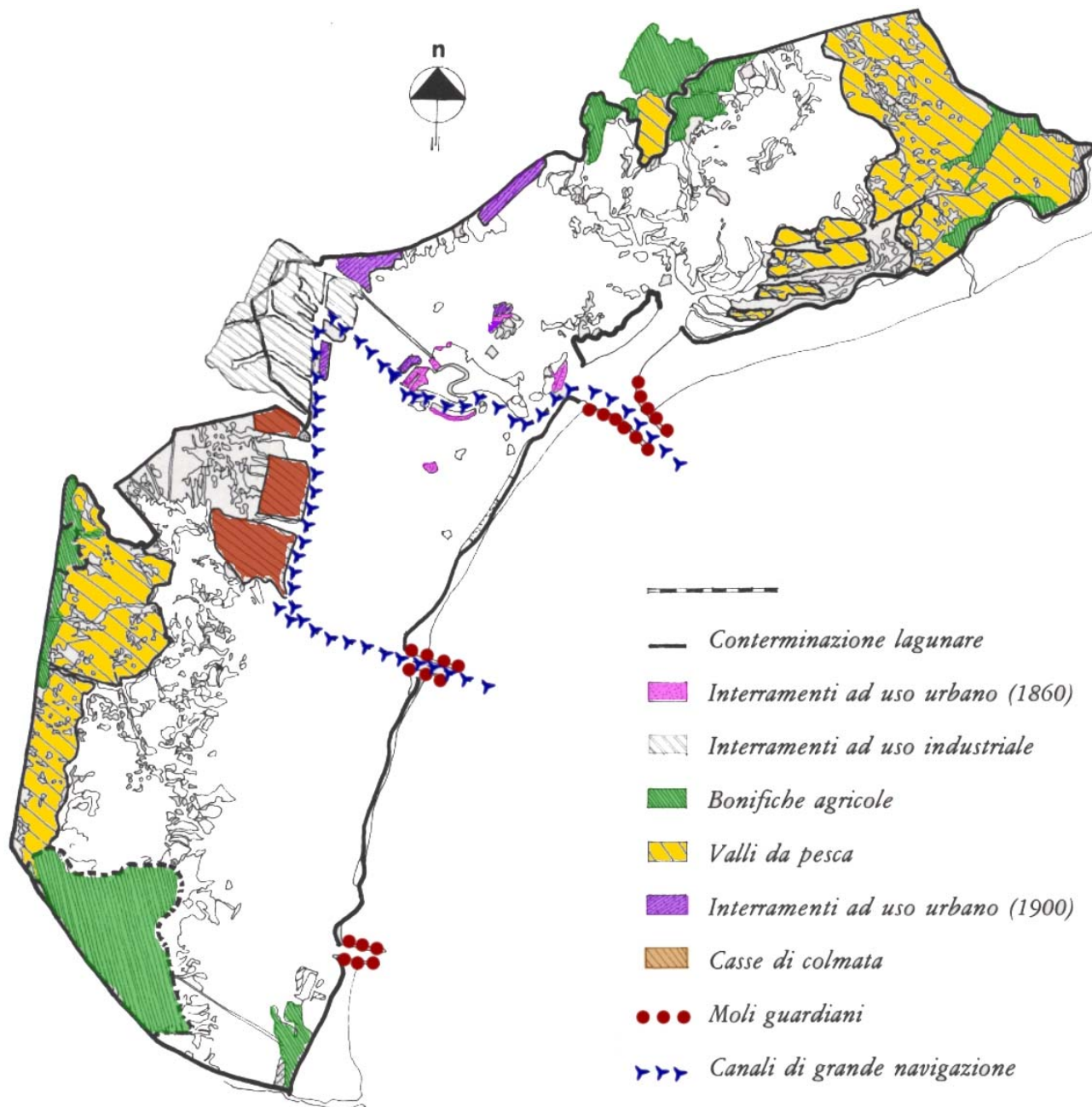


# NO al Mo.SE e alle “grandi opere”

per un conflitto sociale radicale volto ad una migliore qualità della vita e ad uno sviluppo eco-sostenibile del territorio



*Laguna di Venezia: la rottura degli equilibri ambientali*

contributo a cura del **LABORATORIO SOCIALE MORION**  
Castello 2951 VENEZIA

aprile 2006

In questo scorcio d'inizio secolo si assiste ad uno scontro profondo, trasversale ai partiti e alle varie lobby, sui destini di Venezia e della sua laguna e comunque dell'area vasta, metropolitana, attorno all'ecosistema naturale e socioeconomico lagunare.

Area che ha sempre rappresentato una anomalia nel modello produttivo Veneto e dell'intero Nord-Est.

Approfittando del governo nazionale e regionale di centrodestra, hanno prevalso gli interessi più retrivi, legati alla logica delle “*grandi opere*” e del massimo profitto subito, senza soluzione di continuità con i modelli di sviluppo novecenteschi; ma tali orientamenti sono ben presenti anche nello schieramento del centrosinistra, e in modo trasversale.

***PARE PROPRIO CHE I DISASTRI, CONTRO LA NATURA E CONTRO GLI UOMINI, PROVOCATI DA UN CERTO MODELLO DI SVILUPPO NON ABBIANO INSEGNATO NULLA E SI PERSEGUANO GLI STESSI OBIETTIVI, NONOSTANTE L'INGRESSO NELL'ETA' POST INDUSTRIALE OFFRA INNUMEREBILI ED ALTERNATIVE IPOTESI DI SVILUPPO DELLE FORZE PRODUTTIVE MATERIALI ED IMMATERIALI.***

Pare proprio di doversi confrontare con il “già visto”.

Quando, all'inizio del secolo scorso, i Volpi e i Cini decisero di insediare quello che sarebbe diventato il porto industriale di Marghera non solo iniziò il declino della Venezia insulare, ma anche si dette avvio al più devastante processo di manomissione della laguna.

