

Ruspe e draghe all'opera per il cantiere dei cassoni in cemento, il paesaggio completamente stravolto. Non si scorge più neanche la bocca di porto

## San Nicolò, ecco la Grande Muraglia

*Una barriera alta sei metri impedisce di vedere la laguna dalla spiaggia*

di Alberto Vitucci

La grande muraglia è alta almeno otto metri, lunga 150, profonda almeno 40. Sulle carte progettuali è un leggero tratto di penna fra terra e mare, nei disegni elaborati al computer dal Magistrato alle Acque nemmeno si vede. Ma adesso cresce giorno dopo giorno, e in pochi mesi ha completamente stravolto uno degli ambienti più familiari ai veneziani, la spiaggia

di San Nicolò. Pietre e cemento a formare una grande «cittadella» rettangolare, e dietro migliaia di metri cubi di sassi scavati dalle montagne dell'Istria. Risultato, dalla spiaggia di San Nicolò, area Sic protetta dall'Europa e tutelata dalle leggi, la laguna non si vede più. I cassoni del Mose ancora non ci sono, ma intanto il luogo ha cambiato aspetto.

Mentre a Venezia si discute sull'utilità del Mose e sulla necessità di modificare il progetto dopo le critiche tecniche mosse

dal Comune, al Lido come a Malamocco e a Ca' Roman le ruspe del Consorzio Venezia Nuova lavorano a pieno ritmo. Alla fine della spiaggia, dove erano le dune e il mazzazzo a protezione della diga ottocentesca, ecco il Muro. Un gruppo di operai dall'accento arabo mettono insieme sassi e cemento, e la barriera cresce. Serve per «rinforzare» la diga e prepararla alla spinta degli enormi cassoni del Mose. E serve da base per la costruzione dei cassoni

in calcestruzzo, che il Magistrato alle Acque e la Regione — contro il parere di Comune e Provincia — hanno voluto si costruissero proprio qui e a Malamocco. Bestioni da 150 metri per trenta, che dovrebbero essere finanziati con la terza fase del progetto. Ce ne saranno un centinaio, e saranno messi sui fondali per ospitare le paratoie in acciaio. Al Lido ne son previste due file, ancorate all'isola artificiale davanti al *bacàn*. Nove ettari di sassi e cemento (e altri quattro sott'acqua), che si vedono crescere giorno per giorno. Verso la secca naturale di Sant'Erasmo, il Consorzio sta già provvedendo a scavare un nuovo canale, profondo cinque metri, che secondo i pescatori di Punta Sabbioni ha già modificato correnti e morfologia di quel tratto di laguna.

Dalla parte del mare, c'è già un'idea dei lavori ciclopici che in pochi mesi hanno cambiato il paesaggio. La vecchia diga non esiste più, e per la metà della sua superficie, è

stata «rinforzata» con spalle e diaframmi, con iniezioni di cemento nel sottosuolo per evitare sifonamenti d'acqua. Dall'altra parte della bocca è quasi ultimato il porto rifugio di Punta Sabbioni. E anche qui si vede crescere il «muro» dove dovranno essere appoggiate le enormi paratoie. Tra un paio di mesi, quando la passeggiata di San

Nicolò sarà riaperta al pubblico dopo tre anni di blocco, i veneziani troveranno il paesaggio modificato.

Arrivando dalla strada naturalistica si può leggere un

ingiallito cartello apposto dal Comune a tutela dell'oasi che fa quasi tenerezza. L'ordinanza 3458, firmata dal sindaco Cacciari nel maggio del 1995, prevede la «tutela delle spiag-

ge di Alberoni e San Nicolò di Lido». E prescrive rigidi limiti ai cittadini che entrano nell'area protetta. «Su questa spiaggia vivono ancora specie vegetali e animali altrove scomparse», recita un cartello di Wwf e Lipu, «ti chiediamo di collaborare alla salvaguardia di questo patrimonio naturale».

