

## APPENDIX 7: PRIVATE COMMITTEES FOR THE SAFEGUARDING OF VENICE

### NOTES FOR THE DELEGATION

L'Associazione dei Comitati Privati riunisce 23 Comitati che con attività *di privato fund rising* finanziano restauri di beni storico-artistici di proprietà pubblica o ecclesiastica in Venezia.

Molti hanno iniziato la loro opera nel 1967 in risposta all'appello lanciato da UNESCO dopo la grande alluvione del 1966.

Inizialmente essi hanno operato all'interno della campagna UNESCO per Venezia ed ora, dal 1991, nell'ambito del Programma Congiunto UNESCO - Comitati Privati Internazionali ed anche singolarmente ma sempre sotto la vigilanza della Sovrintendenze

In circa 45 anni i Comitati hanno finanziato più di 740 tra restauri, ricerche e attività culturali riguardanti, per statuto, edifici e/o opere d'arte, di proprietà pubblica o ecclesiastica.

Attualmente sono in diverso stato di avviamento 16 progetti per un valore di circa 13.000.000 €.

Il lungo periodo di osservazione ha permesso ai Comitati di avere una approfondita conoscenza delle condizioni del patrimonio storico artistico, della Città tutta che li contiene e della Laguna che la circonda e che la fa vivere.

Ha destato preoccupazione rilevare che dopo una ventina di anni, i beni restaurati spesso già presentano bisogno di manutenzione.

Questo è stato visto su diversi tipi di manufatti: quadri (la Assunta del Tiziano per esempio), statue (il gobbo di rialto, una statua a palazzo ducale) e affreschi (al sottoportego della Pasina).

Questo fatto evidenzia che persistono cause di inquinamento che aggravano le particolari condizioni climatiche della città.

Si immaginava che, cessata l'attività delle fabbriche di Porto Marghera, l'inquinamento sarebbe scomparso. Invece, evidentemente è stato sostituito da altre fonti di inquinamento:

- Vi è stato un aumento del transito dei mezzi di trasporto pubblico e un ancor maggiore aumento del traffico di barche a motore (mancano o sono insufficienti i piani di ammodernamento della flotta del trasporto pubblico, un piano serio di pianificazione del traffico sia di taxi che merci, ed una regolamentazione del transito dei lancia-turistici)
- Oltre che per le emissioni gassose, il traffico causa un moto ondoso che è distruttivo per le sponde e che facilita la risalita della salinità sulle opere murarie.
- Il passaggio e la permanenza in porto delle grandi navi che, nonostante l'uso di carburanti speciali, emettono una grande massa di inquinanti oltre ad essere un potenziale pericolo per la città.
- La pressione antropica da afflusso turistico con la conseguente necessità di soddisfare i bisogni primari (nello scorso anno le "presenze" turistiche rilevate sono state 24.000.000 quantità incongrua per una città con un settantamila abitanti. Non esiste un efficace piano di distribuzione dei flussi turistici nella città.

Per quanto riguarda lo stato della laguna si segnala il grave fenomeno di erosione dei fondali della laguna causato dal passaggio di navi di grosso tonnellaggio attraverso il Canale dei Petroli.

Il flusso e riflusso dell'acqua ha eroso i fondali facendo scomparire lo strato "vivo" (per la presenza di alghe e di animali che hanno funzione purificatrice naturale) e portato i fondali a più di 150 cm dagli originari 45/50 cm.

Ma preoccupa ancora di più il fatto che, anche di fronte alla realtà delle conseguenze del canale dei Petroli, si parla di scavarne altri che porterebbero il danno idraulico fino al centro di Venezia.

Infine si segnala che i lavori alla bocca di porto di S. Nicolò hanno finora causato un mutamento significativo della meccanica delle masse in laguna nord. Ciò può essere accettabile di fronte alla protezione dalle acque alte, ma diventerebbe estremamente impattante se l'opera rimanesse incompiuta.