Il basso costo dei terreni barenosi bonificati nella gronda lagunare, il monopolio degli stessi magnati dell'industria sulle banchine portuali dello scalo della Marittima a S. Marta, il monopolio sull'energia prodotta nei bacini idroelettrici della SADE in Veneto e in Friuli e la possibilità di utilizzare quote di forza lavoro a basso costo proveniente dalle campagne, rappresentavano dei requisiti favorevoli a questa localizzazione industriale.

L'ulteriore sviluppo di Porto Marghera in II° Zona Industriale nel secondo dopoguerra – è stato installato il maggior polo chimico d'Europa – ha inferto un ulteriore colpo a Venezia e alla sua laguna.

Un intero ecosistema, unico e irripetibile per i rapporti di equilibrio, attraverso i secoli, tra ambiente e attività antropica, è stato completamente piegato alle esigenze del massimo profitto.

Ettari ed ettari di barene sono stati imboniti (il 30% della superficie del bacino lagunare), e quindi sottratti all'espansione di marea, per insediarvi chilometri quadrati di stabilimenti industriali ed infrastrutture (porto, aeroporto, ecc.), o per ottenere terreni agricoli.

Autostrade per l'onda di marea sono state aperte in laguna, allo scopo di permettere il transito di navi mercantili sempre più grandi (*Canale V. Emanuele* da Lido a Marghera), o per permettere il transito delle superpetroliere che riforniscono di virgin-nafta il cracking dell'etilene al Petrolchimico o di greggio le raffinerie (*Canale dei Petroli* da Malamocco a Marghera).

I fondali delle bocche di porto sono stati scavati allo stesso scopo.

Il risultato di tutto questo è stato lo sconvolgimento dell'idrodinamica e della stessa morfologia lagunare.

Più mare entra in laguna, durante le normali ed eccezionali maree, attraverso i varchi delle bocche di porto; più velocemente il mare riempie il bacino attraverso i canali navigabili scavati ed una morfologia ormai sconvolta e non più costituita dalla rete canalizia di *ghebi* attraverso *velme* e *barene*, ormai erose dal moto ondosio; minore è l'espansione del bacino da riempire dopo imbonimenti, interrimenti e la chiusura al flusso di marea delle valli da pesca ormai privatizzate.

Aggiungiamo le acque rapinate alla falda freatica per alimentare e raffreddare i cicli produttivi di Marghera, con conseguente accelerarsi dei processi di subsidenza di origine antropica (solo nel 1973 la Legge Speciale vieterà gli emungimenti di acqua dai pozzi per uso industriale).

Il risultato di tutto questo è la trasformazione della laguna in un braccio di mare e l'aumento, nell'ultimo secolo, del livello e della frequenza delle "acque alte".

Gli avvenimenti del 4 novembre 1966 rappresentarono un "avviso di garanzia" per i predatori della laguna.

Avviso inascoltato.

Sarebbe dovuta sorgere addirittura una III° Zona Industriale nelle *casse di colmata* (barene interrate, con i fanghi scavati per realizzare il Canale dei Petroli alla fine degli anni '60, a sud di Fusina). Solo che, all'inizio degli anni '70, alcune contingenze a livello internazionale (guerra del Kippur ad esempio) sul costo delle materie prime fanno vacillare l'ideologia dell'espansione industriale: l'orgia dello sviluppo, della crescita quantitativa a tutti i costi che ha fagocitato uomini e ambiente, si interrompe anche a Marghera.

Ma non abbiamo assistito solo alla manomissione dell'equilibrio idrodinamico della laguna, o alla manomissione dell'equilibrio socioeconomico della Venezia insulare, svuotata delle sue attività e dei suoi abitanti per trasferirle le une a Marghera, gli altri nei quartieri della periferia mestrina, allo scopo di lasciare posto alla monocultura turistica nel centro storico.

Il bacino lagunare viene usato come scarico delle acque reflue industriali, e degli scarichi agricoli da terreni trattati a pesticidi e a fertilizzanti chimici.

L'atmosfera è ormai satura di emissioni gassose di origine industriale che hanno dato alla provincia di Venezia il record per i tumori alla vie respiratorie.

Una intera generazione operaia avvelenata lentamente da inquinanti di ogni tipo. Il processo al Petrolkiller per il *cloruro di vinile monomero* segnala solo un episodio.

### ***MA I PREDATORI DELLA LAGUNA E DEL TERRITORIO VENGONO DA LONTANO, E CONTINUANO AD ANDARE LONTANO ...***

Quando un nuovo modello di sviluppo post-industriale sta emergendo, dove la fabbrica, la grande concentrazione non è più al centro del ciclo produttivo, poteva essere l'occasione per dare vita ad un nuovo modello di sviluppo sostenibile proprio nell'area attorno e dentro la Laguna di Venezia.

Nel secolo scorso, la morfologia urbana di Venezia insulare mal si addiceva alle grandi concentrazioni di impianti e forza/lavoro che la produzione *fordista* richiedeva. E' per questo che le attività trainanti del ciclo produttivo (metallurgia, cantieristica, chimica, ecc.) erano state trasferite a *Mar ghera* lasciando il centro storico al Turismo, al terziario amministrativo, all'Università, ecc..

Nell'ottica post-industriale invece, la Venezia insulare, potrebbe riprendere importanza ed attirare nuovi abitanti (la sua popolazione è ridotta a circa 60.000 unità, con un decremento di 115.000 unità dal 1975), garantire reddito, abitazioni, servizi e una buona vita a tutti.