Ma i grandi lavori sono cominciati, e fratini e fraticelli dovranno nidificare altrove. «Non si tratta di quattro uccellini, come ironizzano i tifosi del Mose», dicono alla Lipu, «ma di un ecosistema che è stato stravolto». Al posto dell'oasi ci sono adesso i muri, il cemento e le scogliere. E da San Nicolò, oasi protetta dall'Unione europea, la laguna ormai non si vede più.

### L'Assemblea permanente «Fermate subito i cantieri»

Nella notte fra martedì e mercoledì si è registrata una lieve acqua alta nelle parti più basse della città, soprattutto in Piazza San Marco. La punta massima è stata di 100 centimetri sopra il medio mare. Ma non sono queste marce, limitate d'intensità, che verranno fermate dal Mose. Ieri, frattanto, l'Assemblea permanente «No Mose» ha chiesto la sospensione dei lavori. Reduci da Bruxelles, dove hanno presentato la loro petizione con 12 mila firme alla Commissione europea, i comitati chiedono al nuovo governo di modificare la legge Obiettivo del ministro Lunardi, che scavalca gli enti locali. «Si fanno troppe forzature in questo periodo elettorale», scrive l'Assemblea. «si accelerano i lavori per portare l'opera all'irreversibilità, e impedire di prendere in esame alternative più efficaci e meno costose». I comitati chiedono all'Iuav di «sciogliere la vergognosa convenzione con il Consorzio per l'abbellimento delle dighe» (progetto bocciato dalla Soprintendenza), dimostrando «autonomia scientifica dai poteri forti».

## INVESTIMENTI PER 2600 MILIARDI DI LIRE

# Grandi opere, cascata di soldi per rilanciare il Paese

Berlusconi: «La sinistra ha aperto solo 4 cantieri, noi 71». Finanziati il Mose, la metrò bresciana e la linea 4 a Milano

LUCA PESANTE

Stanziate i fondi per l'interporto a Novara, le pedemontane veneta e lombarda, la ferrovia Saronno-Seregno. Fermo invece il passante di Mestre dopo che è saltato l'accordo con le concessionarie che chiedevano aumenti al casello

ROMA - «L'operaio si è messo il casco in testa». L'operaio è il premier Silvio Berlusconi, e il casco è la metafora che ripescava orgoglioso lui stesso, appena uscito dalla riunione del Consiglio dei ministri di ieri. Dietro la metafora del casco si nasconde il fiume di investimenti che esce dalla riunione del Cipe, conclusasi poche ore prima. Quasi 1300 barili di nuova linfa per rilanciare il sistema paese. Tanti quanti sono i milioni di euro ripartiti dal comitato interministeriale per la programmazione economica, per ammodernare l'Italia, realizzando nuove infrastrutture, togliendo la ruggine da quelle vecchie e puntando sull'innovazione tecnologica. In particolare sono stati ripartiti 1.274 milioni di euro destinati al finanziamento di 14 opere. Di questi, 613 milioni saranno utilizzati per progetti che riguardano il Centro-Nord: 380 per il Mose di Venezia, 40 per la metropolitana di Brescia, 20 per il quadrilatero Umbria-Marche, 90 per la Rieti-Passocorese, 30 per il porto di Civitavecchia, 21 per l'interporto di Novara e 32 milioni per l'hub di Trieste. «Questi sono risultati concreti, altro che quelli della sinistra. - ha commentato ancora a palazzo Chigi Silvio Berlusconi - Su un totale di 71 cantieri ne abbiamo trovati già aperti dal centrosinistra solo 4».

Intanto in Italia, da nord a sud, amministratori e cittadini possono già cominciare a fissare il calendario dell'ammodernamento. Come i pendolari milanesi, dopo lo stanziamento del Cipe dei fondi per il primo lotto (da Lorenteggio al Policlinico) della linea 4 del metrò.

«È un passo avanti decisivo - ha commentato il sindaco Gabriele Albertini - per dare a Milano una

nuova e strategica infrastruttura per il trasporto pubblico. Ringrazio il Governo, che con la decisione di oggi ci permette di avviare il progetto esecutivo: serviranno 170 milioni di euro già nella disponibilità del Comune grazie al dividendo Sea e 200 milioni di investimenti privati che saranno reperiti attraverso una gara pubblica».

