

Dopo l'assalto ai cantieri del Lido riprende il dibattito: intervengono il sottosegretario leghista Stefani e Bertinotti

Blitz al Mose, duello tra politici

Il deputato azzurro Zanettin chiede a Pisanu se c'è un'inchiesta

LIDO. Mentre il deputato di Forza Italia Pierantonio Zanettin firma un'interrogazione parlamentare al ministro dell'Interno e a quello della Giustizia per sapere se la procura della Repubblica di Venezia ha aperto un'indagine sul blitz nei cantieri del Mose, da un lato il sottosegretario leghista all'Ambiente Stefano Stefani e il leader di Rifondazione comunista Fausto Bertinotti intervengono sull'argomento e, naturalmente, lo fanno sostenendo tesi opposte.

«La città di Venezia — afferma Stefani — è un patrimonio mondiale e salvaguardare la sua vivibilità è un impegno prioritario del governo. Il Mose è un progetto ambizioso e importante che porterà valore aggiunto e competitività sul territorio. In Olanda e a Londra sono stati realizzati sistemi simili per difendere il territorio da sciagure come quella di New Orleans. Grazie a sofisticati sistemi di dighe o paratie, le autorità olandesi e inglesi possono ridurre l'impatto di tempeste marine o eventi eccezionali. L'Italia ha messo in campo, per il progetto del Mose, la migliore tecnologia per ridurre o eliminare l'impatto di alta marea e mareggiate permettendo sempre la tutela ambientale della laguna. Un sistema, quello del Mose, che riguarda non solo la realizzazione

delle paratie mobili, ma di tutto un insieme di interventi per migliorare la situazione e salvare Venezia dall'acqua alta».

Per Bertinotti, invece, è necessaria la massima unità tra le forze dell'Unione per l'obiettivo politico «fondamentale» di fermare il Mose. «Per noi il no al Mose è un punto acquisito. E' la nostra posizione da sempre, tanto che sia Casson che Cacciari, nella competizione delle elezioni comunali, si sono pronunciati contro il Mose. Altrettanto hanno fatto tutti i sindaci interessati. Penso quindi che sarebbe davvero un atto di violenza intollerabile imporre a una città, a una popolazione, un'opera che la cultura prevalente della città ritiene pernicioso, dannosa per gli equilibri della laguna la quale ha insegnato a tutti che richiede interventi molto rispettosi del suo divenire, movimenti accorti e non invece interventi traumatici».

Zanettin, invece, chiede a Pisanu e Castelli se sia stato aperto un procedimento penale e quali iniziative si intendano adottare per evitare il ripetersi di danneggiamenti e sabotaggi. L'inchiesta naturalmente è stata già avviata e il procuratore attende la relazione della Digos, che avrebbe identificato almeno una ventina di no-global.

L'OPINIONE

LE DIFESE A MARE, I FANGHI ED IL PORTO

di GIORGIO LORENZATO *

Il sindaco Cacciari ha dichiarato: "il porto è la risorsa strategica di Venezia, è il suo passato ma anche il suo futuro" ed ha proseguito "il futuro delle aree di Marghera è legato alla logistica, allo sviluppo dell'attività portuale, alla crocieristica". Partendo dall'assunto del sindaco ritengo che le opere in fieri di difesa dalle maree debbano avere le caratteristiche di efficienza e di velocità di intervento, perché solo così si riducono al massimo le attese delle navi e si favorisce il ricambio delle acque in laguna. All'operatore portuale interessa che si attivino le difese al massimo un'ora e mezza prima del culmine del previsto fenomeno e si disattivino un'ora dopo il fenomeno medesimo; partendo da tale arco temporale è evidente che il danno al ricambio d'acqua non esiste ed il danno alla navigazione rimane limitato, se non trascurabile. Per i prossimi decenni è prevedibile una situazione di maree simile all'attuale, con accentuazione delle ampiezze di marea nei mesi da ottobre a marzo e durante le sigizie, per una previsione di massimo sei giorni al mese di maree molto sostenute e solo se ci sono condizioni meteo-marine sfavorevoli, quindi massimo trentasei giorni per 2,5 ore pari a 90 / 120 ore di interruzione complessiva del traffico marittimo in sei mesi; di certo sono ben difficili maree sostenute nei mesi da aprile a settembre, salvo singoli casi eccezionali che non possono fare regola. Per quanto sopra non credo che ritardi di alcune ore all'entrata ed all'uscita delle navi possano creare problemi, già oggi le navi attendono in rada più ore ed a volte uno o più giorni per nebbia, in attesa