La città antica è il sito adatto, anche dal punto di vista della morfologia urbana, a ricevere i nuovi modelli produttivi del lavoro immateriale. *L'informazione, l'immagine, la creatività*, il contenuto immateriale delle nuove produzioni, ad alto valore aggiunto, non ha bisogno di grandi aree per lo stoccaggio, di scali portuali e di infrastrutture stradali, di grandi capannoni per il trattamento.

E' sufficiente un collegamento ad *internet* per trasmettere milioni di dati, "tonnellate" di merce informazione: bastano pochi metriquadri, magari in un palazzetto della Venezia minore, per ospitare i terminali, i gangli della rete della produzione immateriale.

Venezia città della cultura, della ricerca, dell'intellettualità di massa cooperante, dell'Università: e invece pure i due atenei veneziani si comportano come immobiliari qualsiasi, fagocitando aree e grandi contenitori dismessi per trasformarli, invece che in santuari del diritto ai saperi, in sedi di rappresentanza dell'università/azienda legata ai mercati.

La stessa Porto Marghera, oggi sede di aree e capannoni dismessi e di suoli inquinati da veleni di ogni tipo, potrebbe rinascere, all'insegna di nuove attività compatibili, dopo le bonifiche necessarie pagate da chi ha inquinato per decenni: nuove attività di risanamento ambientale e nuove produzioni materiali ed immateriali, buoni posti di lavoro e occasioni di reddito per tutti.

E invece la lobby della chimica (imprese multinazionali e i sindacati di categoria) pretende di spremere come limoni impianti ormai vetusti, obsoleti e pericolosi e una forza lavoro assillata dalla paura di perdere posti di lavoro killer.

Se tutto va bene pare che il ciclo del cloro debba rimanere a Marghera fino al 2015, ma qualcuno chiede addirittura fino al 2025, e mille ostacoli vengono frapposti all'indizione del referendum sulla chimica richiesto da migliaia di cittadini per l'estromissione del fosgene e del cloro da impianti ormai incompatibili con i centri abitati e con la possibilità di una riconversione delle produzioni.

La stessa Laguna potrebbe essere ripristinata nel suo equilibrio idrogeologico per sconfiggere le acque medio/alte, che sono la stragrande maggioranza. Si potrebbe sperimentare opere reversibili alle bocche di porto in caso di maree eccezionali, destinate ad aumentare in frequenza, visto i fenomeni di eustatismo causati dal riscaldamento del pianeta, per l'effetto serra provocato dall'uomo, e conseguente scioglimento dei ghiacci. Il tutto essere occasione di lavori volti alla salvaguardia dell'ecosistema e di nuova occupazione quindi.

Il centro storico lagunare potrebbe essere oggetto di opere di risanamento, di recupero del patrimonio abitativo, di manutenzione delle rive, delle fondamenta, di lavori sperimentali di rialzo di porzioni della città per preservarle dalle "acque alte".

Opere di manutenzione ordinaria e straordinaria continua, che richiedono il lavoro continuo di migliaia di artigiani, operai, tecnici ... altro che "grandi opere".

Alla fine degli anni '80, quando il partito degli Affari di allora (che in parte coincide con l'attuale, se andiamo a spulciare i nomi di manager e patron politici dei vari progetti) aveva candidato Venezia ed il Veneto per l'Expo del 2000, un vasto e trasversale movimento si era imposto a livello locale ed internazionale battendo questa ipotesi che avrebbe attirato milioni di visitatori stravolgendo l'equilibrio della città storica.

Persino allora i promotori dell'Expo, dal punto di vista ideologico, lo presentavano come l'occasione per un nuovo sviluppo di Venezia e del Veneto, all'insegna del *post-industriale*: Venezia capitale dell'Immagine del modello produttivo veneto, esposizione permanente del passaggio al nuovo millennio postmoderno.

Persino il progetto Mo.Se all'epoca si chiamava progetto Rea (Riequilibrio ed Ambiente) e, almeno dal punto di vista dell'Immagine, l'ipotesi di chiudere le bocche di porto era *uno* degli elementi, non l'esclusivo, che concorrevano al ripristino dell'equilibrio idrogeologico e ambientale, al disinquinamento della Laguna.

Ora invece pare proprio che si torni alla vecchia logica novecentesca del *cemento e dell'acciaio*, quando si pensa che il sistema Mo.SE "*prevede consistenti opere sussidiarie e accessorie, che nel loro complesso richiederebbero la movimentazione di 5 milioni di metri cubi di materiali inerti e comporterebbero l'immissione di 12.055 pali di cemento lunghi dai 10 ai 19 metri e fino a una profondità di -42,5 metri, di 5.960 palancole metalliche lunghe da 10 a 28 metri, di 157 enormi cassoni di calcestruzzo armato, di 560.000 metri quadrati di pietrame, e infine la realizzazione di un'isola artificiale di 135.000 metri quadrati, con edifici alti dai 4 ai 10 metri e una ciminiera di 20 metri*" (1).

## **LE GRANDI OPERE SERVONO SOLO A CHI LE FA ...**

### **Il sistema Mo.SE e lo "scippo" dell'Arsenale**

Tutta la legislazione speciale per Venezia, dalla Legge 171 del 1973 alla Legge 798 del 1984, fino alla legge 139 del 1992, oltre a prevedere finanziamenti speciali da ripartire tra Stato, Regione e Comuni per le opere di loro competenza (allo Stato la salvaguardia fisica, alla Regione il disinquinamento, ai Comuni la salvaguardia socioeconomica) stabiliva del *buono* e del *cattivo*.

