

SALVAGUARDIA - Il punto, a circa due anni dall'avvio dei lavori, del mega-intervento per realizzare le dighe mobili contro le acque alte

Mose: i cantieri avanzano, il Comune sonda la città

Nella bocca di San Nicolò il porto rifugio è già pronto a metà e l'isola di fronte al Bacan sta emergendo; a Malamocco concluso un terzo dei lavori e a Chioggia anche di più. Intanto Cacciari consulta Venezia

Miltecentocinquanta milioni di euro già tutti disponibili e in parte spesi in due anni: è la cifra dello stato di avanzamento dei lavori alle bocche di Porto, dove si sta costruendo il sistema delle dighe mobili per la difesa dalle acque alte, ovvero il Mose.

Alla fine, i miliardi di euro spesi saranno 4 e l'opera dovrebbe vedere la luce nel 2011.

San Nicolò, porto rifugio a buon punto. Il progetto procede per stralci, sia nell'approvazione che nella realizzazione, così come nei finanziamenti. L'ultimo in ordine di tempo è uno stanziamento di 638 milioni di euro, deliberati dal Cipe, che serviranno per coprire i costi degli interventi approvati nel luglio scorso e che saranno messi a cantiere da ottobre.

Nella fase attuale i lavori alla bocca di Lido, di Malamocco e di Chioggia sono concentrati sulla realizzazione delle conche di navigazione, che serviranno per garantire il passaggio delle navi durante il funzionamento del Mose e nel corso dei lavori.

Giusto per dare un'idea dei cantieri, a San Nicolò la realizzazione del porto rifugio dove sarà poi realizzata la conca vera e propria è già arrivata al 56%, mentre la nuova isola artificiale che farà da "cerniera" tra i due gruppi di paratoie che chiuderanno la bocca (necessari perché i fondali sono di profondità diverse) è al 31% di realizzazione: della tanto contesta-

ta (dagli ambientalisti) isola di fronte al "Bacan" per ora a occhio si può vedere un mucchio di sassi che emerge dall'acqua giusto al centro della bocca di porto. Una volta finita, diventerà un quadrilatero di qualche

ettaro, alto 4 metri sul livello del mare, sul quale saranno installati gli impianti necessari al funzionamento del Mose.

Malamocco e Chioggia, a che punto siamo. A Malamocco, demolito un antico molo che "tagliava" trasversalmente la linea della nuova conca di navigazione, si sta procedendo con la costruzione del pennello che delimiterà il porto rifugio. In questo caso lo stato di avanzamento dei lavori è al 38%, mentre il rinforzo del territorio dalla parte di San Pietro in Volta (dove si troverà lo spazio per costruire i cassoni in calcestruzzo) è al 20%.

Infine alla bocca di porto di Chioggia i lavori sono già ad uno stadio avanzato, la costruzione della conca di navigazione (che qui servirà in particolare per i pescherecci chioggiotti) è al 51%, mentre il porto rifugio che conterrà la conca è al 79%.

Proprio qui è il punto più delicato dal punto di vista ambientale, perché la conca si trova a ridosso dell'oasi naturalistica di Ca' Roman, sancita a livello europeo come area Sic (sito di interesse comunitario): il cantiere - l'ha osservato lo stesso sindaco di Venezia Massimo

Cacciari durante il sopralluogo ai cantieri compiuto la scorsa settimana - "sfora" di una decina di metri all'interno dell'area protetta. Ma secondo il Magistrato alle Acque è tutto regolare perché, come richiede la procedura europea, quell'area sottratta sarà restituita poco distante con il riempimento di una fetta di terreno di pari dimensioni.