dell'ormeggio libero, della disponibilità di rimorchiatori, della marea favorevole, della disponibilità di risorse, ecc.; escludo che le navi possano andare su altri scali; ciò accadrebbe solo se non fossero scavati i canali alla quota di progetto, fortunatamente Venezia è il porto più baricentrico rispetto all'hinterland ed ha imprese di sbarco / imbarco economiche ed efficienti, per cui alcune ore di attesa in rada vengono compensate dalle facilities portuali e dalla efficienza delle infrastrutture di penetrazione nel territorio. Ricordo che il porto di Venezia nel recente passato ha perso l'importante traffico di general - cargo / project cargo (merci varie) in favore dei porti di Ravenna, Capodistria e Trieste a causa degli eccessivi tempi nave dovuti alla mancata fornitura di squadre di lavoratori. Circa gli aspetti portuali trovo estremamente grave che il porto sia oggetto di scontro politico; la legge 84 / 94 di riforma portuale, ha previsto un organo come il Comitato Portuale, che non è un consiglio di amministrazione, bensì un organo consultivo formato da forze sociali eterogenee come istituzioni, sindacati, organizzazioni imprenditoriali, uffici pubblici, ecc., organo deputato a contemperare le varie esigenze delle categorie sociali e, nel rispetto delle leggi, dovrebbe programmare ed impostare la politica portuale. Il Mose è progetto studiato da alcuni decenni, se si ritiene possano essere realizzati da subito progetti meno onerosi mi sembra scelta positiva purché detti progetti rispondano a concetti di efficienza e tempestività nella fase di attivazione e di messa a riposo. Per la garanzia di un efficiente porto è indispensabile che i canali di navigazione permettano

l'accesso di navi con pescaggio di circa 36 piedi, con tale soglia i traffici ed il futuro dello scalo sono garantiti, compresi quelli di contenitori; le navi feeder portano i contenitori ai porti del Nord Adriatico ed un efficiente servizio di treni blocco può rifornire il Sud ed il Centro Europa. Il problema dei fanghi e dei pescaggi deve essere valutato e gestito in Comitato Portuale da tutti i soggetti, comprese le istituzioni, che devono farsene carico non solo a parole. I pescaggi sono il vero problema per il porto, non il Mose; su questo fatto necessita concentrarsi e dare soluzioni; le critiche portate sui giornali, minano la credibilità dello scalo e allontanano i soggetti che vogliono investire in porto: i continui allarmismi circa la reale agibilità e funzionalità del porto di Venezia stanno procurando danni enormi allo scalo veneziano. Circa i fanghi, tutti a parole vogliono avere un porto efficiente, perché un porto che funziona crea le fortune dell'hinterland su cui gravita, nessuno però ha il coraggio di farsi carico dei problemi; i pescaggi del porto condizionano l'efficienza e l'economicità dello scalo, ricordo che il porto commerciale è infrastruttura che produce ricchezza senza consumare risorse. Circa infine la realizzazione delle difese a mare ritengo sia indispensabile coordinare la fase di costruzione con il transito delle navi, i terminal devono operare nell'arco temporale delle 24 ore, devono essere realizzati sui canali portuali i previsti pescaggi di 36 piedi utili, per eventuali soste anomale delle navi in rada, causa lavori, vanno previsti specifici indennizzi valutati da idonea commissione formata da Capitaneria ed Autorità Portuale.

* rappresentante
degli imprenditori
ex art. 16 e 18
in Comitato Portuale

MALTEMPO

Allagamenti in centro storico e al Lido Tomano le passerelle per l'acqua alta

Non ha fortunatamente provocato seri danni il violento temporale che ieri, tra le 12 e le 14 circa (orario in cui si è pure registrato il picco dell'alta marea: 90 centimetri), si è abbattuto su Venezia e sulle isole. Nel centro storico, dove le passerelle anti-acqua alta sono comparse con largo anticipo, sono stati segnalati alcuni allagamenti causati dai tombini ostruiti: il più "importante" in un ristorante di Campo San Silvestro, invaso da 3 centimetri d'acqua mista a liquidi fognari. Alcuni testimoni hanno poi riferito che un fulmine aveva centrato il campanile della chiesa