Ad esempio la ricostruzione dell'equilibrio idrogeologico attraverso la riapertura al flusso di marea della valli da pesca, l'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna, con la ricalibratura quindi del *Canale dei Petroli*, il divieto di nuovi imbonimenti ed anzi la demolizione degli argini delle *casse di colmata*: **tutte opere mai avviate.**

Erano previsti studi, sperimentazioni ed opere volte alla eventuale chiusura, con opere fisse e/o mobili, delle bocche di porto in caso di maree eccezionali, ma erano opere che dovevano garantire la sperimentabilità, la gradualità e la reversibilità. **TUTTO IL CONTRARIO DEL PROGETTO Mo.SE** (2), di cui sono in corso da quasi tre anni alcune opere preliminari.

Capolavoro dell'allora *Doge* Gianni De Michelis, esponente di spicco del Governo e del Partito degli Affari di allora, fu l'introduzione, nella legge 798/84, della possibilità di dare, in deroga a tutta la legislazione e normativa sui lavori pubblici, in concessione unica ad un unico soggetto gli studi, le progettazioni e le opere di competenza statale. Il **CONSORZIO VENEZIA NUOVA** (3), potente pool di imprese ingegneristiche, si era appena costituito ad hoc.

La parte del leone nel *C.V.N.* all'epoca la faceva l'**Impresit**, emanazione della *Fiat*.

Ora le sue quote, a testimoniare il disimpegno Fiat nell'area (4), sono state acquistate dalla **Impresa Costruzioni Ing. E. Mantovani Spa**, che detiene complessivamente il 36% delle quote del pool di imprese concessionario unico, e che, in pratica, con l'entusiastico appoggio del governatore del Veneto Galan, detiene il monopolio di tutte le grandi opere del Veneto: dal Mo.SE alla bonifica delle aree inquinate di Porto Marghera, dall'ospedale di Mestre alla Nuova Romea, al passante autostradale.

Il sistema Mo.SE prevede che, in caso di alta marea eccezionale – sopra i 110 cm. sul livello medio del mare (5) –, vengano messe in funzione delle paratoie mobili (6), disposte a schiera e collocate sul fondo delle tre bocche di porto, incernierate in enormi cassoni in calcestruzzo, in modo da dividere la laguna dal mare e preservare quindi i centri abitati dal fenomeno dell'"acqua alta".

La quota di progetto di 110 cm. (7) quindi non difenderebbe le città di Venezia e Chioggia dalle acque medio alte: le maree sopra gli 80 cm., quando l'acqua invade appena Piazza San Marco e le rive di Rialto.

Del resto fissare la messa in funzione delle paratoie prima dei 110. cm. vorrebbe dire penalizzare oltremodo il Porto e aumentare l'inquinamento delle acque lagunari, limitando il ricambio tra mare e laguna.

**Nel corso dell'appena trascorso 2005, le paratoie del sistema Mo.SE sarebbero state messe in funzione solo una volta**, per una punta massima di marea di 132 cm. sul livello medio del mare registrata sabato 3 dicembre.

Un po' poche, **per un costo stimato in 4,3 miliardi di € e dieci anni di durata dei lavori**; senza contare i grandissimi oneri per la manutenzione continua delle paratoie.

Sempre nel 2005 vi sono stati 61 casi di marea uguale o superiore a 80 cm. sul l.m.m. (80 casi nel 2004), un caso di marea tra i 100 e 110 cm. sul l.m.m. (16 casi nel 2004) e un solo caso appunto, il 3 dicembre, di marea superiore ai 110 cm. sul l.m.m. (5 casi nel 2004).

Il più grande istituto mondiale di previsioni delle maree (I.p.c.c.) prevede, come più probabile, per i prossimi 100 anni, un aumento di 50 cm. del livello dei mari, dovuto all'effetto serra provocato dall'uomo.

Se non si interverrà per tempo (le più grandi potenze industriali ancora non si adeguano neppure al protocollo di Kyoto), la sorte delle città costiere del pianeta è a rischio.

Immaginiamo quindi come possa essere idiota la scelta di chiudere le bocche di porto con un sistema come il Mo.SE, così rigido e irreversibile, dopo la completa cementificazione dei varchi tra mare e laguna (8).

Senza contare le altre variabili di un ecosistema così complesso come la laguna di Venezia quali: gli effetti della forza del mare sui litorali (possibili *sifonamenti*), in caso di chiusura con paratoie mobili; l'effetto del flusso di acque meteoriche dal bacino scolante, in caso di alluvione, che non possono defluire in mare perché le bocche di porto sono chiuse (9); l'effetto di un forte vento di bora che spinge l'acqua del bacino verso la laguna sud e, non potendo uscire dalla bocca di Chioggia, la

possibilità di allagamenti straordinari del centro storico di Chioggia; gli effetti sui centri abitati del flusso di marea in caso di rottura improvvisa di una o più paratoie; l'effetto dell'inquinamento da zinco (10) prodotto dalle paratoie in acciaio del Mo.SE.

Non è questa la sede, dal punto di vista tecnico, per affrontare questi aspetti del progetto (11) che ne segnalano la dannosità oltre l'inutilità.

Da segnalare il fatto che non esiste ancora un progetto esecutivo dell'intera opera (*esiste un progetto di massima risalente a dieci anni fa ed un progetto definitivo approvato tre anni fa*), ma si prosegue per stralci delle singole porzioni di opere preliminari (scogliere, lunate, porti rifugio per i natanti in caso di chiusura delle paratoie).

Oppure il fatto che il progetto sia stato valutato negativamente dalla Commissione V.I.A. nazionale del 1998, annullato dal Tar per vizi formali, ma che la Commissione regionale V.I.A. (istituite dalla "Legge Obiettivo" (12)) abbia invece dato parere positivo.

Oppure il fatto che non esiste alcun studio degli effetti sull'attività portuale (la maggiore industria di Venezia) nei dieci anni di lavori previsti alle bocche di porto e nei momenti di messa in funzione delle paratoie.

