

La laguna di Caorle e Bibione, in particolare l'oasi naturalistica di Valle Vecchia, dichiarata in area SIC e ZPS per le sue peculiarità paesaggistiche, idrologiche, faunistiche e morfologiche, rappresenta un patrimonio ambientale da tutelare e valorizzare anche attraverso investimenti sulla cosiddetta mobilità ecosostenibile.

Nel corso del 2020, grazie alla compartecipazione del Comune di San Michele di Tagliamento, di VeGAL e di Veneto Agricoltura, è stato attivato un servizio di collegamento fluviale per il trasporto di ciclisti e pedoni tra la località di Bibione e l'oasi naturalistica di Valle Vecchia (fig. 1), riscontrando un notevole successo nonostante il periodo critico caratterizzato dalla pandemia di COVID-19.

Visto l'enorme interesse suscitato dall'insieme di itinerari ciclabili collegati da vie d'acqua navigabili, nell'estate 2021 il servizio è stato ampliato allungando la navigazione dall'oasi naturalistica di Valle Vecchia sino alla sponda del canale Riello/Saetta (isola dei pescatori) presso Caorle. È utile ricordare che queste iniziative contribuiscono sia alla riduzione del traffico stradale che all'aumento dell'offerta turistica, destagionalizzando i flussi verso le località balneari. La volontà di scoperta delle peculiarità ambientali del territorio è testimoniata anche dai circa 22.000 turisti che hanno usufruito del servizio navigabile da Caorle a Bibione.

Sempre nell'ottica della messa in rete dei vari itinerari cicloturistici, il Comune di Caorle ha acquistato un'imbarcazione elettrica per la costituzione di un passo barca aggiuntivo tra la sponda destra del canale Riello/Saetta (isola dei pescatori) e la sponda sinistra della foce del fiume Lemene in località San Gaetano.

L'amministrazione comunale di Caorle ha altresì appaltato la realizzazione, prevista a partire dal febbraio 2022, di un nuovo punto di approdo nella zona ovest di Valle Vecchia in corrispondenza della parte terminale di strada "Sbregavalle", offrendo, a residenti e turisti, un ulteriore punto di sosta e di connessione fra gli itinerari ciclabili delle località di Caorle e Bibione.

1. **Itinerario e approdi del collegamento fluviale Caorle-Valle Vecchia-Bibione, scala 1:6.000**
2. **Vista lungo l'itinerario di collegamento fluviale Caorle-Valle Vecchia-Bibione**

1


Lemene
Valle Vecchia
Bibione Pineda
Caorle
LEGENDA
Itinerario fluviale 2020
Itinerario fluviale 2021 (prolungamento)
Passo barca foce fiume Lemene
Prossimo approdo Valle Vecchia

2



Una visione d'insieme

Roberto Rossetto
Presidente Unione Navigazione Interna Italiana

L'Unione Navigazione Interna Italiana (UNII) è un'associazione che raggruppa istituzioni, quali regioni, i principali capoluoghi e città d'acqua, autorità portuali e altri operatori. Di base, i pochi operatori che navigano sulla Litoranea Veneta sono nostri associati.

Dai tanti ragionamenti fatti oggi, devo rilevare una cosa fondamentale, e cioè che non ci si è accorti che la Litoranea Veneta non esiste. Attualmente non si naviga nella Litoranea Veneta nella sua interezza indi per cui non si può promuovere un luogo interrotto.

Ben coscienti delle criticità, la prima cosa che abbiamo fatto come UNII, insieme a Infrastrutture Venete, è stata quella di portare fisicamente la Seconda commissione consiliare permanente e la vicepresidente della regione Veneto, competente per materia, a visitare la Litoranea Veneta. Il sopralluogo, durato tutta la giornata, è avvenuto lo scorso 3 settembre, ha consentito di verifica direttamente il disagio creandogli di non poter percorre l'idrovia in modo completo, al netto della lunghezza del tracciato. La visita in sito ha permesso di apprezzare alcuni luoghi particolarmente sensibili dal punto di vista paesaggistico ma anche le grandi criticità.

Anche sulla scorta dei lavori che stanno facendo i vari comuni, rilevo ora una seconda cosa fondamentale: navigare deve significare navigare in sicurezza.

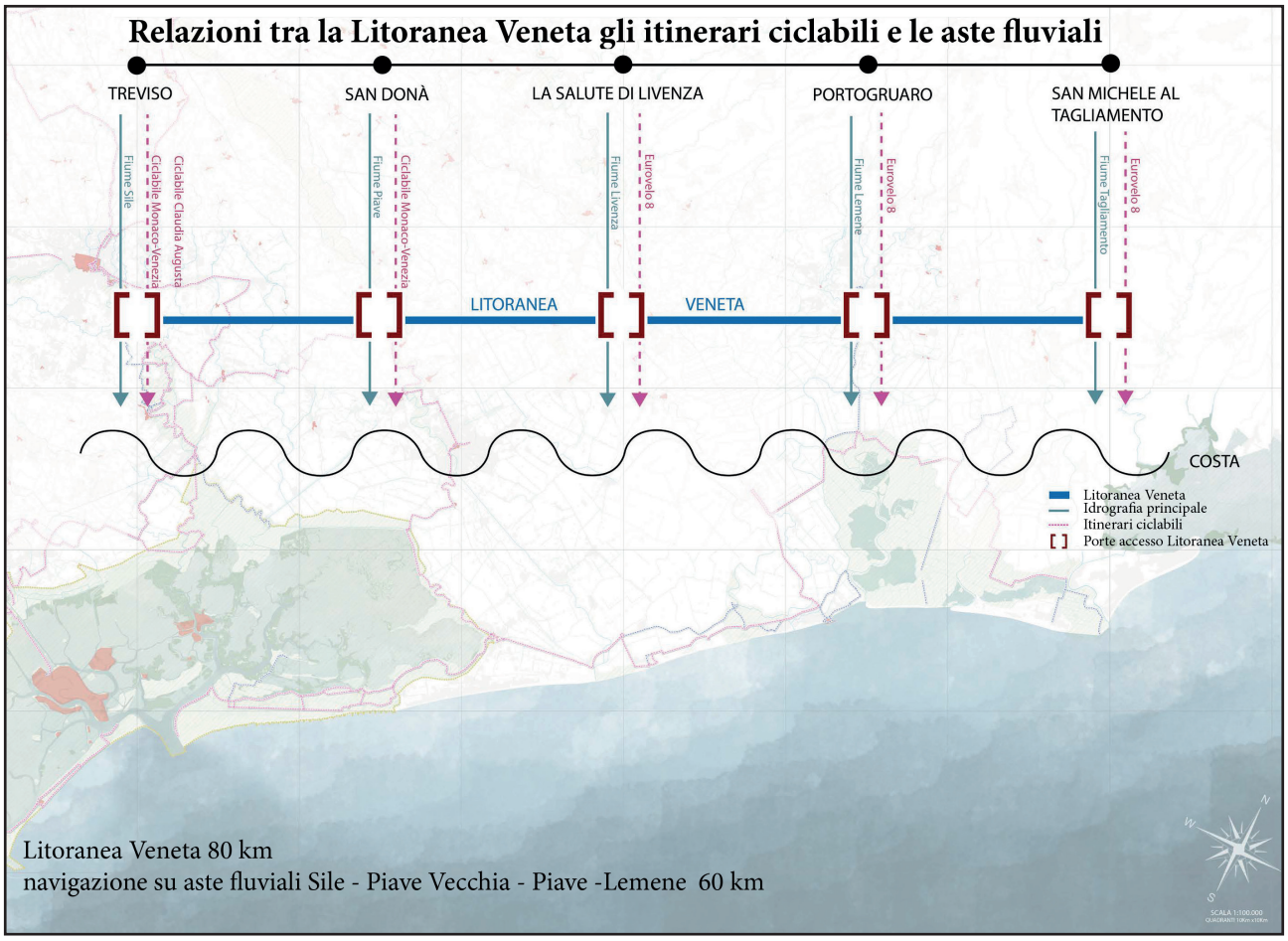
Navigare in sicurezza significa che se è una via d'acqua deve essere attrezzata come una via d'acqua, con appositi semafori e segnaletica. Inoltre, in prossimità delle conche di navigazione non ci possono essere degli approdi, come avviene invece presso la conca di Cortellazzo, la quale è stata data tutta in concessione ai privati. Se il bacino davanti alla conca non è perfettamente libero, quando arriva un'imbarcazione che deve sostare per il tempo sufficiente all'apertura e alla chiusura delle porte che fa?

Rispetto al tema della sicurezza, non posso non ricordare inoltre che due anni fa c'è stato un incidente mortale a Jesolo. Non c'è pubblicità peggiore. Non possiamo avere un territorio magnifico per poi non poterlo percorrere in sicurezza.

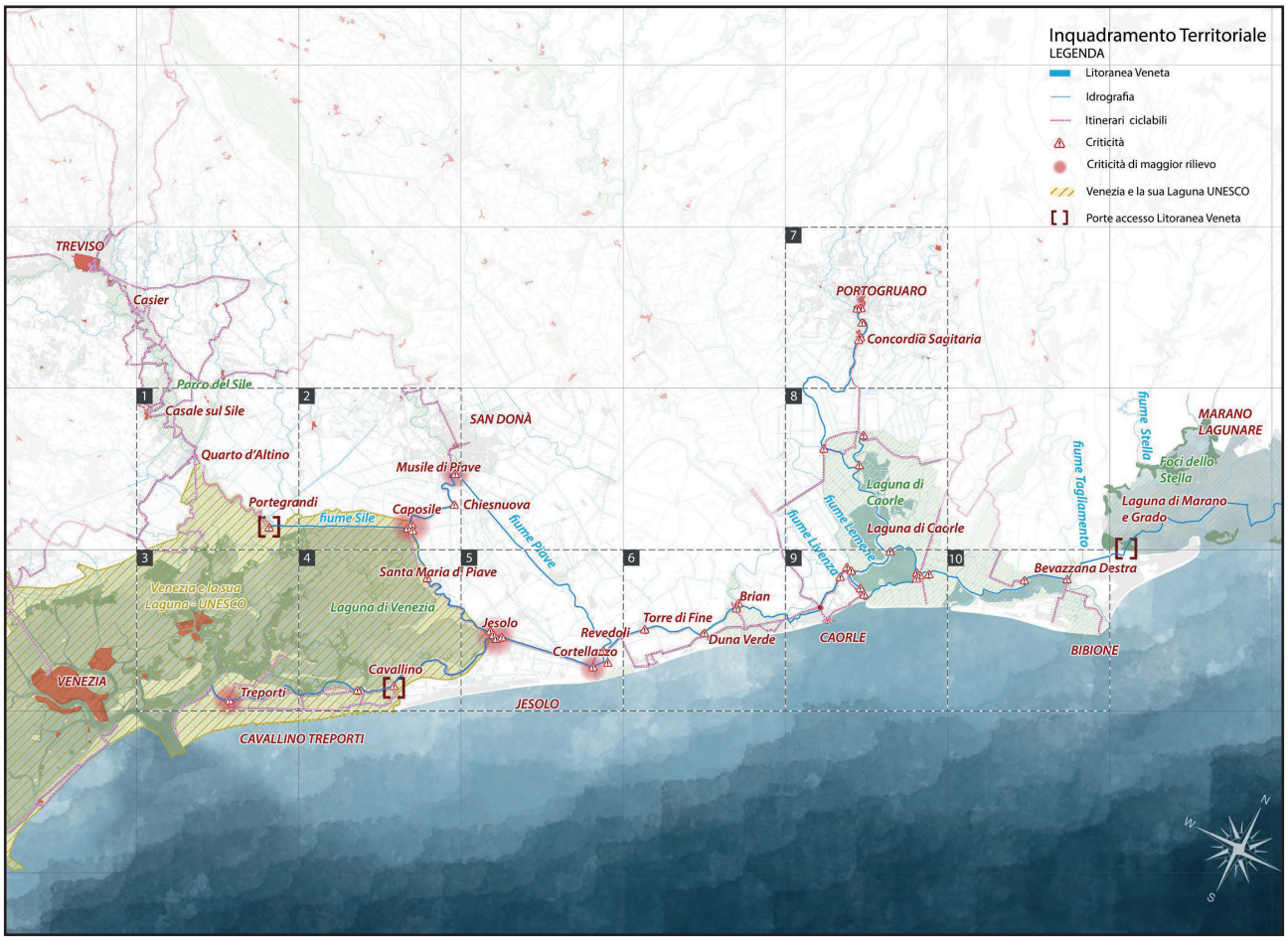
Per avere un quadro d'insieme esaustivo, come UNII abbiamo predisposto una scheda ricognitiva delle criticità che ci sono lungo la Litoranea Veneta nel tratto che va da Portegrandi a Bevazzana. A Portegrandi (fig. 3 a pagina successiva), davanti al mandracchio della conca ci sono alcune concessioni di posti barca che, come segnalavo prima, comporta un problema di sicurezza enorme.

