

PORTUALITÀ

Grandi navi al Lido, Marittima libera

Il segretario regionale Ds: «Portando i passeggeri alla bocca di porto supereremmo il Mose»

Venezia

«L'alternativa al Mose non è il nulla». Il segretario regionale dei Ds, Cesare De Piccoli, è stato molto chiaro nel presentare ieri alle commissioni consiliari Decima (Legge speciale) e Quarta (Lavori pubblici) il suo progetto di trasferimento del porto passeggeri dalla Marittima alla bocca di porto di Lido, condizione per un radicale cambio di prospettiva nella salvaguardia lagunare. «Serve comunque un intervento significativo delle maree alle bocche di porto», ha dunque premesso De Piccoli, sottolineando però «che non vinci il Mose con un'altra opera ingegneristica, ma con un nuovo paradigma del rapporto tra Venezia e portualità».

Il Mose, ha sostenuto De Piccoli, resta invece nell'ambito dell'organizzazione portuale quale si è costruita da fine '800 ad oggi, ma con l'esito paradossale che la cura, proposta proprio per rendere la salvaguardia compatibile col porto, finirà per ammazzare il paziente. «La realizzazione del Mose chiude il porto di Venezia», ha scandito De Piccoli, e tutta la sua relazione ha puntato a sostenere l'assunto.

«I dati dimostrano - ha sottolineato De Piccoli - che il Mose è destinato a 383 chiusure all'anno, non i 38 casi all'anno indicati dal Consorzio». Ciò significa che il 30 per cento delle 5056

navi che passano per le bocche di Lido e Malamocco dovranno restare per giorni in rada, e che nei mesi invernali il porto sarà chiuso permanentemente:

una prospettiva devastante, che fa passare quasi in secondo piano altre due critiche di De Piccoli al Mose: ovvero la sua difformità alle prescrizioni di sperimentabilità, reversibilità, gradualità imposte dalla legge, e l'incertezza sull'agibilità del porto negli 8 anni dei lavori che spingeranno gli operatori a preferire Trieste e Ravenna.

De Piccoli è arrivato alla sua conclusione ipotizzando come più probabile lo scenario di innalzamento del livello medio del mare di 35 cm da qui al 2100, proposto dall'Ipcc (organismo scientifico dell'Onu), incrociato a titolo d'esempio con la serie storica delle acque alte del 2002 sopra i 110 cm (14) e sopra i 75 (153): ciò porta a ipotizzare nel 2100 153 acque alte sopra i 110 cm. Secondo il Consorzio, però, gli scenari in caso di acqua alta sono tre, legati all'incertezza delle previsioni: falsi allarmi che si fermano prima della chiusura del Mose (30 per cento dei casi, navi fuori per 2 ore); falsi allarmi che si concludono a chiusura già avviata (30 per cento dei casi, navi fuori per 3 ore); allarmi veri (30 per cento dei casi, navi fuori per 6 - 8 ore). Dunque, si avrebbero 153 chiusure effettive, 115

semi chiusure, 115 falsi allarmi: ovvero 383 sospensioni del traffico navale.

«L'alternativa - ha concluso De Piccoli - è spostare la stazione marittima in prossimità della Bocca di Lido, liberandola dal vincolo portuale». La proposta prevede di creare un'isola artificiale all'altezza di Cavallino, prefabbricata e rimovibile, in grado di ospitare fino a 8 grandi navi contemporaneamente per 3 milioni di passeggeri all'anno. I fondali delle bocche di porto potrebbero venire ridotti (7 metri al Lido, 12,30 a Malamocco, 8 a Chioggia) e così le sezioni, d'inverno, con navi porta (250 metri al Lido, 300 a Malamocco, 250 a Chioggia), riducendo il ricambio in modo compatibile con la qualità dell'acqua in laguna e abbassando i livelli di marea a Punta della Salute di 21,57 cm.

Tra i corollari, la "rinaturalizzazione" del Canale dei Petroli per ridurne gli effetti, la chiusura del Canale Vittorio Emanuele, la possibilità di ridisegnare il volto della città attraverso il riutilizzo urbanistico della Marittima liberata e il rilancio di Castello Est - Arsenale. «Un'idea di assoluta semplicità rispetto alla assoluta complessità del prototipo Mose», ha commentato Cacciari; «un progetto che rimuove alle radici un modello di sviluppo portuale - industriale che ha finito per portare il mare in laguna», ha concluso il vicesindaco, Michele Vianello.