Oppure il fatto che le opere preliminari in corso d'attuazione contrastino con i piani urbanistici vigenti e che l'Europa, in data 19 dicembre 2005, abbia comunicato al Governo italiano l'avvio della procedura d'infrazione, su esposto dei Verdi, per danno ambientale in aree S.I.C. (13).

Oppure il fatto che un gruppo di esperti, nominati dal Sindaco, abbia relegato all'undicesimo posto il progetto Mo.SE nella comparazione tra 12 progetti alternativi presentati al Comune (14).

***Importante è segnalare che il Mo.SE serve solo a chi lo fa, al pool di imprese ingegneristiche, che ormai ha creato un monopolio in città e un vero e proprio potere neanche tanto occulto.***

Persino l'I.U.A.V. (15), che ha sempre rappresentato un punto di vista tecnico/scientifico critico in città, per quanto riguarda il futuro urbanistico e di sviluppo di Venezia, è stata praticamente comprata dal Consorzio Venezia Nuova.

C'è una convenzione milionaria (650 milioni di €) tra I.U.A.V. e C.V.N. per consulenze e la progettazione di opere di *abbellimento* e di mitigazione dell'impatto ambientale.

Opere che gli ambientalisti hanno definito i "***mutandoni del Mo.SE***" e che alla fine di marzo del 2006 la Soprintendenza ai Beni Ambientali ed Architettonici ha bocciato.

Si trattava di progettare opere che mitigassero l'impatto estetico e paesaggistico delle chiuse mobili alle bocche di porto, ma la Soprintendenza ai BB. AA. ed AA. ha bocciato tutto quello che avrebbe dovuto "abbellire" l'*ECOMOSTRO*, trasformandolo in una specie di *Mo.SELand*: i parcheggi, il ristorante, i bastioni attrezzati, il museo del Mo.SE a Punta Sabbioni, i giardini attrezzati, i percorsi ciclopedonali, le terrazze a mare a San Nicoletto.

Il 28 settembre 2005, si riunisce a Roma il *Comitatone* (16) presieduto dal presidente del Consiglio On. Berlusconi, a segnalare l'arroganza del Governo nel voler, a tutti i costi, proseguire nella realizzazione del progetto Mo.SE, anche contro i pareri della città e le richieste del Sindaco di valutare i progetti alternativi.

Il Comitatore decide di chiedere al CIPE altri 700 milioni di € (diventati però 380 nella delibera CIPE del 29 marzo 2006) attraverso la *Legge Obiettivo* per proseguire con il sistema delle paratoie. L'opera alla fine costerà 4,3 miliardi di € Il tutto con la promessa di Berlusconi, che ha presieduto il Comitatore all'insegna della propaganda sulle cosiddette Grandi Opere in via di realizzazione, di chiedere al Ministro dell'Economia il rifinanziamento della Legge Speciale per Venezia, attraverso uno stanziamento nella Finanziaria di 38 milioni di euro per anno a favore di Regione, Comuni e Magistrato alle Acque (17), per le altre opere di salvaguardia di loro competenza.

Promessa disattesa.

La Finanziaria 2006 non prevede alcun rifinanziamento della Legge Speciale ed anzi prevede innumerevoli tagli ai trasferimenti ordinari agli Enti locali. Il 28 settembre ha rappresentato una vera e proprio *debacle* per Venezia e il suo Sindaco. Nemmeno con una richiesta formale

*bipartizan* di Cacciari e del Governatore Galan di rifinanziamento della Legge Speciale, le promesse sono state rispettate nella Legge Finanziaria.

Questo significa che ora sono a rischio il proseguimento dei lavori già avviati di manutenzione ordinaria e straordinaria della Città Antica (lo scavo dei rii, i consolidamenti delle rive, il restauro del patrimonio immobiliare pubblico e privato) e nuovi cantieri non possono certo essere aperti.

**Tutti i fondi sono dirottati al sistema Mo.SE.** Il 2006 è il primo anno in cui il Comune non emana il bando per l'acquisto della prima casa per le giovani coppie con i fondi della Legge Speciale, mentre il bando per i contributi ai privati per i restauri viene emesso con i resti dei fondi degli anni precedenti.

Parallelamente alle decisioni del Comitato, il Demanio, con un blitz che ha scavalcato ancora una volta l'Amministrazione Comunale e la città, ha concesso per 19 anni, rinnovabili, ancora una volta al monopolista *Consorzio Venezia Nuova*, l'uso di ampie porzioni dell'Arsenale Nord.

L'Arsenale (18), dove già operano imprese che con un sistema di *scatole cinesi* tra società, sono ancora riconducibili al *Consorzio*, verrebbe destinato a plancia di comando del sistema Mose e a luogo di produzione e manutenzione (19) (stimata in 30 milioni di € l'anno) delle paratoie in acciaio.

Qualche settimana dopo si costituisce l'*Arsenale Spa*, società mista pubblico privata (51% al Demanio e il 49% al Comune) presieduta dall'ex assessore all'urbanistica dei Democratici di Sinistra Roberto D'Agostino, della lobby favorevole alle grandi opere (Mo.SE, sublagunare e quant'altro), il quale aveva praticamente redatto il piano particolareggiato della più grande area parzialmente dismessa della città, consentendone la destinazione d'uso ad hoc.

**INSOMMA IL CONSORZIO VENEZIA NUOVA e il partito trasversale degli affari HA LE MANI SULLA CITTA' E LA LAGUNA.**

Sul futuro dell'Arsenale, si giocano da anni scenari e possibilità di sviluppo alternativo della città antica, legati alle produzioni innovative, alla musealità, alla cultura.

Ora l'antico *Arsenal* dei veneziani è destinato a diventare il "magazzino" del MoSE.

