

Da rifare il progetto di abbellimento dell'opera alla Bocca di porto del Lido di Venezia elaborato dall'Università veneziana di architettura

# Mose, la Soprintendenza boccia lo Iuav

## Venezia

Nell'estate 2004 la convenzione tra il Consorzio Venezia Nuova e l'Istituto universitario di architettura aveva provocato in città furiose polemiche. Si trattava, infatti, di "abbellire" il Mose, ovvero di temperare l'impatto estetico e paesaggistico delle chiuse mobili alle bocche di porto con un progetto di "inserimento architettonico e ambientale". A un anno e mezzo di distanza, però, il lavoro presentato dallo Iuav per la bocca di porto di Lido è stato bocciato dalla Soprintendenza ai Beni ambientali architettonici, che ha chiesto proposte più rispettose dal punto di vista naturalistico e paesaggistico.

All'epoca il Senato accademico si era spaccato e i tre Dipartimenti teoricamente più titolati a intervenire (Urbanistica, Pianificazione, Storia del paesaggio), avevano votato contro, sostenendo che un grande istituto di ricerca non avrebbe dovuto collaborare a un discusso progetto destinato a modificare per sempre il volto della laguna, mentre avrebbe dovuto approfondirne tutti gli aspetti controversi. Sindacati, dipendenti, studenti avevano avviato una raccolta di firme, sottolineando oltretutto che nei bilanci dello Iuav non si trovava traccia dei

650 milioni di euro previsti per il lavoro dalla convenzione. E infatti l'iniziativa è stata coordinata da Isp, Iuav Studi e Progetti, una società strumentale dell'Istituto di Architettura.

Lo studio ha visto al lavoro diversi esperti, tra i quali i docenti Iuav Alberto Cecchetto per la bocca di Malamocco e Al-

*L'organismo di tutela dei  
Beni ambientali e architettonici  
ha richiamato lo Iuav  
ad una maggiore attenzione  
al rispetto di natura e paesaggio*

do Aymonino per quella di Chioggia. L'"abbellimento" della bocca di Lido era stato affidato allo stesso preside della Facoltà di Architettura, Carlo Magnani, ma dopo diverse riunioni col Magistrato alle Acque (organo periferico del ministero dei Lavori pubblici) e col Consorzio Venezia Nuova (progettista e realizzatore del Mose), la Soprintendenza ha bocciato il progetto.

Edifici e opere a servizio diretto del Mose, ha detto la Soprintendenza, vanno anche bene, ma tutto il resto è da rifare, «per gli

eccessivi volumi e per il tipo di intervento proposto dai caratteri non propriamente paesaggistici». Di fatto, la Soprintendenza ha accettato gli edifici che, essendo parte funzionale del progetto, sono solo marginalmente modificabili nella volumetria e nella localizzazione, ma ha bocciato proprio tutto ciò che aveva giustificato il ricorso allo Iuav: i percorsi pedonali, il centro visitatori, gli ormeggi, la spiaggia sull'isola artificiale di 7 ettari che sta per nascere nel mezzo della bocca di porto; i parcheggi, il ristorante, i bastioni attrezzati, il museo del Mose a Punta Sabbioni; i giardini attrezzati, i percorsi ciclopedonali, le terrazze a mare a San Nicoletto.

«Per le stesse aree - ha prescritto la Soprintendenza in un verbale finale - dovranno essere studiate delle soluzioni più "naturalistiche", a verde, per le quali dovrà essere sviluppata un'adeguata proposta secondo i criteri propri dell'architettura del paesaggio». Per sicurezza, la Soprintendenza ha chiesto una planimetria della bocca di Lido, con lasciate a verde e «da riprogettare secondo i criteri propri dell'architettura del paesaggio» tutte le aree che non siano funzionalmente collegate alle barriere mobili.

**Silvio Testa**

# La Soprintendenza bocchia "l'arredo" al Mose

"Niet" degli uffici al progetto di "inserimento architettonico e ambientale" dello Iuav, chieste soluzioni più "naturalistiche"

Radicale revisione. In tema di salvaguardia lagunare le due paroline vanno sempre più di moda: se il Comune, infatti, le ha usate a proposito del Mose, chiedendo di ridiscutere il progetto delle chiuse alle bocche di porto, ora ci si è messa anche la Soprintendenza ai Beni ambientali e architettonici, che ha bocciato il progetto dello Iuav per l'inserimento architettonico e ambientale delle stesse dighe mobili alla bocca di Lido, avviato nell'estate del 2004 dietro compenso di 650 milioni di euro nonostante le veementi polemiche scoppiate all'Università. «Baggianate», aveva replicato il rettore, Marino Folin.