di San Polo, danneggiando un elemento in marmo della croce che sovrasta la torre: una volta intervenuti sul posto, i pompieri non hanno però riscontrato danni visibili alla struttura. Ma i vigili del fuoco hanno lavorato fino a metà pomeriggio per cercare di risolvere i danni provocati dalla pioggia e dal

vento in diverse abitazioni, dove si sono registrate infiltrazioni d'acqua, soprattutto nei seminterrati e ai primi piani, e cadute di intonaco dai muri. A Murano la fitta pioggia ha danneggiato la copertura di un capannone adibito a vetreria e, parzialmente, anche la stessa vetreria, allagata in alcuni punti. Se

al Cavallino il maltempo non ha fatto registrare particolari problemi (tranne il fuggi fuggi dei turisti), al Lido i disagi maggiori si sono verificati in via Jacopo da Riva, laterale di via Sandro Gallo, in lungomare Marconi e D'Annunzio e nelle vie delle Meduse, delle Sirene, delle Alghe e dei Coralli. Allagamenti, questi, che avvengono puntualmente ogni qualvolta la pioggia scende con una certa intensità: in questi casi i tombini, che necessiterebbero di urgenti interventi di manutenzione, non riescono più a ricevere l'acqua e perciò tracimano.

IN GERMANIA

La stampa: «Venezia, la prossima New Orleans?»



Ancora rapporti tra il disastro provocato dall'uragano Katrina negli Stati Uniti e la laguna veneziana. «Venezia, la prossima New Orleans?». Ha titolato così ieri in Germania la "Frankfurter Allgemeine Zeitung", uno dei quotidiani più diffusi di tutta Europa, un articolo nel quale si fa un parallelo tra la città lagunare e la città della Louisiana devastata

dall'uragano Katrina. Il quotidiano tedesco, sul suo sito on-line, ha scelto come illustrazione una fotografia che ritrae Piazza San Marco interamente ricoperta d'acqua (in una giornata di acqua alta). Se al mondo esiste una città minacciata dall'acqua in modo analogo a New Orleans, scrive il quotidiano tedesco, questa è Venezia.

MOSE Dopo il blitz dei no-global interviene il sottosegretario

Stefani: «Venezia è prioritaria per il Governo»

Venezia

«L'occupazione dei cantieri del Mose di Venezia da parte dei no global e le polemiche che ne sono scaturite, hanno dimostrato, ancora una volta, come trattare con leggerezza argomenti delicati e scottanti possa portare a gravi conseguenze». Stefano Stefani, Sottosegretario al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, è intervenuto solo ieri nel dibattito sui lavori del Mose.

«Ho voluto aspettare che le acque si calmassero - ha detto Stefani - per non alimentare polemiche inutili. La città di Venezia è un patrimonio mondiale e salvaguardare la sua vivibilità è un impegno prioritario del governo. Il Mose - ha proseguito Stefani - è un progetto ambizioso e importante che porterà valore aggiunto e competitività sul territorio. In Olanda e a Londra sono stati realizzati sistemi simili per difendere il territorio da sciagure come quella di New Orleans. Grazie a sofisticati sistemi

di dighe o paratie, le autorità olandesi e inglesi possono ridurre l'impatto di tempeste marine o eventi eccezionali. L'Italia ha messo in campo, per il progetto del Mose, la migliore tecnologia per ridurre o eliminare l'impatto di alta marea e mareggiate permettendo sempre la tutela ambientale della laguna. Un sistema, quello del Mose, che riguarda non solo la realizzazione delle paratie mobili, ma di tutto un insieme di interventi per migliorare la situazione e 'salvare' Venezia dall'acqua alta».

«Bisogna sempre ricordare - ha concluso Stefani - che l'allarme per l'alta marea, oltre a mettere a rischio le bellezze storiche e artistiche della città, è anche un problema di disagio cittadino: l'acqua alta crea difficoltà ai collegamenti, alle attività commerciali, impedendo il normale svolgere della vita lavorativa. Completare l'opera sarà determinante per salvare Venezia e credo che qualsiasi governo, di qualsiasi colore, comprenda questa necessità».

L'OPINIONE

IL MOSE SCELTA DIRETTA DELLA LEGGE

di ENNIO FORTUNA

Lo spunto per queste riflessioni mi viene soprattutto dall'attenta lettura della sentenza del Consiglio di Stato con la quale sono stati respinti tutti i ricorsi contro la decisione di passare alla realizzazione delle dighe mobili.