1. **Litoranea Veneta, relazioni con gli itinerari ciclabili e le aste fluviali**
2. **Litoranea Veneta, inquadramento territoriale e criticità**

1


Relazioni tra la Litoranea Veneta gli itinerari ciclabili e le aste fluviali
TREVISO
SAN DONÀ
LA SALUTE DI LIVENZA
PORTOGRUARO
SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO
Fiume Sile
Ciclabile Monaco-Venezia
Ciclabile Claudia Augusta
Fiume Piave
Ciclabile Monaco-Venezia
Fiume Livenza
Eurovelo 8
Fiume Lemene
Eurovelo 8
Fiume Tagliamento
Eurovelo 8
LITORANEA
VENETA
COSTA
Litoranea Veneta
Idrografia principale
Itinerari ciclabili
Porte accesso Litoranea Veneta
Litoranea Veneta 80 km
navigazione su aste fluviali Sile - Piave Vecchia - Piave -Lemene 60 km

2


Inquadramento Territoriale
LEGENDA
Litoranea Veneta
Idrografia
Itinerari ciclabili
Criticità
Criticità di maggior rilievo
Venezia e la sua Laguna UNESCO
Porte accesso Litoranea Veneta
TREVISO
Casier
Porto del Sile
Casale sul Sile
Quarto d'Altino
Portegrandi
fiume Sile
SAN DONÀ
Musile di Piave
Caposile
Chiesnuova
fiume Piave
Santa Maria di Piave
Venezia e la sua Laguna - UNESCO
Laguna di Venezia
Jesolo
Revedoli
Cortellazzo
Torre di Fine
Brian
Duna Verde
Cavallino
Treporti
VENEZIA
JESOLO
CAVALLINO TREPORTI
PORTOGRUARO
Concordia Sagitaria
fiume Livenza
fiume Lemene
Laguna di Caorle
CAORLE
fiume Tagliamento
fiume Stella
MARANO LAGUNARE
Foci dello Stella
Laguna di Marano e Grado
Bevazzana Destra
BIBIONE

Navigare sulla Litoranea Veneta significa anche interferire con la viabilità automobilistica: a Jesolo è un tema gigantesco e a tal proposito vi riporto un episodio. Mi hanno raccontato che 7 anni fa, in occasione dell'inaugurazione dell'ultimo ponte mobile a Jesolo Paese, han dovuto aspettare mezz'ora prima di aprirlo perché avevano asfaltato anche i giunti che han dovuto aprire col martello pneumatico. Questo fa capire quanto la cultura del ponte mobile non ci appartenga oggigiorno e quanti problemi ci siano.

Ad oggi, per quanto concerne il tema del navigare in sicurezza, posso dire che la regione Veneto si è presa l'impegno e nel frattempo è già arrivato un cofinanziamento da 1 milione di € per la progettazione della messa in sicurezza della Litoranea Veneta. Complessivamente, per la messa in sicurezza la regione sta programmando di investire ben 30 milioni di euro.

Mettere in sicurezza veramente, significa coordinare l'intera l'operazione confrontandosi anche con tutti i comuni. Se pensiamo al precedente intervento dell'architetto Santoro del comune di Eraclea, uno dei temi emersi dal Piano di Gestione delle acque è che molti attracchi sono perpendicolari allo sviluppo del canale, restringendo più del necessario l'ambito della navigazione, cosa assolutamente non ideale.

Faccio notare che i comuni, purtroppo, non ci chiedono alcun parere nell'iter progettuale se non forse solamente ex-post quando sorgono i problemi, proprio per una mancanza di conoscenza dei temi.

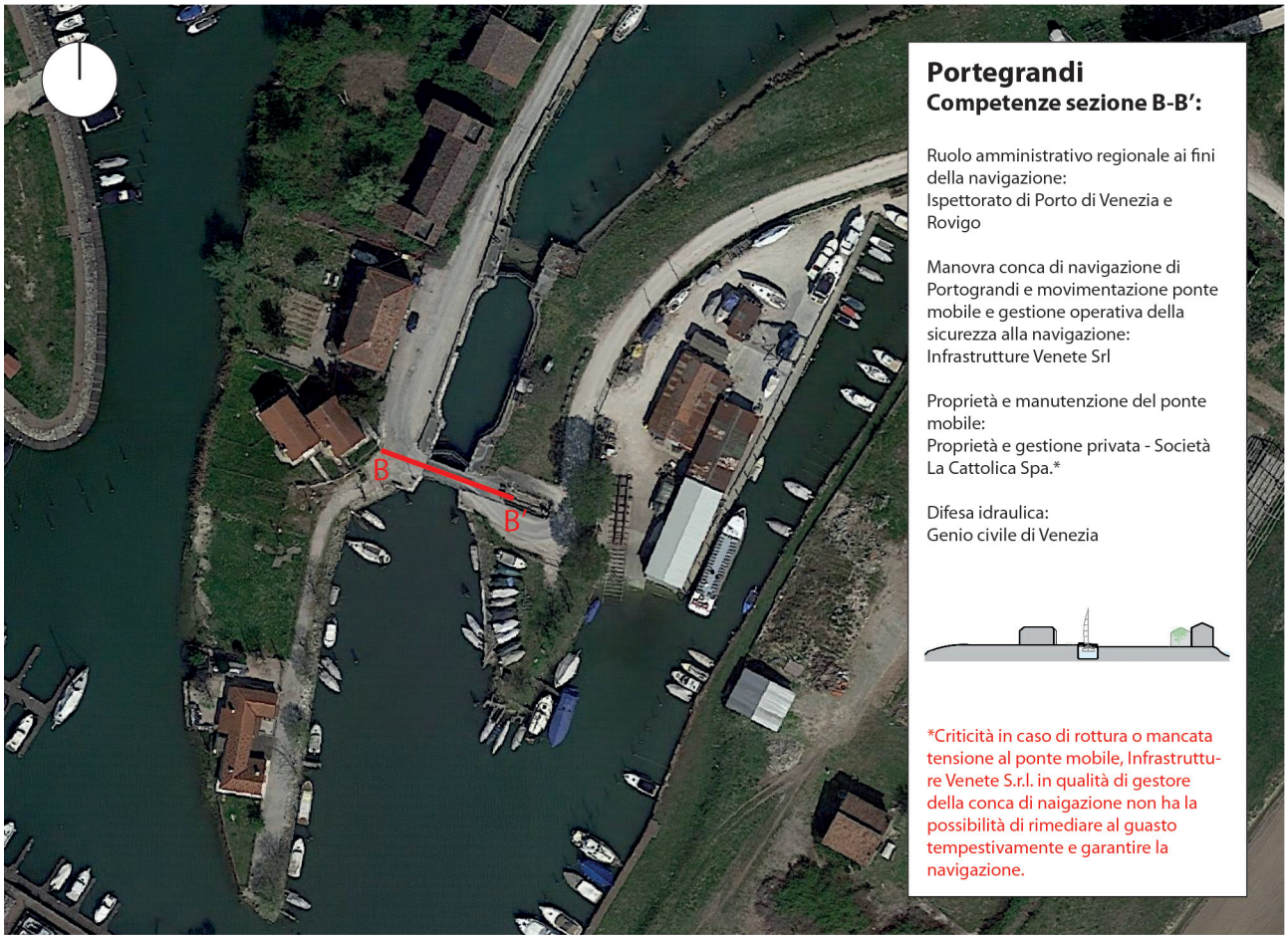
Un altro esempio venuto fuori recentemente, riguarda un intervento che si sta concludendo ora sui pontili sul Piave realizzati dal Consorzio BIM a San Donà di Piave, per un investimento di circa 2 milioni di euro. I nostri operatori hanno constatato che su tali pontili non si potevano attraccare le barche, rendendo dunque necessari ulteriori interventi in corso d'opera per renderli funzionali allo scopo. Tutti questi esempi dimostrano la mancanza di conoscenza specialistica di certe opere all'interno dei vari livelli di progettazione.

Infrastrutture Venete e l'Unione Navigazione Interna Italiana sono disponibilissimi ad incontri tecnici coi vari operatori, per far sì che non si realizzino opere che non siano funzionali. Ribadisco che la Litoranea Veneta ha un senso se è interamente navigabile, non solo a tratti.

Oggigiorno Jesolo è quasi impenetrabile via acqua dal punto di vista viario: ci sono tre punti da aprire, e lo si farà una volta che il sistema di Jesolo sarà in grado di reggere. Attualmente dunque per percorrere la Litoranea Veneta bisogna risalire la Piave Vecchia, passare per Intestadura, e poi riscendere lungo il Piave. La conca di navigazione presso Intestadura (fig. 4) è un tema sul quale mi confronto da tempo

3. Conca di navigazione di Portegrandi, scala 1:500
4. Conca di navigazione di Intestadura/Musile di Piave, scala 1:500

3



Portegrandi
Competenze sezione B-B':

Ruolo amministrativo regionale ai fini della navigazione:
Ispettorato di Porto di Venezia e Rovigo