Per usare un termine polemico lanciato dagli ambientalisti, i "mutandoni" proposti dalla Facoltà di Architettura per temperare l'impatto visivo del Mose non vanno bene, e vanno riprogettati con più rispetto dell'ambiente

del paesaggio. Recentemente, infatti, è stato sottoscritto il verbale di un incontro tra Soprintendenza, Magistrato alle Acque e Consorzio Venezia Nuova, dedicato appunto alla valutazione delle proposte dello Iuav per l'inserimento architettonico e ambientale delle opere alla bocca di Lido, presentate dallo stesso preside di Facoltà di Architettura, Carlo Magnani. E il risultato è stato negativo. «Non si concorda - ha infatti fatto verbalizzare la Soprintendenza - con le scelte adottate per le nuove aree che

si andranno a realizzare non interessate dalla presenza di edifici o strutture legate al funzionamento delle barriere mobili, per gli eccessivi volumi e per il tipo di intervento proposto dai caratteri non propriamente paesaggistici».

Cosa vuol dire? «Significa - ha spiegato il soprintendente regionale, Pasquale Bruno Malara (nella foto) - che il nostro orientamento è per una revisione delle parti del progetto non a servizio delle barriere mobili». La Soprintendenza, cioè, ha accettato alcune modifiche in termini di volumetrie e di collocazione degli edifici e delle strutture legate al Mose, funzionalmente intangibili, ma ha bocciato tutto il resto. Ovvero proprio quello che doveva temperare l'impatto del progetto e in qualche modo renderlo più accettabile: il centro visitatori, i percorsi pedonali, la spiaggia sull'isola da 7 ettari che sta sorgendo davanti al Bacàn, i parcheggi, il ristorante, il museo del Mose a Punta Sabbioni, i giardini attrezzati, i percorsi ciclopedonali, le terrazze a mare a San Nicoletto. Tutto da rifare.

«Per le stesse aree - ha infatti disposto la Soprintendenza - dovranno essere studiate delle soluzioni più "naturalistiche", a verde, per le quali dovrà essere sviluppata un'adeguata proposta secondo i criteri propri dell'architettura del paesaggio». La Soprintendenza ha quindi chiesto che la relazione presentata dall'ing. Alberto Scotti (progettista del Mose) sia integrata da una foto satellitare della bocca di Lido prima dell'avvio dei lavori e da un nuovo capitolo contenente una planimetria con evidenziati gli edifici legati al funzionamento delle barriere mobili, mentre le altre aree dovranno essere lasciate come a verde, «da riprogettare secondo i criteri propri dell'architettura del paesaggio».

Silvio Testa

**IL DISSINO PIERLUIGI BERSANI**

## «Salvaguardia, discutiamone»

Dopo il segretario, Piero Fassino, anche il responsabile Economia dei Ds, Pierluigi Bersani, ha garantito che in caso di vittoria del Centrosinistra alle prossime elezioni non si farà il Mose contro la volontà della città.

Bersani è stato a Venezia ieri mattina, partecipando a un incontro pubblico in sala San Leonardo, e poi facendo un giro a piedi per Cannaregio, soffermandosi in diverse botteghe artigiane per sentire l'umore della gente. «In generale - ha detto riferendosi ai temi locali -, e come si è già visto quando eravamo noi al governo, ci sarà sempre un "tavolo Venezia", sul quale trattare con le amministrazioni locali i grandi problemi ambientali, infrastrutturali, sociali».

Bersani ha sostenuto che la salvaguardia di Venezia e della laguna è un tema complesso, da af-

frontare in maniera articolata e sistemica, e ha aggiunto che l'intera partita andrà discussa e all'occorrenza ridiscussa coi veneziani. «Cosa vuol dire "radicale revisione" del progetto alle bocche di porto?», si è chiesto riferendosi alle conclusioni dell'ordine del giorno sulla salvaguardia approvato all'unanimità dalla giunta comunale. «Significa - ha risposto - che l'amministrazione si rivolgerà al tavolo permanente, e che nulla verrà fatto a dispetto dei veneziani, ma che si cercheranno assieme le soluzioni più accettabili, compatibili, efficienti».