Nella seduta odierna il Cipe ha anche approvato uno stanziamento di 21 mln di euro per il completamento del terminale ovest dell'interporto di Novara e complessivi 285 mln di euro per il progetto Grandi Stazioni nel quale è compreso anche il restyling di Torino Porta Nuova. «Lo sblocco del progetto di Novara - spiega Roberto Cota, sottosegretario del Carroccio alle attività produttive - non era così scontato, visto il rinvio della settimana scorsa. Ma grazie a questi stanziamenti possiamo mettere un ulteriore tassello allo sviluppo delle infrastrutture della

nostra provincia».

Via libera del Cipe anche a grandi opere di viabilità per la Regione Lombardia, come il ponte sull'Ad-da della "Paullese", il metro di Brescia, la variante di Abbiategrasso e la variante alla 341 per Malpensa. Queste cinque opere si aggiungono alle sette già approvate il 22 marzo scorso, tra cui la cosiddetta «accessibilità Valtellina», la Lecco-Bergamo e le ferrovie Saronno-Seregno, Milano-Mortara, e le opere esterne alla stazione cen-

trale di Milano.

Sono stati nuovamente rimandati, invece, gli stanziamenti per il passante di Mestre, per la Cisa-Brennero e la Padova-Brescia che, avrebbero dovuto essere finanziate da un accordo con i concessionari delle autostrade. Accordo su cui ora la Lega promette battaglia, di fronte alla richiesta di aumenti tariffari da parte delle società concessionarie. Aumenti che il Carroccio vuole fermare, almeno per i cittadini residenti che usano solo per brevi tratti le autostrade, sopportandone peraltro tutti i disagi. Per il momento, non essendo stata portata alla riunione del Cipe la delibera sull'au-

mento dei pedaggi autostradali, i finanziamenti per queste opere rimangono per ora bloccati. «Sono stati ripartiti i fondi, approvate le opere in linea tecnica - ha confermato all'uscita da Palazzo Chigi il governatore della Liguria Claudio Burlando - ma non si è discusso delle questioni legate ai concessionari di autostrade perché non si è arrivati a un accordo».

Non sembra stupito dell'esito della riunione il governatore della regione Veneto Giancarlo Galan, che pure ha incassato i 380 milioni per il finanziamento del Mose, a Venezia: «Che dire sul Passante di Mestre? Quello che abbiamo già detto più volte: si va avanti. - assicura Galan - Il Ministro dell'Economia firmerà, quanto prima, il decreto di approvazione delle convenzioni già sottoscritte tra l'Anas e le tre società concessionarie interessate alla realizzazione della nostra infrastruttura».

## «Bene così, ma ora niente rincari in autostrada»

«Abbiamo lottato coi denti per rispondere alla fame di infrastrutture del Nord, e i risultati si vedono». All'indomani della riunione del Cipe che ha ripartito i fondi per decine di nuove opere in tutta Italia la soddisfazione per i risultati raggiunti si legge tutta nelle parole del sottosegretario alle infrastrutture Federico Bricolo: «La lista e la qualità delle opere finanziate parla da sola: si va dai 380 milioni di euro per il Mose, a Venezia, a decine di interventi che serviranno a migliorare la qualità della vita dei cittadini e delle imprese,

come il 20 milioni per l'interporto di Novara, le nuove pedemontane veneta o lombarda». Ma il lavoro del Carroccio si è visto anche e soprattutto prima degli stanziamenti del Cipe, come ricorda lo stesso Bricolo: «La Lega è riuscita a incassare degli importanti successi nell'ultima legge finanziaria. Basti pensare ai 180 milioni di euro ricavati dalla legge obiettivo per la sistemazione della viabilità in Valtellina. la

provincia più distante d'Italia dal rispettivo capoluogo di Regione».