Ebbene i supremi giudici amministrativi fanno notare che il sistema è stato direttamente previsto e voluto dalla legge. In particolare l'art. 3 della legge 139/92 prescrive che "gli interventi di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici sono eseguiti alla luce del piano approvato dal Comitato nell'adunanza del 19.06.1991". Sempre il Consiglio di Stato precisa che il

piano si articola nelle paratoie mobili alle bocche di porto, specificando anche le varie modalità di apertura e di chiusura delle dighe, le quote e ogni altro particolare necessario.

Dunque è proprio la legge che ha voluto il Mose, investendo il Comitato di ogni competenza quanto all'esecuzione. Occorre ancora un altro sì, specificamente rivolto alla conformità urbanistica, da parte di una Conferenza di servizi, diversa dalla Commissione di Salvaguardia? E in caso positivo possono essere sospesi i lavori, oppure questi possono andare avanti in attesa di un altro ipotetico assenso?

Secondo me occorre anche riflettere che la competenza della Commissione di Salvaguardia è stabilita genericamente per ogni opera, anche statale, incidente sul sistema della salvaguardia, ma che il Mose è previsto da una legge speciale, anzi specialissima, e sempre nell'ambito della finalità fondamentale della salvaguardia.

In definitiva, prima di prendere in esame l'eventuale, ventilata necessità di un altro permesso, occorre chiedersi se fosse davvero indispensabile perfino quello della stessa Commissione di Salvaguardia. A proposito del quale vale comunque la pena di sottolineare che il nulla osta di quest'ultima è stato specificamente impugnato dalle associazioni ambientaliste e dalla Provincia di Venezia, e che il TAR del Veneto prima e il Consiglio di Stato dopo hanno respinto ogni censura di forma e di sostanza,

confermandone la decisione.

In definitiva il sì della Salvaguardia è ormai definitivo e certamente inoppugnabile. Ma mi chiedo anche se e come la Salvaguardia avrebbe potuto negare il nulla osta di fronte ad una scelta della stessa legge, ripeto, addirittura dettagliata. Evidentemente, ma pochi sembrano essersene accorti, la legge ha impostato per il Mose, e sempre ai fini della salvaguardia della città, una procedura del tutto specifica e peculiare che prescinde dalla stessa Commissione, il cui parere, una volta richiesto, secondo me ad abundantiam, avrebbe potuto al massimo tradursi in un suggerimento, in una raccomandazione al Comitato di ulteriori interventi, di correzioni o di modifiche al piano.

Mai la Commissione avrebbe potuto dire di no, puramente e semplicemente, essendo ovviamente soggetta alla legge, né oggi potrebbe farlo un'autorità diversa, neppure sotto il profilo urbanistico, tanto più se si considera, è lo stesso Consiglio di Stato a sottolinearlo, che il Mose è stato ufficialmente inserito tra le infrastrutture di carattere tecnologico-strategico (art.1 L. 21/12/2001 nr.443 e deliberazione CIPE del 21/12/2001), e che l'opera deve presentare le caratteristiche dettagliatamente specificate nel piano alle tre bocche di porto, in una con gli interventi complementari, pure approvati e in corso di realizzazione.

Non si vede, cioè, come sarebbe possibile ad un'altra autorità dire di no, dove la Salvaguardia, e forse inutilmente, ha detto di sì, ora anche inoppugnabilmente, a prescindere dalla riflessione che la legge stessa, in particolare sotto il profilo urbanistico, ha compiutamente specificato il dove e il come.

Ma qualcuno ha l'autorità di sospendere i lavori?

Il Comune, se ho capito bene la sua posizione, non sempre chiara e netta, sembra pensare che il Comitato possa farlo, in attesa del parere di un'ipotetica Conferenza di servizi. Ma il Comitato ha solo il compito (è sempre il Consiglio di Stato a dirlo) di presiedere all'attuazione degli interventi, non di deciderli (e sono già decisi). Certamente può sospenderli con legge apposita il Parlamento o il Governo con un decreto-legge, se ritenesse urgente e indispensabile il provvedimento, ma la parola definitiva sarebbe comunque delle Camere. Ma è tecnicamente am-

missibile una sospensione dei lavori per un motivo di semplice competenza formale (una Conferenza di servizi, invece della Salvaguardia) tra l'altro certamente superato in sede giudiziaria, visto che il Consiglio di Stato ha riconosciuto, se pure implicitamente, la competenza esclusiva della Commissione di Salvaguardia, confermandone la decisione nel merito, e che, comunque, un'autorità diversa non potrebbe mai negare un assenso acquisito in sede legislativa (ad opera del Parlamento) e in sede amministrativa (ad opera del Comitato)?.