Bersani ha terminato garantendo che il nuovo governo, se di Centrosinistra, non perderà tempo. «Ci impegnamo fin d'ora - ha infatti concluso - a discutere immediatamente con la città i problemi della salvaguardia».

Infrastrutture / Legge obiettivo

# Delusioni dal project financing

Tra i successi il Passante di Mestre e il Mose, tra i flop le nuove autostrade e la bretella di Genova

**T**ra i successi fatti segnare dal Governo Berlusconi in materia di grandi opere c'è l'avvio dei lavori per il Passante autostradale di Mestre (dovrebbe essere pronto per il maggio 2008), il Mose a Venezia (stanziati 1,2 miliardi su un costo totale di 4,1, lavori al 10%) e la Variante di Valico sulla A1 (sarà pronta nel 2010). La prosecuzione dei cantieri per l'alta velocità ferroviaria Torino-Milano-Napoli (realizzati in tutto lavori per 19,8 miliardi su 30 totali). La firma dei trattati internazionali con Austria e Francia per le nuove linee ferroviarie del Brennero e della Torino-Lione. L'appalto a general contractor per 5 dei 7 maxi-lotti per completare l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria. L'aggiudicazione dei lavori per il Quadrilatero stradale Marche-Umbria e la linea C del metrò di Roma.

Tra i fallimenti, invece, va segnalato il project financing per realizzare nuove autostrade: dopo cinque anni sono ancora ferme la Milano-Brescia (Brebemi), le due Pedemontane (veneta e lombarda) e la tangenziale est esterna di Milano. Bloccate, sempre nel campo del project financing, le nuove opere su cui molto aveva puntato l'Anas: la Mestre-Orte-Civitavec-

chia non ha fatto passi avanti dopo la proposta Bonsignore del 2003 (costa 12 miliardi, e lo Stato dovrebbe metterne la metà). Nessun passo avanti anche per il Passante autostradale di Bologna, e tempi lunghi anche per la bretella ovest di Genova.

## Stanziati

Dal project financing il Governo contava di ottenere investimenti per 33 miliardi di euro, ma sono rimasti in sostanza solo gli 8,6 miliardi delle concessionarie autostradali, già concordati nel

**11 miliardi  
in quattro anni,  
ma circa metà  
delle opere  
approvate  
è senza fondi**

1997-1999. Grosse difficoltà hanno incontrato i nuovi progetti, da una parte per le procedure lunghe e piene di incognite e richieste di modifica, e poi per la necessità di stanziare comunque quote rilevanti di finanziamento pubblico.

La mancanza di fondi è stata in effetti una delle principali difficoltà del programma delle grandi opere, soprattutto rispetto alle aspettative. I fondi stanziati direttamente dal Governo Berlusconi per le infrastrutture strategiche ammontano a 11 miliardi di euro, a cui si devono aggiungere i circa

7 miliardi di Tav-bond emessi da Ispa (ora riassorbita da Cassa Depositi e prestiti) fuori dal bilancio dello Stato.

Al 20 marzo 2006 il Cipe ha approvato 123 interventi della legge obiettivo per un valore di 73,418 miliardi di euro. Di questi il 44,6% è coperto da finanziamenti, pari a 33,792 mld (compresi gli 11 miliardi citati sopra, ed esclusi invece i debiti Tav per la

Torino-Milano-Napoli, opera già approvata prima della legge obiettivo), mentre il 55% dell'importo è con risorse da reperire (40,626 mld). Questi dati derivano da una elaborazione di «Edilizia e Territorio» (Il Sole 24 Ore) su dati Ance.

Circa 10 miliardi dovrebbero arrivare con Tav-bond per le tratte alta velocità Milano-Verona e Genova-Milano, mentre altri 2,8 mld sono calcolati, sempre con emissioni obbligazionarie, per il

Ponte sullo Stretto. I finanziamenti mancanti direttamente dallo Stato restano comunque 27,8 miliardi di euro.

L'ultimo maxi-Cipe in programma distribuirà gli ultimi 1,1 miliardi messi a disposizione dalla Finanziaria 2006, e dovrebbe approvare opere per almeno 6-7 miliardi.