## **Il Tunnel dei petroli**

Il 19 dicembre 2005, proprio il giorno in cui al Municipio era in corso la presentazione del lavoro del gruppo di esperti sulle alternative al Mo.SE, il Magistrato alle Acque, che aveva declinato l'invito del Sindaco al confronto, presenta l'avvio dell'iter per l'approvazione di un'altra grande opera in Laguna: il maxi tunnel dei petroli.

Le Legge Speciale per Venezia, la n. 171 del 1973, prevedeva l'estromissione del traffico petrolifero dal bacino lagunare (20).

Un'altra legge speciale, la 139 del 1992, prescriveva che prima di avviare la costruzione del Mo.S.E. si dovesse provvedere all'estromissione del traffico petrolifero, oltre al riequilibrio idraulico della Laguna, e alla apertura delle valli da pesca. (Naturalmente sta avvenendo il contrario).

Questo per due ordini di motivi:

- evitare la catastrofe ambientale in caso di incidenti o semplici sversamenti accidentali di greggio in laguna;
- permettere la ricalibratura o comunque la riduzione drastica dei fondali del canale dei petroli, che rappresenta una delle concause dell'aumento, in frequenza e livello, del fenomeno delle "acque alte".

In più di trent'anni nulla è stato fatto, ma ad una riunione di Comitato di tre anni fa, il ministro delle Infrastrutture Lunardi, la cui impresa di famiglia è specializzata in gallerie, propone un maxi tunnel.

Non più quindi un pipe-line per trasportare il greggio da Trieste a Venezia via terra, com'era previsto da un progetto del *Consorzio Venezia Nuova* del 1991, ma una vera e propria maxi galleria subacquea, da un terminal off-shore in mare di fronte al Lido, a 17 Km. dalla costa – dove attraccerebbero le superpetroliere – a Fusina, passando sotto l'impianto di depurazione di

Malamocco: un grande tunnel lungo complessivamente 27 Km., sette metri di diametro per sette anni di lavori e 780 milioni di €

Un'altra grande opera inutile e costosa, che servirà solo a chi la fa, mentre soluzioni più semplici e meno costose, quali un oleodotto, aspettano da trent'anni di essere realizzate.

Un'opera con tempi di realizzazione molto lunghi, che quando sarà terminata rischia di essere già superata e sovradimensionata, anche rispetto al dibattito e lo scontro esistente sul futuro dell'area industriale di Marghera: tra sette o dieci anni sarà ancora tale la necessità di rifornimenti di idrocarburi da parte delle industrie?

### **La Sub-lagunare**

Altro mega tunnel, sottotraccia tra l'Arsenale, Fondamente Nuove, Murano e l'aeroporto di Tessera, dovrebbe ospitare il tram sub-lagunare.

340 milioni di € per risparmiare 10 minuti dall'aeroporto alle Fondamente Nuove.

L'ipotesi è quella di effettuare 102 corse al giorno, trasportando un numero di passeggeri che va dai 30 ai 41 mila, anche se la domanda effettiva stimata è di 2.750 residenti e 5.040 turisti.

Altra grande opera in project financing, sostenuta però dal 56% di fondi pubblici del CIPE, che una cordata di imprese, tra cui ACTV, Sacaim e la onnipresente Mantovani Spa intendono realizzare in laguna.

ACTV intende vendere le proprie quote e sembra che la *Torno*, dell'industriale italo - argentino Carlos Bulgheroni, intenda acquistarle, in cambio però di un prolungamento della sub-lagunare al Lido e a punta Sabbioni, altrimenti l'opera non è in alcun modo sostenibile dal punto di vista economico, per lo scarso numero di utenti previsto nella tratta originaria, e l'opera si trasformerebbe in una vera e propria *cattedrale nel deserto*.

Anche qui grossi problemi di impatto ambientale, non ancora studiati, nella costruzione di enormi piattaforme di sicurezza in mezzo alla laguna e di stazioni di imbarco; senza contare cosa comporterà, dal punto di vista geologico, lo scavo sotto il "caranto" (21).

Senza contare che non si raccorda al sistema dei trasporti di terraferma di progetto quali il tram di Mestre e il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (S.F.M.R.), e che da anni esistono alternative credibili per un sistema di trasporti intermodale utilizzano i terminal acquei di Tessera e Fusina (22).

### **Il nuovo terminal passeggeri alla Marittima**

Qualche mese fa l'Autorità Portuale, all'insaputa del Comune, ha presentato in Commissione di Salvaguardia (23) la richiesta di parere per tre nuovi progetti in Marittima: un nuovo terminal passeggeri per le mega navi da crociera alla banchina "Isonzo", un nuovo "muro" a San Basilio per dividere la banchina dalla città e un porticciolo per barche da diporto a Marghera.

Il Comune ne ha chiesto la sospensione dell'esame in quanto i tre progetti non sono conformi ai piani urbanistici e ne è nato un contenzioso acceso tra il presidente dell'Autorità Portuale G. Zacchello e l'Amministrazione Comunale.

Non c'è traccia infatti, nella Variante al Piano Regolatore Generale per la Città Antica, della nuova stazione passeggeri che dovrebbe funzionare da terminal per le sempre più gigantesche navi da crociera, alte come grattacieli, che entrano dal porto di Lido passando davanti al Bacino San Marco per la gioia dei croceristi.

Si tratta di navi incompatibili con il Bacino, sia in caso di incidenti per nebbia o per il semplice moto delle gigantesche eliche che creano vortici micidiali per le rive del Molo.

Uno dei progetti alternativi al Mo.SE (24), tra l'altro, prevede l'estromissione delle navi da crociera dalla laguna, la costruzione di un terminal offshore davanti a Punta Sabbioni con trasferimento dei passeggeri con navetta, consentendo di portare i fondali della bocca di porto del Lido ad una profondità inferiore (25). Diminuendo la sezione della bocca di porto, naturalmente, entra meno mare in laguna durante la fase di marea montante, garantendo una consistente diminuzione del fenomeno delle "acque alte".