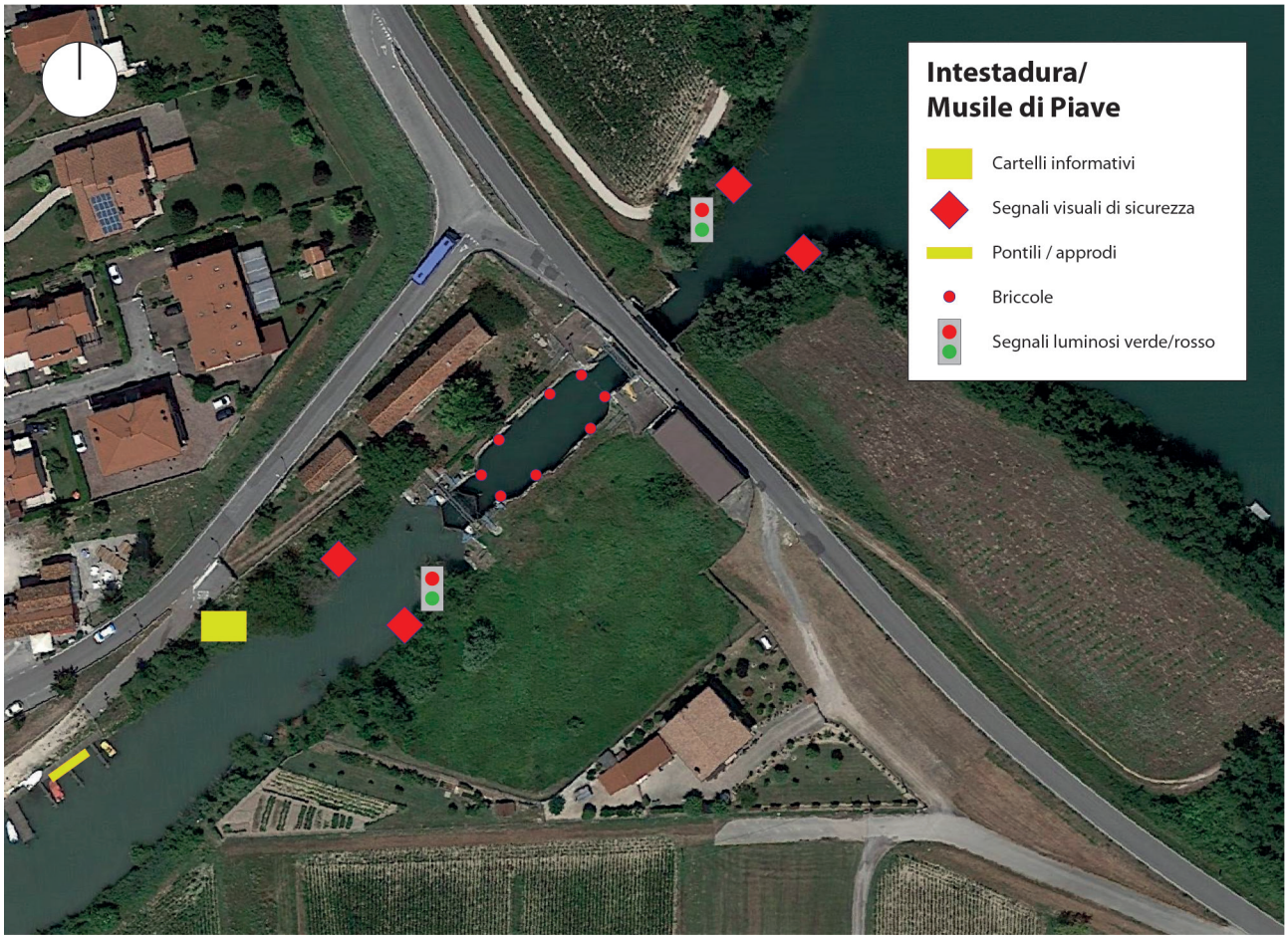
Manovra conca di navigazione di Portograndi e movimentazione ponte mobile e gestione operativa della sicurezza alla navigazione:
Infrastrutture Venete Srl

Proprietà e manutenzione del ponte mobile:
Proprietà e gestione privata - Società La Cattolica Spa.*

Difesa idraulica:
Genio civile di Venezia

*Criticità in caso di rottura o mancata tensione al ponte mobile, Infrastrutture Venete S.r.l. in qualità di gestore della conca di naigazione non ha la possibilità di rimediare al guasto tempestivamente e garantire la navigazione.

4



Intestadura/ Musile di Piave

- Cartelli informativi
- Segnali visuali di sicurezza
- Pontili / approdi
- Briccole
- Segnali luminosi verde/rosso

col dottor Graziano Paulon del Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale. Infrastrutture Venete ha il progetto approvato, e la gara d'appalto verrà fatta nel gennaio prossimo. L'obiettivo è che i lavori vengano fatti entro l'anno prossimo, in modo che la Litoranea Veneta sia navigabile interamente dai vari operatori a partire dal 2023.

Per quanto riguarda gli operatori attivi sulla navigabilità delle acque interne, faccio alcune considerazioni riguardo il mondo delle *houseboat*. Oggigiorno gli operatori delle houseboat fanno capo o a Casale sul Sile o al Friuli-Venezia Giulia, per un totale di circa cinquanta houseboat che navigano sulla Litoranea Veneta. Da varie stime, risulta che la capacità è dieci volte maggiore, il che significa che sulla Litoranea Veneta, navigando tra le due lagune, ci potrebbero stare tranquillamente 500 houseboat. Bisogna rendersi bene conto di cosa voglia dire questo.

Tornando agli errori di progettazione e realizzazione, l'anno scorso il comune di Jesolo ha realizzato a valle della passerella pedonale un nuovo attracco, chiedendo a Carlo Moretti, operatore di houseboat. it, di andarlo ad inaugurare. Moretti, dopo un sopralluogo, ha constatato che non avrebbe potuto attraccare con l'houseboat: difatti, il pontile realizzato era di soli 8 metri, mentre le houseboat sono lunghe 14 metri. Un attracco con funzione turistica per due houseboat, dev'essere dunque. di 30 m.

Se si affrontano i problemi sotto a una certa logica allora si comincia ad avere una visione di sistema, altrimenti si parla del nulla. È inaccettabile non sapere certe cose se si vuole fare turismo e navigare in sicurezza. Altrimenti ci si tiene i pontili senza funzione di attracco, utili solo per i pescatori.

Dal punto di vista della navigazione, l'altro mondo in cui si sta operando è quello integrato al sistema cicloturistico. Il progetto complessivo regionale sarà quello di integrare il sistema ciclabile ai pontili attrezzati con gli attracchi della navigazione. Quindi, un'unica visione d'insieme che potrà facilitare la visita del territorio.

A tal proposito, un operatore di Vicenza, il terzo operatore europeo per dimensioni, varerà prossimamente un'imbarcazione finanziata e costruita appositamente per navigare sulla Litoranea Veneta, comprensiva di 12 cabine che potranno ospitare 24 persone. Il numero di persone trova motivo dalla dimensione di incoming dei gruppi di cicloturisti, che mi dicono essere proprio di 24 persone.

Dal quadro illustrato, si capisce che non mancano le iniziative: il vero problema è l'infrastruttura. Da questo punto di vista, anche i molti ragionamenti fatti oggi andrebbero coordinati unitariamente.

In questa direzione verte il progetto di Infrastrutture Venete per organizzazione di telecontrollo unica delle diverse conche

di navigazione della Litoranea Veneta. Attualmente, il centro di telecontrollo delle conche per il sistema idroviario veneto si trova a Cavanella D'Adige. È facile intuire che è insostenibile pensare che possa arrivare sino a qua: va dunque trovata una collocazione per una seconda centrale ridondante. Prendendo spunto dal precedente intervento del dottor Graziano Paulon, se si vorrà organizzare la navigazione anche su altre aste fluviali come quella del Brian, è opportuno che anche la conca di Brian sia ripensata in relazione all'intero sistema, in modo che ci sia un'unica regia atta alla manutenzione, alla gestione, alla sicurezza, ecc. Questa regia unica non potrà che far capo all'infrastruttura regionale deputata di queste funzioni.

Sempre Infrastrutture Venete, ha redatto lo scorso anno un progetto preliminare di fattibilità tecnica ed economica per ricalibrare tutti i fondali della Litoranea Veneta, con importo pari a 30 milioni di euro. Attualmente si stanno sviluppando i primi lotti tramite l'utilizzo di un finanziamento europeo. Su questo tema, Infrastrutture Venete sta organizzando, su nostro stimolo col contributo di alcuni consulenti, di fare dei protocolli con ARPAV, in modo da avere dei tratti di fondale omogenei. Quindi, un protocollo unico ma che dica come comportarsi in un tratto rispetto a un altro in base alle caratterizzazioni che ci sono.

Nel frattempo stanno uscendo dei nuovi disegni di legge, in modo da poter investire le risorse disponibili. A malincuore devo però sottolineare come nel PNRR non sia stato destinato un euro alle infrastrutture delle litoranee.

L'Unione Navigazione Interna Italiana ha mandato un anno fa, in tempi non sospetti, un progetto che riprende i vecchi masterplan chiamato "Due Laghi e due Lagune", dove si prevede la navigazione da Locarno a Trieste partendo dal Lago Maggiore. Oggigiorno questa navigazione già esiste ma con diverse interruzioni, necessitando dunque di svariati autobus. Questo è il grande itinerario che, anche con l'apporto dell'autorità di bacino del fiume PO, si sta cercando di mettere a sistema.

Dei fondi però ci sono, molti dei quali risalenti ancora alla legge 680 del 1996, che non sono stati spesi per un problema banalissimo di classificazione delle reti. Faccio presente che l'Emilia Romagna ha 120 milioni di euro ancora non spesi, mentre il Veneto ne ha 60. Il problema vero è fare una regia che emerga dal territorio, anche grazie a queste iniziative fondamentali che vanno poi riportate verso l'alto. Dall'altra parte è necessario che ci sia un unico disegno omogeneo a scala territoriale che promuova i progetti, perché diversamente risulta difficile utilizzare le risorse che pur ci sono.

ABC - Arte Bonifica Campagna

Giancarlo Pegoraro
Direttore VeGAL

"Arte Bonifica Campagna" è un progetto curato da VeGAL che si inserisce nel piano di comunicazione del Programma di Sviluppo Locale "Punti, Superfici e Linee" (che richiama Kandinsky e la sua teoria dell'arte) ed in particolare nel programma "PSLarte", che vuole approfondire il contributo dell'arte allo sviluppo locale.

Partendo dal prototipo sperimentato con l'evento "Paesaggio ritrovato" (curato da VeGAL nel 2015, anno di Expo e nell'ambito del quale sono state realizzate 12 mostre allestite in immobili recuperati nel quadro di finanziamenti per lo sviluppo locale, tra le quali il main event "Bell'Italia" tenutosi a Caorle), PSLarte organizza delle residenze artistiche per sperimentare diversi linguaggi artistici e contribuire a generare identità territoriale nella Venezia Orientale.

"Arte Bonifica Campagna" (ABC) è stata realizzata nel 2020, partendo dalla grande operazione denominata "Terra d'avanguardia" inaugurata il 25 giugno 2019 a Ca' Corniani da Genagicola, che ha visto la realizzazione di tre "soglie", il recupero integrale della cantina che ci ospita, la realizzazione di una bike station e di un circuito di itinerari ciclabili e il recupero dell'idrovora aziendale. Si è quindi pensato di estendere il circuito di arte contemporanea, coinvolgendo altre quattro aziende agricole (fig. 1) collocate nei pressi di corsi d'acqua ed in particolare l'Agriturismo Di Là dal Fiume (Brian, Caorle), la Società Agricola Biodinamica San Michele (Cortellazzo, Jesolo), la Società Agricola La Fagiana (Torre di Fine, Eraclea) e La Spiga (Eraclea).

In tali aziende, gli artisti ospitati nelle residenze (Giorgia Valmorri e il collettivo Panem Et Circenses, formato da Ludovico Amedeo Pensato e Alessandra Ivul), con la curatela di Silvia Petronici e la direzione artistica di Giorgio Baldo, hanno realizzato un insieme di opere d'arte contemporanea *site specific*, documentate in un catalogo e in un videodocumentario prodotto da Valentina Arena.

Le opere si distinguono in tre tipologie: permanenti, temporanee (performance e prodotti) e render (ossia progetti di opere messe a disposizione delle aziende per uno sviluppo futuro).