Ma lo sguardo del Carroccio ora punta al futuro, e a quanto resta ancora da fare. Bricolo lancia la sua proposta, ancora una volta concentrata sui problemi di viabilità che affliggono le regioni più popolate e produttive. «Dobbiamo rivedere i contratti con le concessionarie dei servizi autostradali. Rivederli stando dalla parte dei cittadini e residenti che vivono i disagi, senza beneficiare degli investimenti», spiega il sottosegretario, che

**Il sottosegretario alle Infrastrutture: «Il Carroccio è stato determinante per i cantieri strategici al Nord».**

**Si spenderanno 180 mln di euro per la viabilità in Valtellina**

poi precisa: «Le concessionarie chiedono ancora aumenti delle tariffe, alla luce di investimenti per migliorare la rete. Noi vogliamo agevolare quei cittadini residenti che usano soltanto per brevi tratti le autostrade, spesso con tanti disagi, e che certamente non devono accollarsi l'onere degli aumenti. Pensiamo a tratte affollatissime come la Milano-Varese, Milano-Laghi oppure la Milano-Torino».

## Venezia. Le decisioni del Cipe animano il dibattito

# Quattrini per il "Mose"

# Polemiche sul Passante

*Non è stato discusso il rinnovo della concessione alla Brescia - Padova  
Il problema dell'aumento dei pedaggi al centro delle interpretazioni*

**Venezia.** Il Cipe, i finanziamenti del Passante, le banche, l'Anas, il rinnovo della concessione per la Brescia - Padova. Sono tutti gli ingredienti della polemica politica che è scoppiata ieri a margine delle decisioni del Comitato interministeriale, che ha deliberato opere per 2 miliardi di euro, tra le quali anche gli aspetti tecnici-amministrativi dell'Alta Velocità tra Verona e Padova.

Tutto inizia con le dichiarazioni del governatore della Liguria, Claudio Burlando: «Il Cipe ha dato via libera a un pacchetto di opere infrastrutturali, tra le quali gli interventi per il Mose e la metropolitana di Brescia. Non fanno parte del pacchetto il Passante di Mestre, la Cisa - Brennero e la Padova - Brescia perché non è stata portata la relativa delibera alla riunione».

Cosa è successo a Roma? Le interpretazioni su quanto è avvenuto sono tre. L'assessore Renato Chisso ha spiegato che la delibera per il rinnovo della concessione all'autostrada non è stata messa all'ordine del giorno della riunione per un disguido tecnico, ma sarà inserita e verrà discussa prima delle elezioni.

L'opposizione di centrosinistra, invece, tuona: «Il Cipe ha tagliato i fondi al Passante, che adesso si trova in pericolo». E il concetto espresso da una dichiarazione di Franco Frigo, capogruppo della Margherita: «Sarà il Veneto a pagare più degli altri per i



Franco Frigo



Silvano Vernizzi

danni del Governo Berlusconi. Adesso Galan ci spieghi perché il suo principale a Roma ha deciso di fermare il Passante dopo tante finte inaugurazioni». «Le grandi opere si rivelano la grande bufala - ha continuato Frigo - le promesse del centro-destra si mostrano fino all'ultimo degli imbrogli e i veneti, anche quelli che recentemente a Vicenza si sono spellate le mani negli applausi, finalmente possono sapere in quale conto li tiene il Cavaliere».

Il governatore Galan risponde per interposta dichiarazione, ma tranquillizza: «Ripeto quello che abbiamo già detto più volte: si va avanti perché è questione, anche secondo il ministro dell'Economia, non più discutibile in sede Cipe. In quella sede invece è proseguito ieri il confronto tra Governo e concessionarie autostradali, ma il "Passante" di Mestre resta al di fuori di un simile confronto, e pertanto il ministro dell'Economia firmerà, quanto prima, il decreto di approvazione delle convenzioni già sotto-

scritte tra l'Anas e le tre società concessionarie interessate alla realizzazione della nostra infrastruttura».

Nessun problema, quindi, secondo il Governatore. Ma non tutti la pensano così. Secondo fonti confidenziali in Regione e dalle Scoietà autostradali, dal Cipe è arrivato un ufficioso - ma sostanziale - parere negativo all'aumento dei pedaggi autostradali, che è la condizione chiesta dalle banche per firmare la fidejussione all'Anas che si impegna a nome e per conto delle società autostradali - a sottoscrivere il mutuo per la realizzazione del Passante di Mestre.