Silvio Testa

«Perla», stop alle acque alte senza il Mose

In Comune il progetto di De Piccoli: fondali rialzati e grandi navi a Punta Sabbioni

di Alberto Vitucci

Le grandi navi a Punta Sabbioni, lontano da San Marco. I moli foranei modificati, e i fondali del Lido rialzati e ristretti durante la stagione invernale. Risultato, acque alte diminuite di almeno 20 centimetri, soldi risparmiati e Mose reso del tutto inutile. Ma, soprattutto, rilancio dell'economia portuale oggi stretta dalla crisi e dalla minaccia delle dighe mobili. E' questa la ricetta illustrata ieri a Ca' Farsetti da Cesare De Piccoli, ex parlamentare e segretario regionale dei Ds, esperto di laguna e Legge Speciale.

Il progetto si chiama «Perla» (Portualità e riequilibrio lagunare), ed è stato illustrato nell'ambito delle audizioni sulle alternative al Mose nelle commissioni consiliari presiedute da Paolino D'Anna e Valerio Lastrucci. Con una novità: ad ascoltare De Piccoli c'erano ieri il sindaco Cacciari, il vicesindaco Vianello e gli assessori Fincato, Rumiz e Miraglia, oltre ai consiglieri di tutte le forze politiche. E l'apprezzamento è stato unanime. «Il Mose chiuderà il porto di Venezia», ha esordito serio De Piccoli, «le questa città non può permettersi di perdere la sua attività economica principale insieme al turismo. Ve la immaginate una nave lunga 350 metri che entra nella conca con il mare mosso?». La soluzione prevede una nuova stazione marittima «galleggiante» davanti a Punta Sabbioni, capace di ospitare fino a otto meganavi da crociera. «In questo modo, liberando la bocca di Lido dal vincolo portuale», argomenta

De Piccoli, «i fondali potrebbero essere rialzati da 12 a 7 metri, i varchi ristretti con

barche-porta nella stagione invernale fino a 250 metri, i moli modificati e la bocca ristretta. Si otterrebbe così una riduzione dei volumi d'acqua che entrano in laguna del 45 per cento, e dunque delle acque alte fino a 21 centimetri». Secondo obiettivo sarebbe quello di eliminare il passaggio delle grandi navi davanti a San Marco. Questione di tutela, ma anche di sicurezza. «Cosa deve succedere per convincerci che quella situazione è insostenibile?»

In questo modo», secondo De Piccoli, si darebbe anche nuovo impulso all'attività croceristica, destinata a crescere ulteriormente nei prossimi anni. Si libererebbe l'area strategica della Marittima e si otterrebbe uno sviluppo dell'area Lido-Punta Sabbioni. Alternativa concreta al Mose, dunque, che ora il Comune potrebbe far propria. «Il Porto sta perdendo traffici

perché non è diretto da nessuno», ha accusato il vicesindaco Vianello, «occorre studiarne un rilancio cominciando dalle crociere. Quanto al Mose, le previsioni dell'Ipcc che

se permettete è un po' più autorevole del Corila, parlano di un aumento del livello dei mari molto consistente. In queste condizioni ogni progetto deve essere flessibile. Il Mose non lo è».

«Idea interessante e condivisibile», ha detto Valerio Lastrucci (Margherita). Ezio Olboni (Psdi) ha chiesto tempi e costi. «Un quarto del Mose e solo tre anni per realizzarlo, magari in project financing»,

gli ha risposto De Piccoli. Alberto Mazzone (Lega) si è detto d'accordo nell'appoggiare «idee diverse rispetto al Mose», che è andato avanti fino a questo punto per colpa di tutti, a cominciare dal Consiglio comunale precedente». «Un buon progetto», ha detto Sebastiano Bonzio (Rifondazione). «Un confronto di alternative doveroso», secondo Paolino D'Anna (Margherita), «di fronte a un progetto come il Mose pesante e irreversibile». Unica voce stonata Antonio Cavaliere (Forza Italia). «Non possiamo sempre dire no», ha obiettato, «il Mose a me va benissimo».

IL PUNTO

Convegno a settembre sulle alternative

Un confronto aperto con la città sull'utilità del progetto Mose e sulla bontà delle soluzioni alternative. Lo ha promesso ieri in commissione il sindaco Massimo Cacciari, intervenuto alla presentazione del progetto «Perla» di Cesare De Piccoli. «Su questa questione», ha detto Cacciari, «non ci devono essere schieramenti politici pregiudiziali. Bisogna ragionare sui dati, discutere razionalmente e fare la scelta migliore per la città». Un grande convegno a settembre, dunque, dove si farà il punto della situazione dei cantieri e delle possibili alternative.