In particolare le opere permanenti, che si aggiungono alle tre opere di Alberto Garutti a Ca' Corniani (Soglia Est, Soglia Ovest e Soglia Nord), sono:

Panem Et Circenses, *"Are You Aware Of Your Symbiotic Connection?_ Aria"* (installazione site specific riportata sulla superficie del tetto della casa colonica Lodola della Tenuta La Fagiana (fig. 2);

1. **Aziende agricole del circuito d'arte contemoranea ABC - Arte Bonifica Campagna, PSLarte edizione 2020, inquadramento territorale, scala 1:120.000**
2. **Panem Et Circenses, *Are you aware of your Symbiotic Connection?_Aria*, installazione site specific, Società Agricola La Fagiana, comune di Eraclea**

1


3
1
4
2
Aziende "Arte Bonifica Campagna"
1. Società Agricola La Fagiana (Eraclea)
2. Azienda agricola biodinamica San Michele (Jesolo)
3. Tenuta La Spiga (Eraclea)
4. Agriturismo Di là dal Fiume (Caorle)
Opere permanenti "Arte Bonifica Campagna"
Ca' Corniani "Terre d'Avanguardia" (Caorle)
Tre Soglie di Alberto Garutti

2


ARE YOU AWARE OF YOUR
SYMBIOTIC CONNECTION?

Panem Et Circenses, *"Livenza 1589"*, installazione site specific, con tubi al neon, la cui forma è il profilo del fiume Livenza, nell'anno 1589 anno di fondazione della chiesetta presente nella tenuta dell'agriturismo Di Là dal Fiume, lato canale Commessera (figg. 7, 8);

Giorgia Valmorri, *"Guardami e in me guardati. Pioniere"* , installazione site specific nell'area del confine nord della tenuta della Società Agricola Biodinamica San Michele, visibile dall'argine della Piave, formata da 10 pali disposti al suolo per ricordare il profilo dell'infiorescenza della pianta Achillea (figg. 3, 4);

Giorgia Valmorri, *"Guardami e in me guardati. Un giorno ci siamo guardati"*, installazione site specific, formata da 22 pali di noce e una formella di ceramica impressa sulle cortecce dei noci dell'azienda La Spiga, da ciascuno dei 22 dipendenti aziendali, collocati in prossimità del punto vendita aziendale (figg. 5, 6).

Tra le opere temporanee e i render progettati ricordo: *"Terra"* (workshop di autocostruzione in permacultura con il coinvolgimento dei dipendenti aziendali per la costruzione di un edificio dedicato ai preparati biodinamici), *"432 Hz"* (impianto di filodiffusione nel noceto), *"Casa"* (58 lettere in terracotta per riportare i nomi sulle case coloniche aziendali) e *"Guardami e in me guardati"* (installazione site specific di 21 lettere di metallo specchiante lungo l'argine aziendale).

ABC costituisce quindi il nucleo embrionale di un "parco d'arte pubblica contemporanea", in cui le aziende agricole fanno parte di un più ampio "circuito" che si estende sia verso l'entroterra, coinvolgendo il Museo del Paesaggio di Boccafossa, lo "Space Mazzini" di Lugugnana e le idrovore che saranno interessate da installazioni artistiche (ad esempio lungo il Canale Brian), per giungere al Parco della Scultura in Architettura e alla "Porta Nord" di San Donà di Piave e alla "ex Perfosfati" a Portogruaro., ma collegandosi anche, lungo la costa, alla grande sperimentazione di architettura contemporanea nel "cantiere" di Jesolo, oltre alla felice intuizione di Scogliera viva a Caorle e al più recente percorso "Landplay walk" verso il Faro di Bibione.

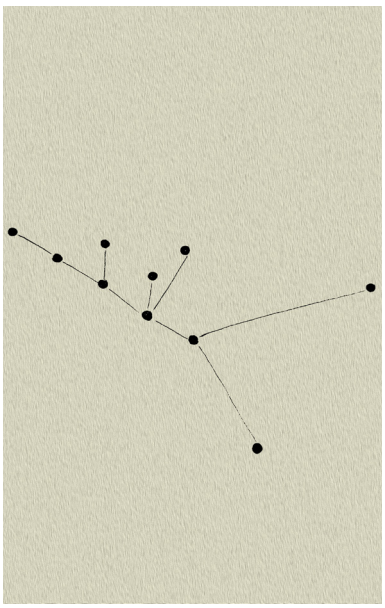
Un'interessante sperimentazione che innova l'importante dotazione museale e archeologica presente nell'area (con ben tre musei nazionali archeologici, oltre all'area degli scavi di Concordia Sagittaria) e che può dialogare anche con altri sistemi espositivi (ad esempio presso i mulini), produttivi (in primis le cantine), museali (tra i quali ad esempio il MUB, il MAV e le Batterie di Cavallino), con forme partecipate di visitazione "ecomuseali" in fase di avvio e della civiltà contadina e con la vocazione musicale dell'area, grazie al consolidato Festival internazionale di musica e alla rete di spazi teatrali presenti.

3. **Giorgia Valmorri, *Guardami e in me guardati. Pioniere*, installazione site specific, Azienda Agricola Biodinamica San Michele, comune di Jesolo**
4. **Giorgia Valmorri, *Guardami e in me guardati. Pioniere*, schizzo della disposizione dei pali in legno che rimanda al profilo dell'infiorescenza della pianta Achillea**
5. **Giorgia Valmorri, *Guardami e in me guardati. Un giorno ci siamo guardati,* particolare di una formella di ceramica**
6. **Giorgia Valmorri, *Guardami e in me guardati. Un giorno ci siamo guardati*, installazione site specific, Tenuta La Spiga, comune di Eraclea**
7. **Panem Et Circenses, *Livenza 1589*, installazione site specific, Agriturismo Di Là dal Fiume, come di Caorle**
8. **Panem Et Circenses, *Livenza 1589*, riferimento per l'opera, profilo del fiume Livenza, cartografia storica**

3



4



5



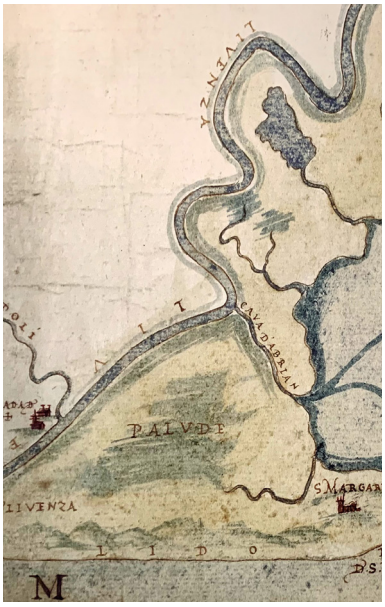
6



7



8



Il Museo del Paesaggio e il Parco del canale Brian

Giorgio Baldo
Direttore MuPa

L'attività del Museo del Paesaggio (MUPA) di Boccafossa (Torre di Mosto – VE), inaugurato nel 2007, si è concentrata sul tema della rappresentazione artistica del paesaggio.

Più che come un classico museo la sua attività espositiva e di ricerca si è sviluppata come quella di una Gallerie d'arte. In questi 14 anni sono state realizzate 41 esposizioni d'arte con catalogo, concorsi, laboratori, seminari, performance dal vivo e iniziative didattiche con le scuole del Basso Piave.

La sua attività si è articolata su due grandi linee di indirizzo: la valorizzazione del Paesaggio della Bonifica e la rappresentazione artistica del Paesaggio dell'arte nel Veneto tra fine '800 e i giorni nostri.

Il primo obiettivo che il MUPA si è posto era quello di contribuire alla valorizzazione del paesaggio in Italia e nel Veneto con particolare attenzione a quello di Bonifica del Basso Piave tra Sile e Livenza. Una serie di esposizioni (attraverso la pittura e la fotografia) ha messo in luce l'immaginario che di questo territorio era stato prodotto in campo artistico nel periodo compreso tra l'inizio della bonifica di fine ottocento e i giorni nostri.

Il secondo obiettivo era quello di mettere in relazione questo paesaggio particolare con quello del Veneto (in alcune esposizioni con quello dell'intera Italia) tra fine ottocento ai giorni nostri, stimolando una nuova attenzione del mondo dell'arte e soprattutto di quella giovanile verso il tema del paesaggio (soprattutto Veneto) commissionando una serie di lavori e approfondimenti ad artisti veneti e nazionali.

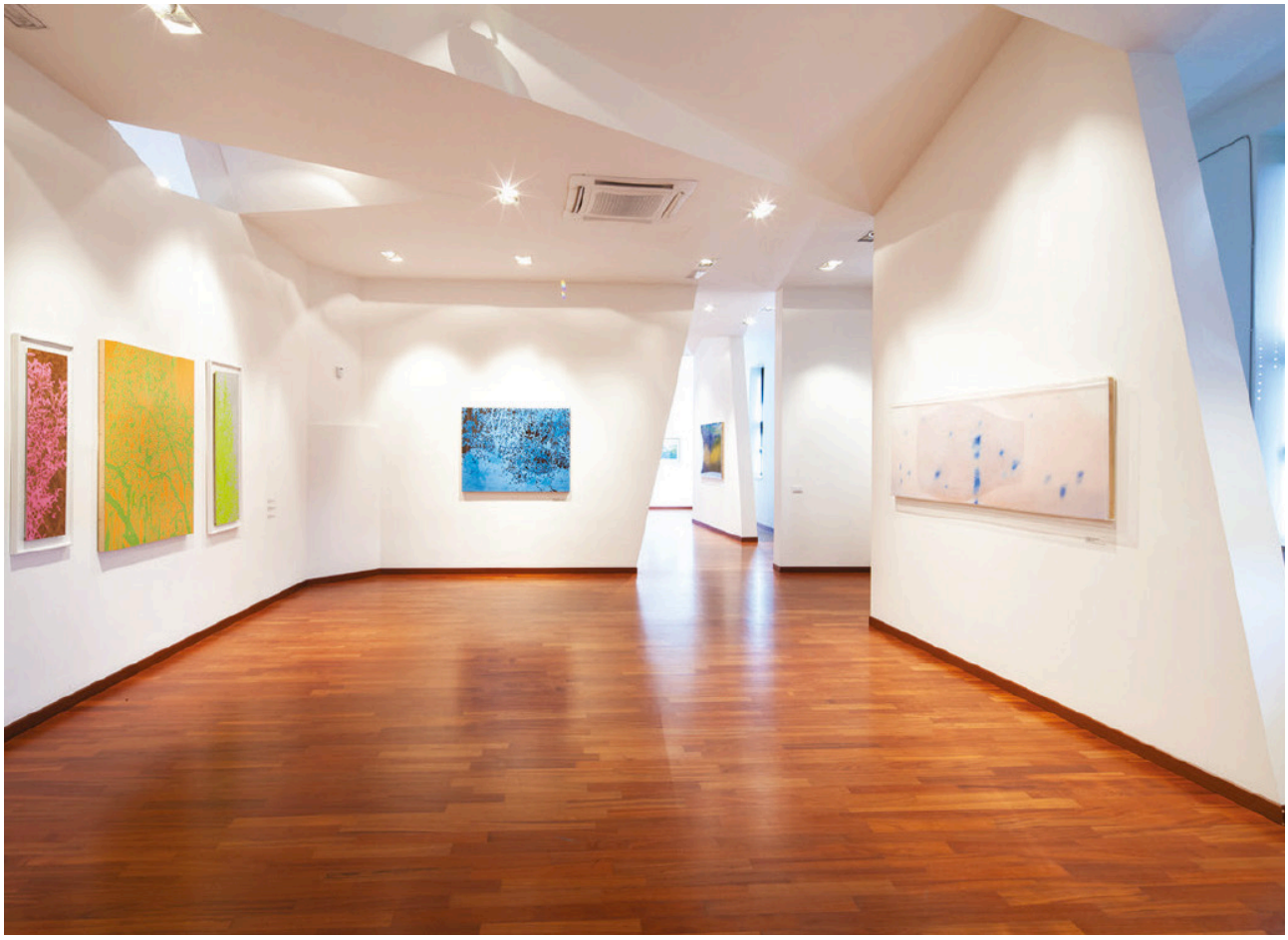
L'attività che il MUPA ha sviluppato in questi anni ha portato alla formazione di una *Collezione di opere pittoriche e fotografiche* donate dagli artisti che hanno partecipato alle esposizioni. Ma oltre a questo ci piace sottolineare il patrimonio di *ricerca e approfondimento* storico contenuto nei 41 cataloghi pubblicati, nei quali si possono rinvenire saggi critici che accompagnano le immagini di migliaia di opere d'arte (pittura, fotografia, illustrazione e fumetto) riguardante la rappresentazione del paesaggio nel '900 ad opera di artisti soprattutto veneti con particolare focus sul paesaggio del veneziano, del trevisano e della Bonifica (nel sito del museo sono visibili tutti i cataloghi prodotti e per molti di essi esiste la possibilità di essere scaricati on-line. Si sta provvedendo affinché nel 2022 sia possibile la visione e la possibilità di scaricare on-line *tutti* i cataloghi prodotti,

1. **Museo del Paesaggio di Torre di Mosto, ingresso, foto di Francesco Finotto**
2. **Museo del Paesaggio di Torre di Mosto, sala espositiva al piano primo**

1



2



gli allestimenti più significativi che hanno accompagnato le mostre e il secondo rapporto critico e ragionato sull'intera attività espositiva sinora condotta: il primo, che si potrà trovare on-line nel 2022, è stato prodotto nel 2015). Il Museo possiede inoltre un database aggiornato di tutte le immagini e delle notizie riguardanti gli artisti che hanno esposto al museo.