Tra pochi mesi i super-cassoni. Uno dei prossimi step dei lavori sarà, a partire dal 2006, la realizzazione dei cassoni in calcestruzzo, che saranno posati sui fondali (rinforzati con 12 mila pali in ferro): la costruzione di questi enormi blocchi (alti anche venti metri e larghi quaranta) avverrà in situ, all'interno delle conche di navigazione, opportunamente svuotate d'acqua. A Malamocco invece la costruzione si farà sulla spiaggia di Santa Maria del Mare, spianata e allungata verso il mare per l'occasione.

Da una parte i lavori, dall'altra le carte bollate e la politica: il Comune di Venezia, insieme a quelli del Cavallino e di Chioggia, si sta infatti mobilitando. Il timore che l'impatto delle dighe mobili sugli equili-

bri ambientali ed economici (leggi Porto) delle città sia insostenibile si sta facendo via via più consistente.

19 violazioni ai Piani urbanistici? Così i Comuni stanno "facendo le pulci" ai cantieri, indi-

viduando ogni possibile irregolarità: sulla base di alcuni sopralluoghi, fatti in seguito alle diffide partite dalle associazioni ambientaliste, sono state riscontrate 19 violazioni ai piani urbanistici esistenti, che secondo il punto di vista delle amministrazioni comunali non è possibile sanare semplicemente con l'ok della Commissione di Salvaguardia, come invece sostiene il Magistrato alle Acque. Per questo nelle scorse settimane sono partite le lettere di diffida al Ministro delle Infrastrutture e al Magistrato.

E se vincerà Prodi... «Ma non è con le carte bollate che si fermerà il Mose», ha puntualizzato di recente il sindaco di Venezia Cacciari. Ed ecco allora la strada della politica. Il sindaco ha avviato un percorso informativo che coinvolgerà la città sulla valutazione del progetto e delle sue alternative. A settembre e a ottobre si metterà in cantiere una serie di incontri tecnico-informativi e poi la città (giunta e Consiglio comunale compresi) si esprimerà. Nel caso dovesse emergere un'unanime contrarietà al Mose, il Comune busserà alla porta del Governo (visto che l'amministrazione comunale non ha voce in capitolo per fermare i lavori) e non è un segreto che Cacciari spera nella vittoria di Romano Prodi alle prossime elezioni politiche per ridiscutere tutta la partita della Salvaguardia.

Serena Spinazzi Lucchesi

«Sì a maggiore trasparenza per migliorare il Mose, no allo stop dei lavori senza un'alternativa vera»

Il parere di Ignazio Musu, uno dei cinque saggi che giudicarono il progetto

Una procedura per cui si venga informati su cosa si sta facendo, come si svolgono i cantieri, quali siano le migliorie proponibili perché il Mose sia più leggero e compatibile con l'ambiente lagunare.

«Su questo concentrerei le energie della città. La città ha il diritto che l'opera venga fatta al meglio, perché se sarà fatta al meglio diverrà anche fonte di potenzialità future: Venezia può diventare un grande centro per lo studio dei problemi dell'ecosistema. E questo ormai l'abbiamo detto un sacco di volte. E invece si fanno ancora le raccolte di firme "no Mose". Va beh, e quando abbiamo raccolto le firme "no Mose", che cosa abbiamo concluso?».

Bocciati tutti i progetti alternativi. A dirlo, sottolineando che bisogna porre ordine al dibattito piuttosto confuso in corso, è Ignazio Musu, economista e docente a Ca' Foscari e che, in relazione al progetto delle dighe mobili, è stato, alcuni anni fa, uno dei cinque saggi (l'unico veneziano) chiamati a dare un parere super partes al dispositivo progettato dal Consorzio Venezia Nuova, mentre oggi fa parte dell'Ufficio di Piano.

Meglio, insomma, impegnarsi per migliorare il progetto e l'intervento. La questione di fondo, sottolinea Musu, è

che, in questi non pochi anni, tutti i progetti alternativi al Mose sono stati vagliati e non hanno avuto il parere positivo degli organismi tecnici.

«Cacciari consulti la città, è giusto». E, quindi, ha poco senso interrompere il cantiere delle dighe mobili senza avere un'alternativa valida e competitiva.