«Molte sono dettate dal buon senso e mi sembrano interessanti», ha detto il sindaco, «e abbiamo il dovere di verificarne la fattibilità, soprattutto se costano meno e funzionano bene». Quanto al braccio di ferro con il Magistrato alle Acque sulla «difformità» dei lavori rispetto ai Piani urbanistici comunali e regionali, Cacciari ha tenuto a precisare: «Io mi sono trovato i lavori già partiti, lavori autorizzati dal Comitato, certamente. Non sto accusando il Consorzio Venezia Nuova di essere un abusivo, voglio solo che si discuta su quello che si sta facendo. Ricordo che è dovere di un sindaco verificare se i lavori che si svolgono nel suo territorio sono coerenti con i Piani, e non certo un optional». Una diffida accompagnata da un appello a Berlusconi, che dovrebbe essere inviato stamani, con le firme degli altri sindaci interessati alle opere, Erminio Vanin di Cavallino e Fortunato Guarnieri di Chioggia. (a.v.)

Quel parere negativo della Regione

Sulle Opere mobili, nel 1998, sosteneva la tesi del Comune

«Il progetto Mose è difforme dalla strumentazione urbanistica comunale e regionale». La tesi del Comune, che ha inviato nei giorni scorsi la diffida al ministero delle Infrastrutture a sospendere i lavori alle bocche di porto perché ritenuti «illegittimi», ha un illustre precedente. Anche la Regione, nel suo parere sul progetto di massima delle Opere mobili inviato nel 1998 al ministero per l'Ambiente, sostiene la stessa tesi. La relazione della Commissione tecnica regionale porta la firma di Giancarlo Galan, anche allora presidente del governo regionale. E non lascia spazio a interpretazioni. Alla pagina 16 del parere vengono presi in esame i problemi di «coerenza del progetto

con l'assetto pianificatorio esistente». E la conclusione è che pur nell'ambito di un parere positivo sul progetto, esiste una «difformità al Palav, al Pto e al Prg». Non basta. La stessa commissione, integrata da esperti dall'orientamento da sempre favorevole alla grande opera (Frassetto, Bendoricchio, Musu, Cescon, Di Silvio) definisce «particolarmente problematico l'intervento previsto alla bocca di porto di Chioggia, in quanto il porto rifugio previsto all'estremità dell'isola di Pellestrina comporterebbe rilevanti modifiche in un ambito istituito ad oasi di protezione faunistica, con dune consolidate, boscate e fossili di particolare interesse naturalistico». I lavori, in area protetta

dalle Direttive europee, sono stati avviati lo stesso, con la giustificazione che «non si poteva interferire con le zone destinate a sviluppo turistico». Un parere «al di sopra di ogni sospetto», quello espresso dalla Regione sette anni fa. Che indicava anche la necessità di legge, prevista dal Palav, di assoggettare gli interventi alle bocche alla Valutazione di impatto ambientale. Il verdetto del ministero aveva bocciato il Mose, ma era stato accantonato dopo un ricorso al Tar. La Valutazione era stata poi affidata alla Regione, che aveva dato invece parere positivo. E il dibattito è stato «congelato» dopo il via libera del Comitato dell'aprile 2003. Un graviglio non ancora risolto. (a.v.)

Cacciari, Vianello e tre assessori alla presentazione nelle commissioni competenti. E il filosofo annuncia: «Verifiche sul voto in Comitato»

Mose, il Comune scommette sul progetto De Piccoli

Il piano del deputato Ds «alternativo» alla grande opera. Il vicesindaco: «Lo sostengo da tempi non sospetti»

VENEZIA — Il progetto «De Piccoli» come alternativa al Mose. La giunta ci crede. Almeno a giudicare dal *parterre de roi* che ieri ha accompagnato la presentazione alle commissioni Lavori pubblici e Legge speciale del progetto del deputato diessino Cesare De Piccoli, che spostando la stazione marittima dal Tronchetto alla bocca di porto del Lido avrebbe anche effetti di riduzione dell'acqua alta: il sindaco Massimo Cacciari, il vicesindaco Michele Vianello, gli assessori Mara Rumiz, Laura Fincato e Anna Maria Miraglia, oltre allo stesso De Piccoli. Dopo la lettera con cui la settimana scorsa Cacciari chiedeva al Magistrato alle Acque Maria Giovanna Piva di bloccare l'approvazione di sei progetti attuativi del Mose, ieri sindaco e vice hanno riaperto il dibattito sulla grande opera. Adombrando in un passaggio della presentazione anche la possibilità di prendere del tempo per verificare che il voto in Comitato con cui si diede di fatto l'avvio al Mose potesse essere dato: «Conoscete tutti la situazione — ha detto Cacciari — ho trovato i lavori partiti e ci tengo a dire che è stata una cosa legittima, visto che c'è un voto del Comitato. Anche se con calma verificheremo se questo voto poteva esserci o no».

Il progetto di De Piccoli era il quarto progetto alternativo al Mose analizzato dalle due commissioni (e altri due saranno analizzati alla riapertura dei lavori in

settembre), poi seguirà un dibattito in consiglio comunale con un voto finale, ma mai c'era stata una presenza così qualificata da parte della giunta, una presenza politicamente significativa.