L'attività del museo è stata sostenuta in questi anni da diversi soggetti pubblici e privati che hanno contribuito con risorse finanziarie, accordi di programma e con alcuni dei quali sono state attuate partnership di lungo periodo. In particolare hanno sostenuto il Museo sin dal suo inizio il Comune di Torre di Mosto, proprietario della sede, la Fondazione comunitaria Terra d'Acqua e la Fondazione di Venezia. Dal 2010, sono state avviate partnership con la Regione Veneto, il Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale, VeGAL e Atvo.

La Collezione del Museo, il repertorio delle immagini e delle notizie storiche, sono a disposizione degli Enti territoriali e delle Istituzioni culturali per iniziative di supporto a itinerari di arte-natura del territorio del Veneto orientale.

Tra le attività del Museo del Paesaggio voglio evidenziare in particolare il progetto riguardante uno spaccato significativo del paesaggio della Bonifica: il Canale Brian, un percorso di 60 km tra memoria, natura e arte all'aperto.

Il canale Brian è uno dei corsi d'acqua (gli altri sono il Sile, il Piave, la Livenza, il Lemene, il Tagliamento) che si dipartono dalla Litoranea Veneta verso l'interno del Paesaggio di Bonifica del Veneto Orientale; per un lungo periodo tra fine '800 sino alla II° guerra mondiale, la Litoranea Veneta è stata l'asse acqueo fondamentale per movimentare le merci agricole da Venezia verso l'interno dei luoghi bonificati e da questi ultimi in senso inverso.

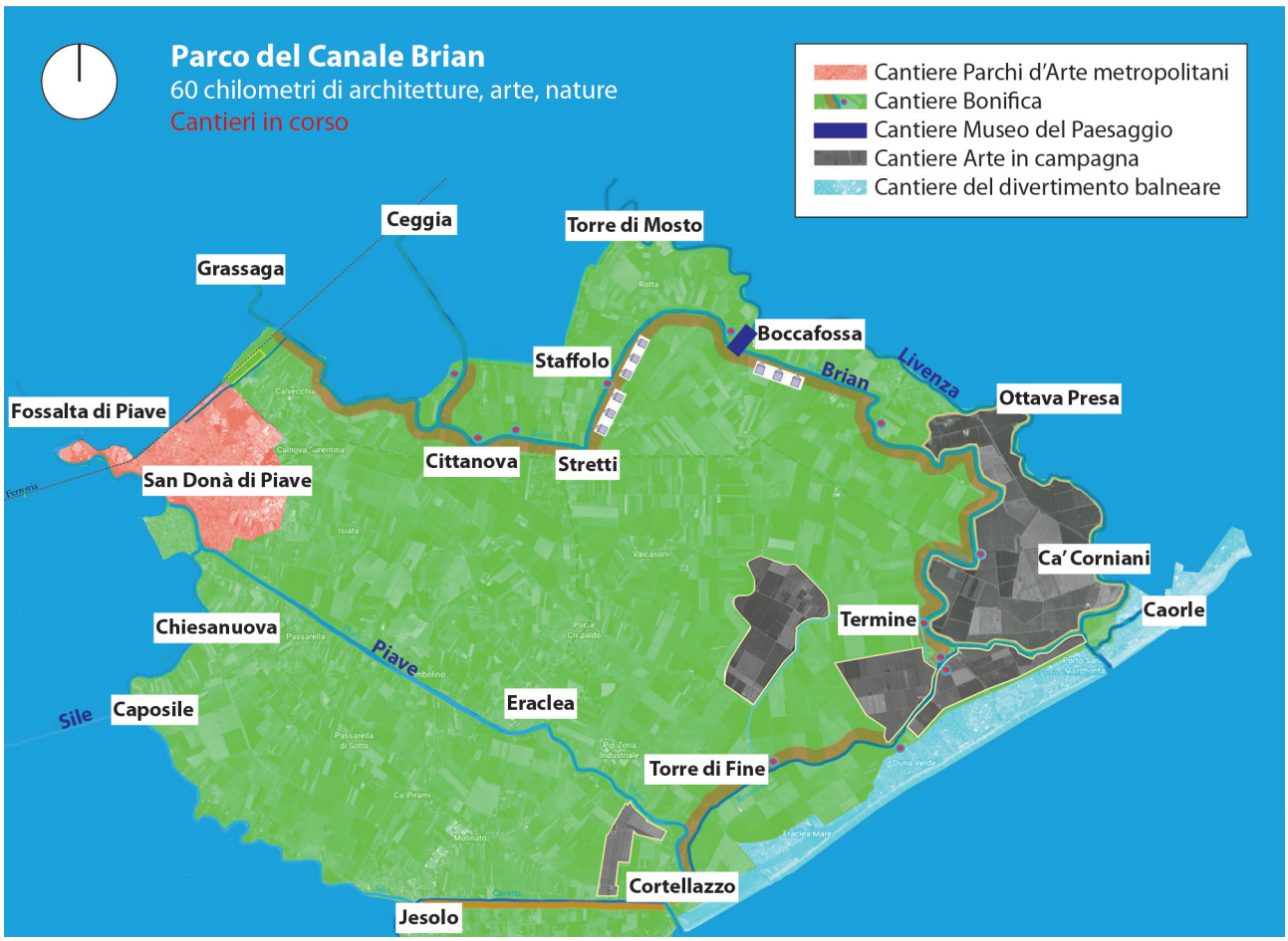
Il percorso del Canale Brian è assolutamente significativo ed *esemplare* per un viaggio nella memoria e nell'attualità del Paesaggio di Bonifica: lungo di esso infatti si concentrano una serie di "visibili" di natura, di memoria identitaria e d'arte difficilmente riscontrabile in maniera così concentrata e accessibile in qualsiasi altro territorio della Bonifica integrale italiana.

In primo luogo è essenziale per la sua valorizzazione l'esistenza di un *sistema dei punti di vista* che permette la visione reale e dall'alto degli *argini sopraelevati* di tutte le componenti del paesaggio (terra, cielo, segni storici) della Bonifica integrale.

Il corso del Canale Brian è dotato in tutta la sua lunghezza (60 Km considerando il corso da San Donà di Piave sino agli estremi di Caorle e di Jesolo) di argini rialzati che permettono una visione d'insieme dall'alto della campagna attraversata (fig. 4).

3. Parco del canale Brian, cantieri in corso, inquadramento territoriale, scala 1:180.000
4. Nube purpurea sul Brian

3


Parco del Canale Brian
60 chilometri di architetture, arte, nature
Cantieri in corso
Cantiere Parchi d'Arte metropolitani
Cantiere Bonifica
Cantiere Museo del Paesaggio
Cantiere Arte in campagna
Cantiere del divertimento balneare
Ceggia
Torre di Mosto
Grassaga
Boccafossa
Staffolo
Brian
Livenza
Ottava Presa
Fossalta di Piave
Cittanova
Stretti
San Donà di Piave
Ca' Corniani
Termine
Caorle
Chiesanuova
Piave
Sile
Caposile
Eraclea
Torre di Fine
Cortellazzo
Jesolo

4



Tutto l'argine sopraelevato è dotato di una *"strada" poderale*, manutentata dal Consorzio di Bonifica e dai privati che *permette in sicurezza* il suo intero percorso a piedi (su una parte di simile *percorso pedonale* sono in corso di progettazione, soprattutto nella parte inferiore e di prossima esecuzione da parte dei Consorzi di Bonifica del Veneto Orientale vasti tratti di pista ciclabile).

Questo percorso si integra con percorsi ciclabili già realizzati e in corso di completamento che affiancano da vicino gli argini sopraelevati come nel caso del "GiraLivenza".

Da questo *sistema ciclopedonale arginale* già a tutt'oggi realizzato (e in parte in corso d'opera), si diparte una serie di *strade poderali* che penetrano nella campagna in prossimità del fiume e che permette la visita ad aziende agricole significative (la principale è l'azienda agricola delle Assicurazioni Generali a Ca' Corniani) e particolari itinerari della memoria e di natura per visite al patrimonio edilizio, ora in gran parte abbandonato e in disfacimento, dei casolari agricoli mezzadrili.

Questo "sistema" di *punti di vista dall'alto* per la visione degli spazi agricoli, permette una *lettura ininterrotta e significativa* dei segni "di terra" caratteristici della *campagna bonificata*: l'intelaiatura geometrica della rete dei canali artificiali, la griglia a partizioni regolari degli appezzamenti agricoli , la colorazioni stagionali degli spazi in dipendenza delle diverse colture a lato del Canale Brian (un po' Mondrian + Impressionisti): uno sguardo insieme di carattere *estetico e didattico-conoscitivo*.

Nello stesso tempo esalta la percezione degli spazi celesti e dei fenomeni atmosferici che in essi avvengono (albe, tramonti, temporali etc.) che vengono osservati su grandi spazi piani sino ai lontani orizzonti, non essendo impediti, in gran parte del corso del Brian, né da insorgenze naturali né da agglomerati urbani.

Questi ultimi scenari celesti e fenomeni aerei, particolarmente colorati e spettacolari per l'umidità presente in sospensione in queste terre, sono tra l'altro uno dei motivi estetici più originali dell'itinerario del Canale Brian (sui quali il MUPA ha prodotto esposizioni, seminari e concorsi fotografici).

Oltre le "visioni di terra e di cielo" storici ed attuali l'itinerario sugli argini del Canale Brian permette di accedere alla vista dei *principali segni della Bonifica nel suo aspetto idraulico* che sono disseminati lungo il suo corso.

Il Canale Brian è infatti il *canale scolmatore* sino a mare delle acque della maggioranza delle Idrovore del Basso Piave tra Piave e Livenza ed è stato una delle linee acque più utilizzate per il trasporto delle merci agricole da San Donà e Ceggia sino al mare, garantendo la libera

circolazioni di barche di grosso tonnellaggio mediante un sistema di ponti girevoli e levatoi lungo il suo percorso e con la costruzione di una grande conca vinciana posta in località Brian al punto della confluenza con la Litoranea veneta (per le differenze di livello tra il livello delle acque tra i due corsi d'acqua).