L'Ance calcola infine le opere della legge obiettivo effettivamente affidate in appalto: sono 68, per un valore di 33,812 miliardi. Si

tratta del 19,5% del costo totale del programma legge obiettivo come ricalcolato dal Ministero (173 miliardi), solo il 13% se si prende il dato Cresme/Camera dei Deputati (264 mld). Calcolando il dato ufficiale del Ministero delle Infrastrutture sulle opere «appalate e/o cantierate», pari a 51,2 miliardi, si arriva al 29,5% del costo totale «fonte Ministero», o al 19,3% «fonte Camera».

PAGINA A CURA DI  
**Alessandro Arona**

## ■ OPERE APPROVATE DAL CIPE

al 20 marzo 2006 - in milioni di euro

|                           |                |
|---------------------------|----------------|
| <b>Costo totale</b>       | 73.418         |
| <b>Importo finanziato</b> | 32.792 (55,3%) |
| <b>Da finanziare</b>      | 40.626 (44,6%) |

## ■ OPERE APPALTATE

|  |               |
|--|---------------|
| In milioni di euro   |               |
| <b>Appaltate con gara</b>                                    | 23.034        |
| <b>Affidate senza gara e sbloccate dalla legge obiettivo</b> | 10.778        |
| <b>Av Torino-Milano</b>                                      | 6.879         |
| <b>Av Padova-Mestre</b>                                      | 440           |
| <b>Mose</b>  | 3.441         |
| <b>Totale</b>  | <b>33.812</b> |

## CONCESSIONARIE, NUOVI INTERVENTI CON I RINNOVI DELLE CONVENZIONI

**N**uovi investimenti per l'ammodernamento della rete autostradale sono stati concordati dall'Anas con sei società concessionarie, in sede di rinnovo quinquennale delle convenzioni del 2000. Per la **Brescia-Padova Spa** sono previste opere per 2,9 miliardi, di cui 1,5 già concordate nel 1999 e 1,5 "nuove", tra cui in particolare la Valdastico nord, 40 chilometri

di completamento della A31 Vicenza-Piovene, mentre la tratta sud da 54 km, già in costruzione, è tra le opere confermate.

Per l'**Autocamionale della Cisa** è stata concordata la realizzazione degli 82 km di completamento della A15 Parma-La Spezia verso Verona e la A22, per un costo di 1,8 miliardi. Per l'**Ativa** (in tutto 100

milioni) è prevista la realizzazione della quarta corsia sulla tangenziale di Torino. Per le **Autostrade Centro Padane** il piano conferma il raccordo Ospitaletto-Montichiari (Brescia). Per l'**Autostrada dei Fiori** sono previsti interventi per 190 milioni. Via libera infine alla Rav (Valle d'Aosta), con completamenti per 115 milioni.

La società Stretto di Messina e l'Impregilo hanno sottoscritto l'intesa per la progettazione e realizzazione dei lavori

# Firmato il contratto per il Ponte

*Al via un'operazione da 3,9 miliardi - Proteste dell'Unione*

28.3.2006 Sole 24 Ore

**ROMA** ■ È stato firmato ieri dalla società Stretto di Messina, concessionaria del Ponte, e da Impregilo, capofila del gruppo vincitore della gara, il contratto da 3,9 miliardi per la progettazione definitiva ed esecutiva e per la realizzazione dei lavori dell'opera voluta dal Governo Berlusconi. Il contratto prevede dieci mesi di tempo per la progettazione definitiva ed esecutiva e cinque anni per realizzare i lavori.

La firma ha immediatamente scatenato polemiche da alcuni settori del centro-sinistra, considerando che l'Unione ha già scritto chiaro nel proprio programma di voler sospendere e riconsiderare l'opportunità dell'opera. Fausto Bertinotti ha definito il Ponte «un'opera coloniale». Durissimo l'attacco della Verde Anna Donati sulla stipula di ieri. «La firma del contratto fra società Stretto di Messina e Impregilo per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva del Ponte — dice Donati — è una grave forzatura pre-elettorale. Sarebbe stato meglio attendere le indicazioni del nuovo Governo, anziché assicurare subito un regalo a Impregilo, a spese dei contribuenti».