Il sostegno di Vianello non è una novità, visto che già in passato era stato vicino al collega nella presentazione del progetto: «Lo sostengo da tempi non sospetti — ha detto — la sua forza è di

guardare ben al di là del Mose, spostando il baricentro di Venezia da ovest a est». Cacciari non entra invece nel merito, ma dalle sue parole emerge l'interesse per «una proposta il cui vantaggio è quello di essere semplice». Il problema è ovviamente quello che «mentre si discute — ammette

De Piccoli — i lavori vanno avanti e i progetti rischiano di perdere efficacia se non facciamo presto». Nessuno ha però voluto indicare per ora un possibile iter per portare il progetto nelle sedi ufficiali, visto che il Consiglio deve ancora discuterne. Non a caso Cacciari ha però rilanciato l'idea di un

grande dibattito pubblico a settembre, con convegni e incontri in cui i vari progetti si confrontino sui singoli problemi. «Come sindaco non posso bloccare il Mose ma posso contribuire ad accrescere la consapevolezza della città, promovendo un grande dibattito — ha risposto Cacciari alla domanda di un commissario — e mi auguro che anche il Consorzio Venezia Nuova e il Magistrato al-

le Acque accettino il confronto».

La premessa di base del progetto di De Piccoli è che «il Mose ucciderà il Porto», a causa delle continue interruzioni, sottostimate dai calcoli del Consorzio Venezia Nuova, che si basano sulle previsioni più ottimistiche di crescita del livello del mare. La proposta è quindi di spostare la stazione marittima sulla bocca del Lido, che verrebbe così liberata dai vincoli portuali, riducendo la profondità dagli attuali 12 metri e mezzo a 7 metri. Una riduzione che, insieme a una nuova configurazione dei moli foranei e al restringimento delle bocche di porto con «barche-porta» mobili nel periodo invernale, dovrebbe portare a una corrispettiva riduzione del livello di marea di oltre 21 centimetri alla Punta della Salute.

La nuova stazione, che verrebbe costruita secondo standard d'avanguardia e costerebbe un quarto dei 5 miliardi di euro previsti per il Mose, potrebbe accogliere fino a otto grandi navi da crociera contemporaneamente, con un traffico massimo di 20 mila passeggeri al giorno e 3 milioni all'anno.

«In questi mesi Venezia si sta giocando il porto a causa della mancanza di una guida sicura — ha concluso Vianello — la città si può rimettere in moto solo se si fanno investimenti importanti come questo». D'altra parte è evidente, come spiega De Piccoli, che «spostare il porto non è una scelta tecnica, ma politica».

Alberto Zorzi

5

E' il costo complessivo, **in miliardi** di euro, del sistema Mose, che il Consorzio Venezia Nuova sta realizzando. Di questi, almeno due miliardi, serviranno per la realizzazione delle paratoie mobili

6

Sono i **progetti** alternativi al Mose all'analisi delle commissioni consiliari. Quello di Cesare De Piccoli era il quarto presentato. A settembre verranno presentati gli ultimi due. Poi Cacciari propone un grande dibattito aperto alla città

LA CONCERTAZIONE

Il sindaco: «Confronti pubblici sui progetti alternativi»

VENEZIA - A settembre il Comune organizzerà una serie di confronti pubblici sul Mose e sui progetti alternativi. «Mi auguro con la collaborazione del Magistrato alle Acque e del Consorzio Venezia nuova, sennò malauguratamente lo faremo da soli», ha annunciato il sindaco, Massimo Cacciari, a margine della seduta di commissione nella quale è stato illustrato il progetto "Perla" di Cesare De Piccoli. I vari progetti, ha spiegato Cacciari, verranno giustapposti in modo razionale, mediante una

griglia predisposta dal gruppo di lavoro del Comune sulla Salvaguardia, partendo dai problemi e confrontando le soluzioni proposte, con i vantaggi e le criticità. «E i progettisti - ha sottolineato il sindaco - saranno chiamati a confrontarsi tra loro su questo terreno». Cacciari ha invitato tutti a ragionare sulla salvaguardia della città e della portualità non per schieramenti politici pregiudiziali ma su dati di conoscenza, ricordando che se Venezia si giocherà il porto si giocherà il suo futuro. «L'informazione diventa decisiva», ha detto,

sottolineando poi che il Comune non ha alcun potere per bloccare un'opera dello Stato, e che nessuno ha mai sostenuto che il Consorzio stia facendo lavori fuori legge, in quanto autorizzati dal Comitato. «Io però mi trovo in una situazione nella quale i lavori sono partiti - ha concluso - e ho l'obbligo, non un optional, di controllare che i lavori siano coerenti col Piano regolatore, poi starà a chi di dovere risponderci, nero su bianco, assumendosi tutte le sue responsabilità, in qualsiasi sede».

S.T.