La prevista ricostruzione del “muro” di San Basilio poi, per supposte necessità di sicurezza antiterrorismo dopo l’11 settembre, pur con elementi prefabbricati e amovibili, quando da poco era stato demolito il muro preesistente, per aprire la Marittima alla città e liberare dell’orribile cinta il quartiere di S.Marta, ha dell’incredibile.

Nel mese di marzo 2006, la Salvaguardia, su parere legale della Regione Veneto, approva i progetti di Zacchello, mentre il Comune annuncia ricorso al TAR contro il parere dell’organo regionale.

Curioso personaggio questo Giancarlo Zacchello.

Il precedente Presidente dell’Autorità Portuale Boniccioli continua a ripetere che i decennali lavori del Mo.SE, e poi quando l’opera stessa sarà conclusa la messa in funzione delle paratoie, penalizzeranno oltremodo il Porto di Venezia, inducendo gli operatori a scegliere altri porti dell’Adriatico; il porto rifugio a Malamocco, tra le opere preliminari al Mo.SE in corso di realizzazione, non sarà sufficiente.

Zacchello invece continua ripetere che del Mo.SE va tutto bene ed anzi occorre mantenere i fondali agibili per navi da crociera e porta container con pescaggio sempre maggiore.

Del resto lo stesso Zacchello risulta tra gli azionisti di Palomar (26), impresa già presente all’Arsenale assieme con Thetis (27). E all’Arsenale, in concessione al *Consorzio Venezia Nuova*, si costruiranno e si farà la manutenzione delle paratoie del Mo.SE: come dire ... Zacchello sa già cosa farà quando gli scadrà la nomina a Presidente dell’Autorità Portuale, essendo fortemente presente in quel gioco di “scatole cinesi” che sono le società che già operano all’Arsenale Nord.

### **L’Assemblea Permanente NoMOSE**

Ai primi di luglio del 2005 si costituisce l’*Assemblea Permanente NoMOSE*, una rete di singole associazioni, comitati, cittadini di Venezia e del Litorale Nord, i quali da anni si opponevano alla grande opera, cui la *Legge Obiettivo* ha impresso un’accelerazione.

Con l’estate migliaia di veneziani avevano potuto vedere il livello di devastazione raggiunto finora nell’esecuzione delle opere preliminari, frequentando la *spiaggia di San Nicolò al Lido* o il *Bacan*.

Alla vigilia della visita ai cantieri da parte del ministro Lunardi, domenica 19 giugno, c’era stata una iniziativa in motonave fino a Punta Sabbioni (in Comune di Cavallino – Treporti): una manifestazione molto partecipata che chiedeva il blocco dei lavori.

Il giorno dopo, mentre Lunardi era in visita in elicottero ai cantieri, un sit-in si teneva davanti al Magistrato alle Acque a Rialto, mentre i giovani di *Globalbeach* occupavano gli uffici di Palazzo dei X Savi, sede del Magistrato.

Volantinaggi ed informazioni erano stati garantiti nei giorni dell’inaugurazione della Biennale Arti Visive ai Giardini, mentre i videoartisti di *Mars Pavillion*, l’ex serra dei giardini occupata dai centri sociali i primi giorni dell’apertura della stessa, producono installazioni ed un documentario contro il MoSE.

Con un comunicato del 7 luglio si costituisce quindi la rete organizzata contro il Mo.SE: viene scelto volutamente il nome di *Assemblea Permanente*, per richiamare l’*Assemblea Permanente contro il rischio chimico di Marghera*, nata dopo l’incidente all’impianto del TDI del Petrolchimico nel novembre 2002, che ha promosso il referendum popolare per l’estromissione del fosgene e del ciclo del cloro dagli impianti a ridosso dei centri abitati.

Si tratta di un riferimento al metodo, *orizzontale e popolare*, di lavoro dell’Assemblea di Marghera, ma anche un’indicazione sul fatto che un futuro eco-sostenibile, per la laguna e le aree del polo industriale, sono strettamente legati e che è quindi necessario un lavoro comune dei due organismi.

Nel mese di luglio si tiene una affollata festa di autofinanziamento ai Tolentini ad Architettura e si lancia la proposta di una manifestazione per i primi di settembre al Lido, durante la mostra Internazionale del Cinema.

Viene attivata una raccolta di firme, in calce ad una petizione popolare rivolta al Parlamento europeo, italiano, e agli enti locali, con la richiesta del blocco dei lavori, ritenuti illegittimi dalla stessa Amministrazione Comunale, in quanto mancanti di conformità urbanistica.

I tecnici dell'Ufficio Urbanistica del Comune manderanno una lunga e dettagliata relazione al Ministro delle Infrastrutture e alla Regione Veneto, per dimostrare che le opere previste non sono comprese nei piani urbanistici.

E' chiaro a tutti come si debba utilizzare l'Immagine di Venezia, città vetrina e sede di iniziative culturali internazionali, per le iniziative contro il Mo.SE.

A fine agosto i centri sociali occupano, come l'anno precedente, lo stabilimento balneare dismesso dalla Polizia di Stato a San Nicoletto, a ridosso del cantiere del Mo.SE alla bocca di porto del Lido, per tenere le loro iniziative durante i giorni della Mostra del Cinema, garantendo anche un campeggio ed una mensa, a prezzi politici, per i cinefili.

La questione del Mo.SE è al centro della loro iniziativa.

Il giorno della conferenza stampa di presentazione della Mostra, dopo che la Biennale aveva negato uno spazio di informazione permanente davanti al palazzo del cinema, l'*Assemblea Permanente* e *GlobalBeach*, nonostante la blindatura delle forze dell'ordine, riescono ad occupare la scalinata con striscioni e slogan contro il Mo.SE.