Di tutt'altro avviso la dichiarazione di Pietro Ciucci, amministratore delegato della Stretto di Messina. «La firma del contratto — ha detto — è il naturale completamento della gara, dopo l'aggiudicazione definitiva deliberata dal nostro cda e dopo la recente sentenza del Tar Lazio che ha respinto la richiesta di sospensiva. La gara è stata particolarmente impegnativa, sia per il valore di oltre quattro miliardi di euro sia per l'unico

impegno dell'opera da realizzare, e ha coinvolto numerosi operatori nazionali ed internazionali».

Per Ciucci, quindi, non sarebbe stato corretto lasciare Impregilo senza contratto dopo lo sforzo sostenuto per la gara. Quanto alla decisione del Tar Lazio, aveva respinto il ricorso avanzato da Astaldi, capofila dell'altro consorzio in gara.

Ciucci ha anche ricordato che «il primo

l'opera, nell'ipotesi vinca il centro-sinistra (il centro-destra prevede invece di andare avanti nella realizzazione).

Vediamo qualche cifra riguardo alla polemica fra Ciucci e la Donati. In particolare, cerchiamo di definire quello che Donati chiama «regalo» in favore di Impregilo, quanto cioè la società concessionaria dovrà pagare al general contractor per la progettazione definitiva ed, eventualmente, esecutiva nel caso di successiva sospensione del progetto da parte del Governo.

Da quanto riferisce la società Stretto di Messina, il contratto firmato prevede che la concessionaria abbia la facoltà, a suo insindacabile giudizio, «di recedere dal contratto in qualunque tempo e qualunque sia lo stato di esecuzione dell'opera». Non è prevista alcuna penale, «in caso di risoluzione del contratto per cause non imputabili al contraente generale, prima dell'approvazione del progetto definitivo e successivamente del progetto esecutivo». Al contraente generale «spetterebbe il

## Penale fino a un massimo di 300 milioni

■ **Il costo della progettazione.** Il valore contrattuale della progettazione definitiva è fissato a 66 milioni, quello della progettazione esecutiva a 56 milioni. È una parte di questi valori che Stretto di Messina dovrà pagare al general contractor nel caso di una sospensione da parte del Cipe del progetto entro l'anno.

■ **Le penali.** Fino all'approvazione definitiva del progetto definitivo da parte del Cipe, non è prevista alcuna penale, ma solo il pagamento delle «prestazioni correttamente eseguite, nonché il rimborso delle eventuali spese sostenute purché giustificate e ritenute congrue dalla Stretto di Messina». Dopo l'apertura dei cantieri, in caso di interruzione dei lavori per cause non addebitabili al

contraente generale, Stretto di Messina dovrà pagare il 10% sulla parte non ancora realizzata e fino ai quattro quinti del contratto. La penale massima ipotetica è quindi di 300 milioni.

■ **La composizione del consorzio appaltatore.** Impregilo guida il raggruppamento temporaneo con una quota del 45%. Gli altri partner sono la spagnola Sacyr (18,7%), Condotte d'Acqua (15%), la Cmc di Ravenna (13%), la giapponese Ishikawajima-Harima Heavy Industries (6,3%), il consorzio stabile Aci (2%). Per la progettazione saranno incaricati le società danesi e canadesi Cowi A/S, Sund & Baelt A/S e Buckland & Taylor Ltd.

pagamento delle prestazioni correttamente eseguite nonché il rimborso delle eventuali ulteriori spese sostenute purché giustificate e ritenute congrue dalla Stretto di Messina». Il corrispettivo previsto nel contratto per la progettazione definitiva è pari a 66 milioni: questa, presumibilmente, la cifra che Impregilo dovrebbe incassare entro fine anno. A questa si dovrebbero aggiungere le altre spese sostenute e riconosciute, difficilmente quantificabili. Il valore della progettazione esecutiva è invece pari a 56 milioni.

In occasione di questa ultima approvazione, il Cipe avrà l'occasione di bloccare

impegno del contraente generale riguarderà la predisposizione del progetto definitivo» e che «in parallelo il contraente generale dovrà definire la propria organizzazione sul territorio nonché avviare, come previsto dal contratto, le indispensabili attività di formazione professionale del personale locale». Il completamento del progetto definitivo, che dovrà poi passare un nuovo esame prima della società concessionaria e poi del Cipe, è previsto per fine 2006.

GIORGIO SANTILLI