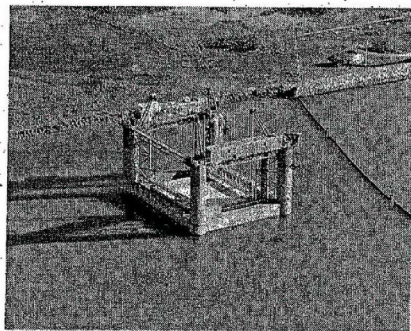


**GRANDI OPERE
IN LAGUNA**

*Per la prima volta
i progettisti
ammettono
una fase critica
durante i cantieri*



Il Mose continua a far discutere: è stato elaborato un nuovo rapporto

IL NODO SALVAGUARDIA

Comitatone il 4 novembre a Roma

Niente soldi per la città e niente spazi per cercare scenari alternativi, come aveva chiesto il Consiglio comunale. Il Comitato convocato per il 4 novembre (anniversario dell'alluvione) a Palazzo Chigi può rappresentare il momento della verità. Un anno e mezzo dopo, il Comune si presenta a Roma a chiedere conto di quanto era stato deciso nell'aprile 2003. Quel giorno il governo presieduto da Silvio Berlusconi, con il voto favorevole del sindaco Paolo Costa, aveva dato il via libera al progetto definitivo e all'esecuzione del Mose. Le condizioni votate a larga maggioranza dal Consiglio comunale, pochi giorni prima, erano state ignorate. Niente sperimentazioni al Lido per vedere se l'acqua alta poteva essere ridotta con sistemi meno impattanti delle grandi dighe. Niente interventi per rimuovere almeno in parte le cause che hanno portato negli anni a un aumento esponenziale delle acque alte.

Ma avanti tutta con le dighe. Il progetto Mose ha assorbito da allora, grazie al meccanismo della Legge Obiettivo del ministro Pietro Liaroli, quasi tutte le energie finanziarie messe a disposizione. La richiesta è che ora una parte dei 709 milioni di euro già stanziati per il «Sistema Mose» siano redistribuiti per gli altri interventi di manutenzione e salvaguardia. «Ma non bisogna svendere la città per un piatto di lenticchie», avverte il deputato Democristiano Michele Vianello. Che invita il Comune a riprendere il ruolo di protagonista della salvaguardia che aveva fino a pochi anni fa. Dal 2003 si è assistito invece a una svolta «decisionista», con un'accelerazione dei cantieri del progetto Mose, su cui nel frattempo aumentano i dubbi anche da parte della comunità scientifica. Un progetto per cui Comune, Provincia e associazioni ambientaliste hanno presentato ricorso al Consiglio di Stato. (d.v.)

Porto a rischio con i cantieri del Mose

*Un nuovo rapporto evidenzia le difficoltà
«La conca non potrà bastare per le navi»*

di Alberto Vitucci

Il Mose non è compatibile con l'economia portuale. E nella fase di cantiere che potrà durare dieci anni, l'accessibilità delle navi sarà fortemente penalizzata. Non è il solito allarme degli ambientalisti. Ma

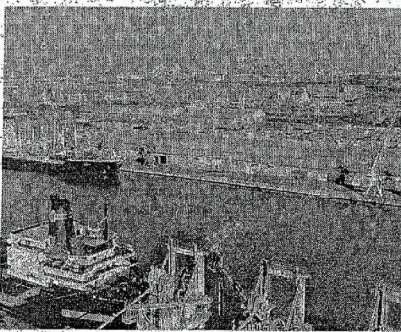
un rapporto fino ad oggi tenuto riservato sugli effetti dei grandi lavori e gli scenari futuri dello scalo veneziano, messo a punto dal Magistrato alle Acque e dal Consorzio Venezia Nuova.

Uno studio dai risvolti clamorosi, che porta la data del settembre 2004, ed è custodito negli uffici di palazzo Dieci Savi. Nessuno in Comune, a quanto pare, ne era venuto a conoscenza e ne aveva valutato le conseguenze. Lo studio si intitola «Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia, attività di rilevamento per il monitoraggio degli effetti previsti dalle opere mobili». E prova a spiegare cosa succederà alla laguna e alla città, non soltanto dal punto di vista dell'impatto ambientale ma anche di quello socio-economico. L'indice allegato illustra parametri sulla torbida delle acque per lo scavo di milioni di metri cubi di fondali per sistemarci i cassoni in calcestruzzo, sul livello del-

la falda, dei rumori, degli scarichi, e i riflessi sul settore portuale. In sostanza la descrizione di quanto dovrebbe essere fatto prima di avviare i ciclopici lavori delle dighe. «La fase critica», si legge nelle conclusioni dello studio, «sarà concentrata durante la fase di cantiere, quando lo scadimento dell'accessibilità portuale assume carattere continuativo e non periodico, come nella fase di esercizio. La navigazione sarà garantita esclusivamente dall'operatività della conca».

Per la prima volta dunque i progettisti del Mose ammettono che qualche problema per le navi ci sarà. E' infatti ormai di pubblico dominio che per garantire l'accesso ai porti di 5100 navi l'anno certo

non potrà essere sufficiente una conca, peraltro con accesso lento e difficoltoso. La modifica del progetto originario del Mose — mai sottoposto a Valutazione di Impatto ambientale nazionale dopo la bocciatura del 1998 — era stata sollecitata sei anni fa dall'Autorità portuale, che aveva espresso con il suo presidente Claudio Bonicelli «serie preoccupazioni sugli effetti del Mose riguardo all'economia portuale». Alla fine il Consorzio aveva accolto la proposta di inserire una via d'accesso per le navi, avviando la progettazione delle grandi «conche» di Malamocco, Chioggia e Lido. Ma adesso si scopre che durante i dieci anni di lavori il traffico delle navi sarà garantito «esclusiva-



Il porto di Venezia potrebbe essere a rischio con i cantieri del Mose

mente dalla conca». Un passaggio insufficiente, secondo gli operatori portuali. «Nessun porto al mondo», dicono, «può funzionare solo entrando e uscendo attraverso la conca». Il timore è che durante gli anni dei lavori i traffici possano drasticamente diminuire, mettendo a rischio i 18 mila posti di lavoro, che certo non potrebbero essere rim-

piazzati dalla manodopera poco qualificata necessaria ai lavori edili del Mose. Un timore che ora trova una conferma autorevole. «Le rilevazioni assunono effetti maggiori nella fase di cantiere», scrivono i tecnici del Consorzio, «e possono avere riflessi sui processi decisionali degli operatori che decidono il grado di preferenza dei vari porti».

LE CIFRE

**Nel 2003
traffico record**

Oltre cinquemila navi l'anno, un traffico in continuo aumento che ha raggiunto nel 2003 livelli da record. Il Porto di Venezia continua la sua espansione, solo rallentata negli ultimi mesi dal problema dei fanghi e da rapporti roventi, sul fronte sindacale. Il Porto veneziano si conferma come la prima industria cittadina, che dà lavoro a 18 mila persone, con un movimento di merci che ha superato lo scorso anno la soglia delle 80 mila tonnellate. Non più solo petroli, ma un traffico di merci in grande espansione (12 milioni di tonnellate nel 2003 contro le 7 del 1998). Bene anche il traffico crocieristico, con il totale dei passeggeri più che raddoppiato negli ultimi anni (da 500 mila a un milione 124 mila) e i container, passati da 168 mila a 275 mila con un incremento del 63 per cento. (d.v.)