«Che il sindaco voglia nuovamente consultare la città sulla questione - aggiunge Musu commentando gli ultimi sviluppi (vedi sopra) - mi sembra giusto. Sondare le posizioni

per farsi il polso della situazione, mi sembra una cosa giusta per un sindaco».

Ma poi cosa può succedere? Potrebbe succedere che opinione pubblica e categorie, da sempre spaccate sul progetto Mose, stavolta spingano per la sua bocciatura e la sua sospensione. In ogni caso non sarà la città a decidere ma il Comitato, coordinato dal Presidente del Consiglio.

E a Venezia si vocifera che l'obiettivo di fondo sia arrivare, tra circa un anno, con un no compatto al Mose di fronte ad un Comitato profondamente modificato rispetto ad oggi.

Uno stop politico fra un anno? Un Comitato, cioè, presieduto da Prodi e non più da Berlusconi. Questo cambio di guida potrebbe modificare il corso degli eventi. C'è anche chi ricorda, però, che fu proprio Prodi, da Presidente del Consiglio, che dette il via al

Mose, pochi anni fa.

In ogni caso, una prospettiva di stop al Mose potrebbe essere pensata per la fine del 2006, fra un anno circa, dopo le elezioni, la creazione del nuovo (forse) Governo e la preparazione di un nuovo incontro del Comitato.

Quando, cioè, i lavori saranno ulteriormente avanzati, prossimi alla metà. E avrà senso a quel punto (se ha senso oggi) interrompere nel bel mezzo un'opera già decisamente avviata?

Insomma, ci sono tutti gli elementi - riprende l'economista veneziano - per cogliere la fumosità del dibattito di questi giorni.

Un luogo (che manca) per sapere le ragioni dei sì e dei no. In ogni caso, a che pro stoppare il Mose senza un'alternativa già pronta? In verità, in questi ultimi tempi si è tornati a presentare un progetto parzialmente alternativo al Mose, le cosiddette paratoie a gravità. Si tratta, in sostanza, di una sorta di Mose rovesciato, cioè di paratoie mobili che si alzerebbero e abbasserebbero sfruttando il flusso della marea e che, secondo il loro progettista, avrebbero il vantaggio di un minor costo e di un ridotto impatto ambientale.

Però, riprende Ignazio Musu, anche questo progetto ha avuto un giudizio negativo, a suo tempo, dagli organismi tecnici del ministero dei Lavori pubblici, incaricati di giudi-

carlo.

Insomma, è anche una questione di informazione e di trasparenza, per non continuare a fare e rifare gli stessi passaggi: «Penso che sarebbe bene ci fosse qualcuno che realizzasse un

"luogo" di informazione in cui si spieghi chiaramente perché tutti gli altri progetti non sono ritenuti validi mentre il Mose sì. Che la gente sia informata, insomma, che le ragioni del sì e del no siano rese trasparenti».

E oggi come procedono i cantieri? E trasparenza domanda Musu anche sull'oggi: «Il cantiere va avanti, ma non ci si chiede come si stia portando avanti il progetto. Il Magistrato alle Acque, certo, lo fa, ma forse anche il sindaco dovrebbe domandare questo. Tra l'altro c'è tutto il problema di come rendere più accettabile il

Mose sotto il profilo ambientale. C'è stato uno studio dello Iuav che mi sembra molto interessante e costruttivo. Poi ci sono tutte le questioni del porto, della conca di navigazione troppo stretta, dei traffici resi difficoltosi... Ma allora che il porto dica, si pronuncii, proponga... Si può sempre adattare e migliorare il progetto. Bisogna però accettare l'idea che questo intervento si deve fare, e farlo bene. Questa è una linea d'azione. L'altra è: blocchiamo tutto e poi vediamo cosa si fa. Ma a che serve?».

Giorgio Malavasi