Per questi motivi lungo il corso del Canale Brian si trovano: *12 idrovore* con rispettiva abitazione per il custode, dotate di piccolo parco, orto e giardino, *1 ponte a bilanciere* (a Caorle; altri due ponti di questo genere si trovano a Sindacale e a Chiesanuova sulla Piave Vecchia), *5 ponti girevoli*, *innumerevoli ponti di campagna* che permettono l'attraversamento dei canali artificiali lungo i fondi agrari, *1 grande* (e bellissima) *conca vinciana di navigazione* a Brian (l'altra conca paragonabile per grandezza e bellezza è posta sull'Intestadura che unisce il Piave con la Piave Vecchia).

Il concentrato di segni e architetture della *Bonifica idraulica* riscontrabili lungo il suo corso è quindi *straordinario ed esemplare per tutta la Bonifica Veneta*, un vero e proprio "libro di pietra", leggibile come un enorme giacimento culturale della memoria del Veneto Orientale,

Il percorso non offre solo *completezza di "repertorio tipologico"* ma anche grande *qualità* nell'architettura e nel design interno delle idrovore presenti e nel *design* dei manufatti minori in molti dei suoi punti difficilmente riscontrabili (e in modo così ravvicinato) in percorsi che potrebbero essere pensati per altre zone della pianura veneta bonificata.

Già le evenienze sin qui ricordate, se osservate con una *vista d'assieme e sistemica*, possono essere inquadrate nel *concetto* di un Parco di grandi dimensioni territoriali, nel quale percorsi di memoria, di natura, ed estetici si intersecano strettamente con grande originalità, lungo un *visibile* asse distributivo che è dato dal corso dal canale Brian.

Il loro assieme costituisce una rarità e una qualità paesaggistica che come assieme dovrebbe essere a nostro avviso valorizzata sia nei confronti della popolazione locale sia nei confronti del grande flusso turistico del litorale, impegnando nella costruzione di questo "assieme" unitario, da *rendere visibile come figura* (un ente Parco?) enti locali, istituzioni culturali e associazioni economiche del territorio.

Soprattutto perché a questo patrimonio consegnatoci dalla lunga storia della Bonifica integrale, se ne è aggiunto un altro, anch'esso inquadrabile lungo l'asse del Brian, formatosi tra la fine del '900 e i giorni nostri (ed in evoluzione): ci riferiamo al fenomeno dei Parchi d'arte contemporanea all'aperto negli spazi urbani e agricoli.

Durante gli anni che vanno dagli anni '90 del novecento ad oggi a partire da San Donà di Piave sino ad arrivare allo spazio del litorale

compreso tra Caorle e Jesolo, si è assistito infatti al formarsi di Parchi d'arte contemporanea.

Rinviamo per la storia degli stessi e la loro evoluzione del tempo a un futuro studio sistematico che metta insieme in un'unica pubblicazione l'insieme degli episodi che hanno avuto ognuno una autonoma programmazione e sviluppo (una prima trattazione d'insieme degli stessi è stata oggetto dell'ultima mostra del MUPA del 2021).

Valga qui l'elenco sommario degli stessi:

- il Parco della Scultura in Architettura, con opere di artisti internazionali di design e architettura come Aldo Rossi (fig. 7), Alvaro Siza, Campo Baeza, Mendini, Munari, Sottsass, Sol Lewit (per citare i più conosciuti) e il *Ponte colorato sul Piave* su progetto coloristico di Sottsass e il parco di Cino Zucchi (curatore tra l'altro di una delle Biennali Architettura di Venezia) a San Donà di Piave;
- il Parco della scultura del Museo del Paesaggio di Boccafossa, con sculture di Pino Castagna (fig. 6), tra i maggiori scultori italiani del secondo novecento;
- il Parco d'arte di Ca' Corniani, con 3 installazioni di grandi dimensioni di Alberto Garruti (fig. 5), uno tra i maggiori artisti nazionali e di fama internazionali;
- le installazioni artistiche collocati in quattro aziende agricole lungo il Revedoli, frutto della iniziativa ABC condotta dal VeGAL nel 2020;
- il parco "Scogliera viva" di Caorle, primo a partire ai primi anni '90 del secolo scorso, con opere scolpite nelle rocce del litorale ad opera di artisti italiani e internazionali.

Ciò che colpisce non è solo il numero e l'estensione in un'area così concentrata di tanti sperimenti sul corpo vivo dell'arte contemporanea ma anche, come si è già accennato, al livello qualitativo delle opere prodotte ed esposte, che sicuramente hanno pochi paragoni in tutta Italia.

A maggior ragione valgono per noi le considerazioni sulla necessità di unire una tale ricchezza di natura, memoria e arte in *un'unica visione e sistema*: il "Il Parco del Canale Brian: 60 km di natura, memoria e arte" è il nome del progetto in cui siamo e saremo consapevolmente impegnati per dare figura a questa esigenza.

5. **Alberto Garutti, *Soglia Ovest*, serie di sculture-ritratto di cani e cavalli posizionati all'interno del podere, Azienda Agricola Ca' Corniani - Terra d'avanguardia, comue di Caorle**
6. **Pino Castagna, *Tre Grazie*, 1979, Parco della scultura del Museo del Paesaggio di Torre di Mosto, foto di Francesco Finotto**
7. **Aldo Rossi, *La casa abbandonata*, 2001, Parco della Scultura in Architettura, comune di San Donà di Piave**

5


I CAVALLI E I CANI QUI RITRATTI
VIVONO NEL PODERE
E SONO I CUSTODI DI QUESTO PAESAGGIO.
L'OPERA È DEDICATA A LORO

6



7



Walk of Peace

Antonella Indrigo, Andrea Iorio
Responsabile scientifico: Alberto Ferlenga

Ciò di cui ho parlato nel mio intervento precedente, costituisce anche la premessa di un lavoro sul campo che vi descriverò molto brevemente. In questo caso, il mio ruolo è stato quello di responsabile scientifico di un progetto Interreg Italia-Slovenia promosso dalla Regione del Veneto e dal titolo *Walk of Peace*. La ricerca è appena stata pubblicata ed è stata condotta da due ricercatori dell'Università Iuav di Venezia: Andrea Iorio e Antonella Indrigo.

Il lavoro è partito dall'analisi di una rete di risorse legata alla memoria di questo territorio, quella degli interventi difensivi messi in atto durante la prima guerra mondiale lungo la Litoranea Veneta.

I ricercatori avevano già avuto altre esperienze di studio legate al rapporto tra guerra e territorio in altri territori come l'altopiano di Asiago o l'area del Montello e hanno già in quelle esperienze avuto modo di percepire quanto sia stato forte il nesso tra guerra e geografia e quante tracce di questo rapporto ancora rimanessero sul terreno. In altri termini, di quanto la guerra in queste zone abbia distrutto molto, ma anche di come abbia contribuito a costruire le premesse di un nuovo assetto basato sull'ampliamento delle reti infrastrutturali.

Durante il corso di queste ricerche, ad esempio, la sovrapposizione delle infrastrutture create dalla guerra a quelle successive ci aveva permesso di vedere come una parte consistente della modernizzazione e della infrastrutturazione turistica del Triveneto si fosse basata sulla rete infrastrutturale bellica. Basti pensare alla rete ferroviaria veneta o a quella turistica trentina che si basa quasi esclusivamente su strade, gallerie, ferrovie, percorsi e sentieri che la guerra, con uno sforzo colossale, aveva costruito su un territorio che, prima, non possedeva quasi nulla di questo tipo.

Esiste poi un'altra questione importante che rende lo studio di queste tracce anche un'occasione di trasformazione pacifica e virtuosa e cioè il rapporto stretto che esiste tra la guerra e la geografia e dunque la natura. Anche in questo caso si tratta di un rapporto ambiguo se pensiamo a come la guerra di mina sulle nostre montagne sia giunta a modificare il profilo delle vette e a come chilometri di bosco siano stati distrutti dai bombardamenti.

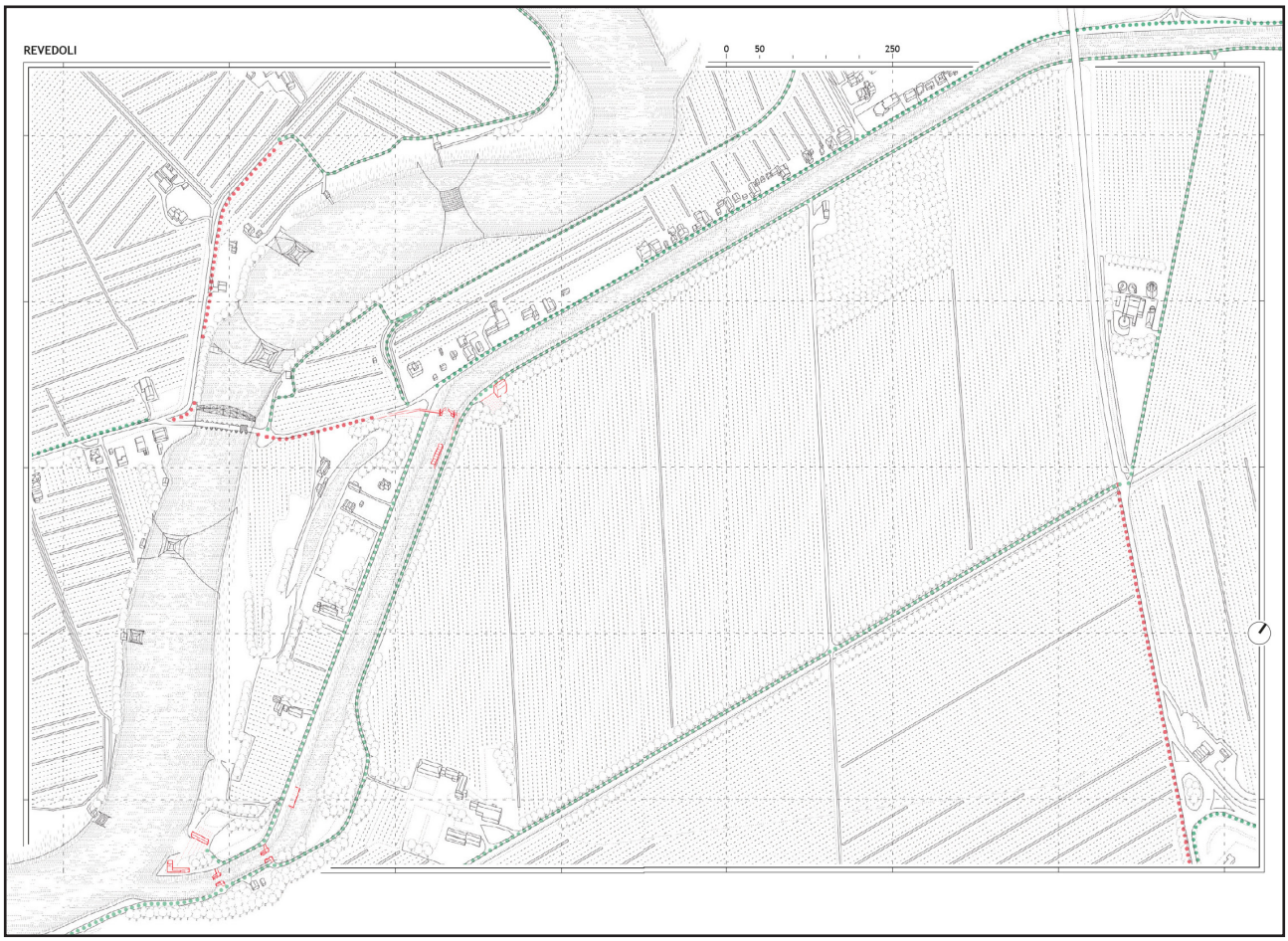
D'altra parte, la relazione che si instaura tra guerra e geografia essendo strettamente legata alla sopravvivenza personale e nazionale implica una conoscenza approfondita e rapporti basati sull'osservazione continua e sul rilevamento attento di un territorio che deve essere conosciuto e controllato sia da vicino che da lontano.