Ecco perché, in sintesi, continuo a pensare che la cosa migliore, forse l'unica da fare, è concentrarsi su ancora possibili miglioramenti al progetto, certamente nella disponibilità del Comitato, perché nell'ambito dei poteri delegatigli dalla legge. Il Comitato deve infatti realizzare il Mose, ma deve farlo il meglio possibile, almeno finché un'altra legge, eventualmente, dovesse decidere per una scelta diversa.

Insomma il Mose è una scelta dello Stato al massimo livello formale (la legge), deve essere realizzato senza alternative, salvo che un'altra legge revochi la decisione, o la sostituisca con una diversa. Il Comitato ha compiti importanti, ma meramente esecutivi, e sicuramente non può sospendere i lavori, o comunque impedire o ostacolare la realizzazione del sistema. E' vero però che il Comune, ma non senza ambiguità, continua a parlare di progetti alternativi, ma questi, posto che esistano e siano validi (per ora sono solo bozze o idee da precisare), dovrebbero

essere prima approvati per legge, se si vuole che sostituiscano il Mose, e occorrerebbero anni ed anni solo per questo.

Forse vale, del resto, la pena di ricordare che molte, quasi tutte le soluzioni, oggi proposte come nuove e alternative, sono state in effetti, in tutto o in parte, già esaminate e scartate per inidoneità tecnica o funzionale, e comunque somigliano al Mose e non valgono il Mose. Non a caso, separano, come il Mose, il mare dalla laguna con vari sistemi di chiusura alla bocche, ma neppure sulla carta garantiscono la stessa affidabilità, un'analoga flessibilità, a parte la carenza di ogni sperimentazione.

Un cenno particolare merita invece quella, sicuramente la più interessante, che propone di spostare il porto

turistico fuori dal bacino, di ridurre i fondali alle tre bocche e di restringerle mediante affondamento, solo nel periodo invernale, di appositi cassoni. Qui il contesto cambia radicalmente, ma non è affatto detto che i veneziani intendano rinunciare all'approdo in laguna, ciò che porterebbe i turisti visitatori fuori città. E poi è possibile e valida una simile costruzione, chi la intraprenderebbe, quanto tempo prenderebbe, quanto costerebbe, e quali ne sarebbero gli effetti? E che cosa faremmo della stazione marittima appena risistemata con spese ingenti? E gli interventi sui fondali e alle bocche (questi, in gran parte, già esaminati e scartati) non avrebbero effetti negativi sull'equilibrio idrodinamico e igienico della città?.

Trovo anche discutibile, almeno oggi, l'idea del referendum consultivo, anche se io stesso la lanciai, a suo tempo, dalle colonne del giornale, ma mancava ancora l'approvazione finale del progetto. A progetto approvato e già in fase di realizzazione, un referendum sarebbe una spesa inutile, salvo che il Comune intenda limitarsi a "contare" i favorevoli e i contrari al Mose, il che potrebbe forse servire, almeno politicamente. Insomma, salvo errori, la scelta del Mose appare allo stato, specie nel quadro dell'attuale contesto urbano, industriale, commerciale e turistico, irreversibile (e oltretutto fermare i lavori per fare un'altra, diversa opera costerebbe una follia) ma, salvo che emerga una soluzione miracolistica (di cui non c'è alcuna traccia) da sottoporre, allora al più presto, all'attenzione del Parlamento, tutta la discussione, ancora viva sul Mose, dovrebbe essere orientata verso possibili miglioramenti del progetto. Tenendosi presente che se si continua nei termini vaghi di oggi, tra un po' non sarà più possibile neanche questo, perché i lavori saranno troppo avanzati. Sarà sempre impossibile fermarli, ma non sarà più possibile il miglioramento del progetto, e costerebbe in modo assolutamente proibitivo lo smantellamento di quanto già fatto e la sostituzione con un'altra opera che poi ben difficilmente (basta riflettere sulle ipotesi alternative presentate in Comune) sarebbe meglio del Mose.

Ma il pericolo vero è un altro: quello di un'ulteriore discussione trentennale, e non per fare una cosa diversa, ma per non fare nulla.

Ennio Fortuna