Le banche, in sostanza, sarebbero pronte a versare i quattrini ma chiederebbero di rientrare almeno con una quota di soldi. Da qui la richiesta di aumentare i pedaggi, richiesta che Roma non ritiene percorribile in campagna elettorale. Il Cipe ha in calendario, infatti, il rinnovo della concessione alla "Serenissima" quest'anno e alla "Venezia - Padova" l'anno prossimo.

# Al Consorzio Venezia Nuova altri 380 milioni dal Cipe

*Soldi disponibili  
a partire dal 2007*

Altri 380 milioni per il Mose. Il Cipe presieduto dal ministro Pietro Lunardi ha ripartito ieri 1274 milioni per le grandi opere. Di questi circa un terzo sono andati al Mose, oltre la metà di tutti i finanziamenti destinati al nord (613 milioni di euro). Saranno disponibili a partire dal 2007, e il Comune conta di dirottarne una parte — come successo lo scorso anno — per la manutenzione della città, che negli ultimi anni non ha ricevuto finanziamenti. Il governo, intanto, continua a finanziare le dighe mobili, nonostante le ripetute richieste che arrivano dal Comune di «rivedere il progetto».

In due anni il Cipe ha assegnato al Consorzio Venezia Nuova con le procedure della Legge Obiettivo, 1200 milioni di euro (2400 miliardi di vecchie lire), a cui

vanno aggiunti i 380 destinati ieri. Il totale dei finanziamenti assegnati al Consorzio ammonta dal 2002 ad oggi a 1580 milioni di euro, di cui però ne sono stati impegnati e spesi

«soltanto» 1000. Secondo il Consorzio Venezia Nuova è stato già finanziato il 38,5 per cento dell'opera, il cui costo previsto è ora di 4100 milioni, manutenzione e gestione escluse. Fino ad oggi sono state quasi ultimate le opere preliminari, cioè le scogliere a protezione delle conche a Malamocco e Chioggia, le conche di navigazione a Malamocco e i porti rifugio a Punta Sabbioni e Chioggia. E poi le «protezioni» dei fondali e i campi prove. I lavori procedono contemporaneamente alle tre bocche di porto, nonostante le richieste del Comune di esaminare i tre scenari in modo separato. Sono in corso anche i lavori per le «spalle» delle paratoie, mentre al Lido e a Malamocco, informa il Consorzio Venezia Nuova, «si sta

procedendo alla predisposizione delle aree per la costruzione delle strutture di alloggiamento delle paratoie». È stato anche «avviato» il sistema principale per il funzionamento delle paratoie, cioè il sistema cerniera connettore. Un procedimento che viene contestato dall'ingegnere Vincenzo Di Tella, ex collaboratore del Consorzio e autore del progetto alternativo delle paratoie a gravità. «Non ci hanno mai spiegato», dice Di Tella,

«come hanno fatto a finanziare un progetto definitivo che di definitivo non ha nulla, dato che le cerniere, cioè il sistema portante del sistema, sono state definite solo ora». Critiche respinte dai progettisti. «Noi procediamo per stralci esecutivi, come deciso dal Comitato», dicono al Magistrato alle Acque. Secondo i progettisti, dunque, è tutto in regola. Il Cipe finanzia l'opera, mentre il Comune chiede la revisione del progetto e l'Europa ha aperto una procedura di infrazione contro il governo, perché i cantieri sono partiti in violazione delle norme sulle aree Sic. (a.v.)

IL COSTO DELLE BARRIERE	
STANZIAMENTI	EURO
Leggi finanziarie già emanate	112 milioni
Delibera Cipe novembre 2002	450 milioni
Delibera Cipe dicembre 2004	638 milioni
Delibera Cipe 2006	380 milioni
TOTALE	1.580
Già impegnati e spesi (circa)	1.000
Costo totale previsto	4.100

Fonte: Consorzio Venezia Nuova