1. **Bombarde della Marina montate su barconi presso Cavazuccherina, Ufficio Storico Marina Militare**
2. **Inquadramento paesaggistico degli interventi previsti alle conche di Revedoli, presso la foce del Piave**

1



2



Così accade che le strade, le teleferiche, le gallerie e gli osservatori creati per la guerra abbiano avuto, una volta perso il loro ruolo primario, una seconda vita come punti di sosta, di raggiungimento agevolato o di osservazione privilegiata di caratteristiche topografiche come passi, cime, ecc. Una rete di sguardi che, nati per l'offesa, sono stati riutilizzati, in modo più o meno organizzato, come caposaldi per la conoscenza e la frequentazione lenta del territorio.

Ciò premesso, la lettura legata al riuso della Litoranea Veneta a partire dalle memorie della guerra sfrutta questa condizione particolare che lega interventi bellici e geografia. La lettura, però, pur partendo sulla lettura prioritaria dei lasciti territoriali della guerra non si è limitata a questo e fin dalla fase analitica ha messo in relazione varie reti come quella della bonifica o quelle storiche e agricole preesistenti.

L'obiettivo è stato quello di ritessere una serie di legami partendo dal presupposto che la complessità di un territorio come questo richiede attenzioni e strumenti di lettura egualmente complessi per rendere possibili usi, come una consapevole forma di turismo, che non si concentrino solo su alcuni aspetti e che non siano solo di tipo funzionale. Ciò è fondamentale anche per aumentare il valore di ciò che si presenta a chi voglia visitare questo territorio traendone non solo immagini fugaci ma una vera conoscenza.

Il territorio della Litoranea Veneta, luogo di questa sorta di *masterplan* prodotto dai ricercatori Iorio e Indrigo, collega Italia e Slovenia, e non è un caso, almeno per noi, che proprio a Lubiana, all'inizio del '900 sia stato messo in atto forse il primo esperimento contemporaneo di uso urbano e territoriale, in chiave di rinnovamento, di infrastrutture fluviali.

Lubiana, infatti, rinasce dopo il terremoto che a fine '800 l'aveva distrutta, grazie all'opera di un architetto geniale, di nome Jože Plečnik, che intuì che la rinascita e il rilancio del centro storico di quella che già allora avrebbe dovuto diventare una piccola capitale non potesse tanto nascere dalla costruzione con nuovi edifici dei vuoti lasciati dal terremoto ma piuttosto dal riuso della diramazione urbana del fiume Ljubljanica, che gli austriaci avevano cementato e che l'architetto sloveno, allievo di Otto Wagner, reinventa attribuendo a tutti gli interventi tecnici un valore aggiunto in termini di controllo spaziale del centro della città. Atteggiamento che abbiamo cercato di riprendere nel progetto *Walk of Peace*.

Cosa ha significato questo a Lubiana in pratica? Che Plečnik è intervenuto, ad esempio, sui ponti allargandone la sezione e piantandoci degli alberi, trasformandoli, con questo, in piazze sospese sull'acqua. Oppure trasformando il letto del fiume in parco lineare fruibile a diversi livelli a seconda della presenza d'acqua o, ancora, mettendo in relazione visiva ponti e castello, mercato e

chiese. Tutto ciò attraverso un linguaggio architettonico personale ma conseguendo il risultato di aggiungere al ruolo funzionale di ogni elemento, progettato o riconvertito, uno straordinario valore urbano capace di spostare il centro della città sull'asse del canale. Una sorta di Via Crucis civile e fluviale che ha cambiato totalmente il centro della città a partire dall'attribuzione ad una infrastruttura di un ruolo, anche rappresentativo nuovo, vero e proprio simbolo della nuova capitale.

Il lavoro svolto per *Walk of Peace* nasce dalla stessa idea e cioè dalla possibilità di attribuire a una chiusa, a un ponte, a una sponda, a un approdo, ecc., valori aggiuntivi a quelli "ufficiali" che sappiano coniugarsi con nuovi usi e ricostruire relazioni con il terreno circostante.

C'è da aggiungere che in questo lavoro di ricerca un'ultima cosa è stata importante e riguarda ancora una volta le modalità in cui la conoscenza si fissa e le possibilità di trasformazione diventano evidenti. E in particolare riguarda come si rappresenta ciò che, nella ricerca, si è trovato.

Le città, i paesaggi, i territori e le aree fluviali sono, da sempre, stati rappresentati e usati attraverso cartografie. Le cartografie sono modalità sintetiche di descrizione che selezionano alcuni aspetti di un territorio in base ad una necessità d'uso. Non sono mai state esaustive, modificano le scale, escludono elementi, evidenziano ciò che è necessario all'uso per il quale sono state disegnate: assedi, navigazioni, ecc. Anche le cartografie storiche, dunque, non sono veritiere ma piuttosto forzature legate a necessità specifiche di trasformazione.

Nel nostro caso abbiamo pensato che, per interventi di questo tipo al confine tra analisi e progetto, fosse fondamentale ridisegnare, unitariamente, le cartografie necessarie ad un uso particolare del nuovo territorio uscito dalla nostra analisi. E, al loro interno, inserire già alcune idee di progetto o, quantomeno, tutto ciò che è utile sapere prima di iniziare un progetto, che può rappresentarne le condizioni di partenza e gli sviluppi futuri. I progetti veri e propri, così, avranno una base non solo grafica ma anche analitica su cui appoggiarsi dando esito pratico alle differenze e opportunità messe in luce dalla cartografia stessa.

Questo è stato, in sintesi, il senso della dell'operazione *Walk of Peace*: sfruttare memorie e tracce, quelle della guerra, metterle in rete insieme ad altre presenze, farne uscire opportunità d'uso sostenibili e che migliorino e facciano conoscere meglio questo straordinario territorio.

Appendice 1

Osservatorio del Paesaggio della bonifica del Veneto Orientale

A partire dagli anni '90, il Veneto Orientale ha realizzato una serie di progetti di valorizzazione paesaggistica nei quali la bonifica ha assunto sempre più peso, fino a giungere, nel 2012, alla creazione di un Osservatorio sperimentale voluto dalla Regione Veneto.

La novità dello strumento e la complessità delle azioni da mettere in campo hanno fatto nascere l'Osservatorio locale sperimentale per il paesaggio di bonifica del Veneto Orientale coordinato, nella sua prima fase di avvio, dal Comune di Torre di Mosto (capofila) e da un Comitato di gestione che comprendeva i Comuni di Eraclea e San Stino di Livenza, VeGAL e il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale.

L'Osservatorio nella fase iniziale ha programmato le sue attività agendo a livello organizzativo, con il supporto di VeGAL, del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, del Museo del Paesaggio di Boccafossa di Torre di Mosto, a livello culturale con un Comitato scientifico formato da rappresentanti delle Università Ca' Foscari e IUAV di Venezia e dell'Università di Padova, del Consorzio di Bonifica, di VeGAL e del Museo del Paesaggio e, a livello istituzionale, coinvolgendo la Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale.Tra le attività realizzate nella prima fase si segnala un primo ciclo di seminari di studio per coinvolgere le istituzioni locali, gli operatori, le associazioni, i professionisti e gli studenti sul tema della tutela e della valorizzazione del Paesaggio, un ciclo di Conferenze ("Lezioni di Paesaggio") a cura del Museo del Paesaggio in collaborazione con la Fondazione Terra d'Acqua e VeGAL, e un premio fotografico sul tema "Il Veneto Orientale e il Paesaggio di Bonifica" aperto anche ai giovani e alle scuole per contribuire alla creazione di un archivio. A conclusione dell'attività di sperimentazione dell'Osservatorio, lo IUAV di Venezia ha pubblicato il Giornale "Segni sull'acqua", giornale che riporta i contributi tecnico scientifici del Comitato. L'attività scientifica dell'Osservatorio è stata affiancata da un percorso sperimentale cartografico, con la creazione di mappe tecniche in grado di rappresentare i principali aspetti del paesaggio della bonifica. L'Osservatorio ha partecipato inoltre alle attività della Rete regionale degli Osservatori.

La fase sperimentale ha permesso di conseguire risultati significativi, come la realizzazione di progetti collegati all'attività dell'Osservatorio ed inseriti nel Piano di Sviluppo Locale Leader 2007-13 gestito da VeGAL, l'allestimento della sede dell'Osservatorio nel Museo del Paesaggio di Torre di Mosto e l'individuazione del tema della difesa idrogeologica come priorità territoriale nel Piano Strategico di Sviluppo della Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale (febbraio 2013).

I risultati conseguiti con la sperimentazione pilota dell'Osservatorio svoltasi nel biennio 2012-14 hanno portato i soggetti promotori a programmare una seconda fase di attività, promossa dal Comune di Eraclea (capofila) che, il 23 giugno 2015, ha sottoscritto con la Regione Veneto il Protocollo d'intesa per l'adesione alla "Rete Regionale degli Osservatori del Paesaggio". In questa seconda fase l'area pilota di adesione all'Osservatorio si è estesa, oltre ai territori dei Comuni di Eraclea, San Stino di Livenza e Torre di Mosto, anche ai Comuni di Caorle, Concordia Sagittaria e Jesolo con l'intento di attuare un programma biennale di attività per la realizzazione di azioni informative e didattiche di supporto alle Commissioni locali per il paesaggio, nonché azioni mirate a favorire il turismo e iniziative di raccordo con Enti, Università, Associazioni e centri studi per la promozione di attività culturali e di informazione sul paesaggio della bonifica.

Dal 2015 sono state realizzate varie iniziative dai soggetti aderenti all'Osservatorio:

- nel contesto della promozione culturale del paesaggio della bonifica, nel periodo aprile-giugno 2015 nell'ambito delle attività di comunicazione del Piano di Sviluppo Locale Leader 2007-13, VeGAL ha ideato "Il Paesaggio ritrovato / Vocazioni della Venezia Orientale" un circuito espositivo per scoprire

attraverso l'arte, l'anima del territorio, rileggere la sua identità, le sue vocazioni e le sue trasformazioni;

- il MUPA di Torre di Mosto ha organizzato dal 9 Settembre 2015 al 25 Ottobre 2015 la mostra "Bell'Italia" presso il Centro culturale Bafile. Un evento dedicato alla "pittura di paesaggio dai Macchiaioli ai Neovedutisti veneti": un percorso in 120 opere di artisti veneti e toscani da Boldini e Fattori a Guidi de Giudici;
- il MUPA di Torre di Mosto ha organizzato inoltre, c/o la propria sede espositiva di Boccafossa, dal 19 marzo al 15 maggio 2016, la mostra "Dialoghi veneziani" e, dall'11 febbraio 2017 al 14 maggio 2017, la mostra "Fabula Incroci";
- il Comune di Eraclea ha organizzato l'evento "Maggio dell'ambiente e del paesaggio 2016" ed in particolare il Reading Teatrale "Silvio Trentin, al Congresso Regionale delle Bonifiche Marzo 1922" (Torre di Fine, 29 aprile 2016) e la mostra fotografica "Lettura del Basso Piave" sul Paesaggio del Veneto Orientale c/o la sede municipale.

Le attività dell'Osservatorio sono proseguite in una terza fase nel biennio 2017/2018, attivando nell'area del Veneto Orientale ulteriori iniziative, tra le quali si segnalano in particolare:

- VeGAL, nell'ambito del Piano di Sviluppo Locale Leader 2014/20 "Punti, Superfici e Linee" ha attivato nel 2017 un progetto di residenze artistiche, mostre, un concorso fotografico "Veneto Orientale un racconto presente", che giungerà nel 2019 alla terza edizione ed ha organizzato la mostra "Il tesoro è sempre più grande di quello che hai stretto tra le mani" (MUPA, 28 gennaio – 25 febbraio 2018);
- il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale ha organizzato il Festival della Bonifica "TerrEvolute", manifestazione che si articola in più giorni dedicata ai temi dell'ambiente, dell'agricoltura, del paesaggio e, più in generale, al rapporto tra acqua e territorio (la prima edizione si è tenuta dal 24 al 27 maggio 2018);
- itinerari, con particolare riferimento agli itinerari lungo i corsi d'acqua: costiero (lungo la rete di canali Litoranea Veneta) denominato "GiraLagune" e costa-entroterra (lungo i fiumi) denominati "GiraTagliamento", "GiraLemene", "GiraLivenza", "GiraPiave" e "GiraSile". Tali itinerari si inseriscono in particolare in uno specifico progetto chiave inserito nel Programma di Sviluppo Locale (PSL) "Punti Superfici e Linee" (PSR 2014/20). Tale progetto chiave prevede la realizzazione di interventi infrastrutturali (sedimi, messa in sicurezza, collegamenti), dotazioni e servizi (aree sosta, segnaletica, soluzioni per l'intermodalità) e comunicazione (informazione, eventi);
- iniziative per la correlazione tra il paesaggio e l'ambiente agricolo produttivo: sempre nell'ambito del PSL 2014/20 sono state promosse filiere di prodotti locali, la promozione dei prodotti di qualità e la realizzazione di gruppi di cooperazione con finalità agroclimatiche, ambientali e paesaggistiche;
- attività di inventariazione, riordino e digitalizzazione dell'archivio del Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale, avviate dal 2018 da parte di un gruppo di ricercatori dell'Università degli Studi di Padova su incarico del Consorzio di Bonifica.

Le attività nel biennio 2019/20:

- il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale ha proseguito con il Festival della Bonifica "TerrEvolute" (ediz. 2019 e 2020, quest'ultima in forma ridotta a causa del COVID-19);
- attività di inventariazione, riordino e digitalizzazione dell'archivio del Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale, nel 2019 da parte dell'Università degli Studi di Padova finanziato dall'Osservatorio

Regionale nel 2019;

- progetto di digitalizzazione della toponomastica dei luoghi della bonifica finanziato dall'Osservatorio Regionale nel 2019 e realizzato in collaborazione con l'Università di Padova;
- VeGAL, nell'ambito del PSL Leader 2014/20 ha attivato per il biennio 2019/2020 un progetto di residenze artistiche, la creazione di un itinerario dell'arte, un concorso fotografico;
- nell'ambito del PSL, iniziative relative al consolidamento degli itinerari, costiero "GiraLagune" e costa-entroterra ("GiraTagliamento", "GiraLemene", "GiraLivenza", "GiraPiave" e "GiraSile");
- la realizzazione e conclusione di interventi infrastrutturali, servizi e comunicazione (portale i-ve);
- attuazione da parte di VeGAL del progetto "ABC – Arte Bonifica e Campagna" finanziato dall'Osservatorio Regionale nel 2020;
- attività di coordinamento con la Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale (LR n. 16/1993).

Le attività nel biennio 2021/22:

Il Programma di attività per il biennio 2021-2022 è stato impostato su alcune aree d'azione, coerenti con i dieci punti previsti dal "Manifesto" di Verona (Verona, 17.11.2011), che rappresenta la prima individuazione delle attività fondamentali dell'Osservatorio regionale: ascolto delle istanze locali; condivisione sulle politiche per la conservazione e la valorizzazione del paesaggio; promozione della conoscenza dei paesaggi; consapevolezza del valore del paesaggio come bene comune; divulgazione di studi, ricerche, iniziative, piani e politiche per il paesaggio; formazione di specialisti del paesaggio; proposta di indirizzi per una corretta gestione del paesaggio; trasmissione alle generazioni future dei valori identitari del paesaggio; monitoraggio su trasformazioni, dinamiche e politiche che incidono sul paesaggio; partecipazione pubblica e privata nella realizzazione di politiche per il paesaggio.

In particolare il programma 2021-2022 è articolato in cinque attività: gestione; identità; divulgazione; formazione; consapevolezza. In particolare:

1. gestione: prevede azioni volte al coordinamento dell'attività dell'Osservatorio e il coordinamento con le istituzioni locali;
2. identità: prevede azioni volte alla valorizzazione del patrimonio culturale ed immateriale, alla realizzazione di indagini sulla toponomastica e di segnaletica;
3. divulgazione: prevede la realizzazione di mostre, eventi e attività di comunicazione;
4. formazione: prevede attività in-formative, seminariali, con le Scuole e le Università;
5. consapevolezza: prevede la realizzazione di iniziative per la conservazione e il recupero di edifici e borghi rurali significativi.

Ciascuna attività prevede una serie di azioni promosse:

- da specifici soggetti attuatori aderenti all'Osservatorio;
- da soggetti attuatori con i quali l'Osservatorio si relaziona (es. Università);
- direttamente svolte dall'Osservatorio stesso (in particolare, nel 2021, il progetto "Laboratorio Litoranea Veneta").

Appendice 2

Progetto "Laboratorio Litoranea Veneta"

Il Progetto "Laboratorio Litoranea Veneta" si inserisce nel programma 2021 dell'Osservatorio regionale del paesaggio approvato con DGR n. 615/2021 dalla Regione Veneto, con l'obiettivo di fornire un contributo metodologico e sperimentale sui processi partecipativi e di concertazione in materia paesaggistica.

L'obiettivo generale del progetto proposto all'Osservatorio Locale del paesaggio della bonifica del Veneto Orientale è di conoscere e analizzare le dinamiche e le trasformazioni attualmente in atto lungo uno degli ambiti territoriali che maggiormente caratterizzano il paesaggio di bonifica del Veneto Orientale: la Litoranea Veneta ed il territorio di bonifica interconnesso, mettendo a punto di un approccio metodologico da estendere alle diverse vie d'acqua presenti nell'area, in cui la fruizione navigabile e ciclabile rappresenta un elemento fondamentale di valorizzazione del territorio circostante.

La Litoranea Veneta è un'idrovia originariamente utilizzata per il trasporto di merci e per la connessione della città di Venezia coi territori ad oriente, attualmente impiegata quasi ed esclusivamente a fini turistici: numerosi sono i progetti e gli studi realizzati, o in fase di realizzazione, afferenti diverse tematiche lungo tale via d'acqua.

Nello specifico, la Litoranea Veneta è costituita da un sistema di canali artificiali che, sfruttando i corsi d'acqua e le lagune già esistenti, collega la Laguna di Venezia con la foce del fiume Isonzo, attraversando l'intero territorio delle bonifiche realizzate fra '800 e '900. In particolare connette fra loro i fiumi Sile, Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento, Stella, Isonzo e gli specchi d'acqua delle lagune di Venezia, Caorle e Bibione, Marano e Grado. Si tratta di un percorso di interesse storico e naturalistico lungo ben 127 km di cui circa 68,5 km in Veneto e circa 58,5 km in Friuli-Venezia Giulia. Dalla foce del fiume Isonzo, in 35 km di mare si arriva a Trieste: quest'ultimo tratto non fa parte dell'idrovia, ma ne costituisce in un certo senso un'estensione sempre sotto il profilo turistico.

La Venezia Orientale è direttamente attraversata dalla Litoranea Veneta nei cinque comuni litoranei di Cavallino-Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle e San Michele al Tagliamento e, considerando le sue principali diramazioni fluviali (Sile, Piave, Livenza, Lemene e Tagliamento), interessa anche i diversi comuni dell'entroterra.

Dal punto di vista paesaggistico, lungo la Litoranea Veneta sono presenti importanti zone naturalistiche e SIC/ZPS (foci fluviali, valli e lagune) e manufatti storico-testimoniali (idrovore, conche di navigazione, ponti mobili, edifici rurali di pregio, edifici militari, ecc.) che costituiscono una grande opportunità in termini ambientali, sociali ed economici.

Con questo progetto ci si propone di raccogliere diversi contributi sulla Litoranea Veneta in connessione con il territorio di bonifica che interessano le tematiche precedentemente riportate, in modo da dare una visione il più ampia ed eterogenea possibile delle molteplici attività che la vedono in qualche modo coinvolta.

La proposta si pone dunque come sintesi di lettura di un ambito territoriale importante della Venezia Orientale, con l'obiettivo di comunicare e sensibilizzare la popolazione, le aziende e gli enti protagonisti del territorio, predisponendosi al contempo come strumento utile alla redazione del futuro piano paesaggistico regionale.

Si ricorda inoltre che il contesto è stato già oggetto di vari studi, analisi e piani (si citano in particolare i progetti "Acque Antiche", "Vie d'acqua del Nord Italia" e "Masterplan della Litoranea Veneta").

Il progetto prevede la realizzazione di una serie di attività:

A. elaborazione del «Mosaico Litoranea Veneta»;

B. individuazione di un «Comitato scientifico»;

C. raccolta e selezione di «Abstract» sui progetti/studi;

D. creazione di una «Mappa degli stakeholders»;

E. organizzazione di un «Laboratorio partecipato»;

F. pubblicazione di un «Dossier Litoranea Veneta».

Per affrontare il tema del paesaggio nel contesto della Litoranea Veneta, il Comitato di gestione dell'Osservatorio ha effettuato un'individuazione preliminare di tematiche e progetti/piani rilevanti nell'ambito territoriale individuato, mediante un'analisi generale di buone prassi, progetti/piani in corso e situazioni di degrado del paesaggio. La metodologia adottata è stata avviata con l'individuazione preliminare di otto tematiche (difesa idraulica; infrastrutture e ambiente; ciclabilità e navigabilità; valori storico testimoniali; attività economiche; cultura; studi storici e paesaggistici; diramazioni fluviali; territorio), effettuata nel periodo giugno-luglio 2021 e costituenti un quadro preliminare denominato «Mosaico Litoranea Veneta».

Successivamente è stata effettuata dalla segreteria dell'Osservatorio (VeGAL), a luglio 2021, un'individuazione preliminare, per ciascuna tematica del Mosaico, di una prima serie di progetti/studi oggetto di possibile approfondimento, cui è seguita una loro prima analisi da parte dei membri dell'Osservatorio conclusasi nella seduta del Comitato di gestione dell'Osservatorio del 28.10.2021, nella quale sono stati individuati i progetti/studi oggetto di possibile approfondimento.

È stata inoltre creata una Mappa degli stakeholders dalla segreteria dell'Osservatorio (VeGAL), suddivisa tra rappresentanti del settore pubblico/istituzioni e del settore privato/imprese.

Successivamente il Comitato di gestione dell'Osservatorio, con la collaborazione di un Comitato scientifico (formato dal professore Alberto Ferlenga e dalla professoressa Elisabetta Novello), ha effettuato una selezione dei casi studio articolata su sei tematiche (opere idrauliche e di riqualificazione ambientale; interventi di forestazione urbana; ambiente, arte e cultura; valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale (reti); itinerari ciclo-escursionistici; vie d'acqua: sviluppo della navigazione interna), per ciascuna delle quali sono stati individuati alcuni casi studio, approfonditi con i relativi stakeholders/soggetti attuatori nel corso di un Laboratorio partecipato tenutosi a Ca' Corniani di Caorle il 29.11.2021: il presente documento costituisce l'atto finale del progetto, ossia il «Dossier Litoranea Veneta» predisposto come atti del Laboratorio finale.