Sabato 3 settembre si tiene al Lido una manifestazione per il NoMOSE Day, con un corteo di quasi 500 persone da S. Maria Elisabetta fino alla Mostra del Cinema. Anche stavolta, nonostante i cordoni di Polizia e Carabinieri, alcuni riescono a portarsi con grandi cartelle e magliette NoMOSE proprio davanti al Palazzo, sotto i riflettori della Stampa e delle Tv internazionali.

Il 6 settembre l'*Assemblea Permanente* e *Globalbeach* occupano i cantieri del Mo.SE di San Nicolò, impedendo i lavori per una giornata.

Si tratta di una forte e determinata forma di lotta contro cui si scagliano gli strali del governatore Galan e del Ministro dell'Interno, con tanto di interpellanze al Parlamento italiano ed europeo di esponenti di Forza Italia, patron politici degli interessi milionari del *Consorzio Venezia Nuova*.

Sabato 5 novembre si chiude la campagna di raccolta firme sulla petizione popolare con decine di gazebo sparsi per il territorio. Oltre 12.000 firme sono state raccolte (su una popolazione di 63.000 abitanti). Ma l'importanza della campagna è data anche dalla presenza, garantita durante tutta l'estate, di punti informativi in tutti i quartieri della città e nel litorale, con una puntuale controinformazione sul devastante progetto Mo.SE e sulle alternative possibili per fermare le "acque alte".

Anche a Chioggia si costituisce l'*Assemblea Permanente NoMOSE*, mettendo insieme associazioni, forze politiche, i ragazzi di ChioggiaLab.

Durante il ciclo di occupazioni ed autogestioni nelle scuole superiori, sia a Venezia che a Chioggia, gli studenti medi richiedono l'intervento dell'*Ass. Permanente* per illustrare le tematiche della salvaguardia della laguna e della lotta contro il progetto Mo.SE.

Si tratta di un *lavorio* che ha mantenuto vivo in città il dibattito sulla grande opera e ha pure costretto il Comune ad insediare un Gruppo di Lavoro di analisi sulle alternative al Mo.SE, a tenere un convegno di due giorni di illustrazione dei risultati di tale lavoro.

Il primo dicembre 2005 l'Ass. Permanente e le associazioni ambientaliste nazionali, presentano a Roma, in una conferenza stampa, la petizione popolare.

Il 22 marzo 2006 la petizione viene presentata a Bruxelles al parlamento europeo, strappando alla Commissione Petizioni dell'Unione Europea la promessa di effettuare un sopralluogo ai cantieri del Mo.SE.

A novembre/dicembre 2005 la grande lotta delle popolazioni della Val di Susa contro la Tav, altra grande opera.

Vengono date straordinarie indicazioni da questa lotta: la lotta dal basso, autodeterminata, che ha messo assieme comunità ed enti locali con i movimenti, che ha legato le tematiche locali e la cultura materiale comunitaria con il globale di un modello di sviluppo suicida, che ha imposto lo sciopero generale, nonostante la contrarietà sindacale.

Una delegazione della *Ass. Permanente*, con striscioni NoMOSE, viene accolta dal grande corteo in Val di Susa il giorno dello sciopero generale autorganizzato, il 16 novembre, e poi alla grande manifestazione a Torino, dopo la resistenza alla violenza poliziesca ai blocchi di Venaus, il 17 dicembre, mentre a Venezia si teneva una fiaccolata NoMOSE/NoTAV.

Si lavora per un *gemellaggio* NoTAV/NoPONTE sullo Stretto di Messina/NoMOSE: le tre simboliche e più grandi opere previste con la *Legge Obiettivo*.

L'11 febbraio 2006 si tiene presso l'aula magna della facoltà di Architettura l'importante convegno "Grandi Opere - Grandi bidoni" organizzato dall'Ass. Permanente con la partecipazione dei NoTAV e dei NoPONTE, che ha visto la presenza di molti comitati e gruppi di lotta contro le altre mega opere della legge Obiettivo del Nord-est, ma anche della Liguria e della Lombardia. Convegno che ha dato il via ad un coordinamento stabile contro le grandi opere.

Si sta avvicinando la data delle prossime elezioni politiche del 9 aprile, ed è chiara la necessità di individuare nel prossimo, possibile, governo di centrosinistra, la controparte preventiva per richiedere il blocco dei lavori, la cancellazione dei progetti devastanti previsti nella *Legge Obiettivo*.

Ma nulla di preciso sul Mo.SE è scritto nel programma dell'Unione di centrosinistra, a parte che, genericamente, le grandi opere devono essere concertate con le popolazioni e gli enti locali.

La stessa Giunta Cacciari, all'unanimità, approva un documento, ancora da mettere ai voti del Consiglio Comunale, in cui si richiede al prossimo Governo, qualunque esso sia, la revisione radicale del progetto Mo.SE, tenendo conto degli studi e delle comparazioni tra progetti alternativi effettuati dal Gruppo di Lavoro insediato dal Sindaco.

Il *Consorzio Venezia Nuova* e il Magistrato alle Acque fanno intendere che non esiste alcuna alternativa al Mo.SE, che i lavori sono ormai avviati (*addirittura Berlusconi in uno scontro televisivo con Rutelli, parla di un 25% di lavori del Mo.SE conclusi, mentendo spudoratamente*) e si allude a penali pesantissime alle imprese, pagate con denaro pubblico, in caso di riconsiderazione del progetto.

Certo che penali pesantissime sono previste anche dalla Corte di Giustizia Europea, in caso il Governo non riesca a convincere la Commissione Ambiente dell'UE, che non ci sono infrazioni alle direttive ambientali, adesso che è stato avviato l'iter per danni ambientali che il sistema Mo.SE rappresenta per l'ecosistema lagunare.

Certo che la questione dei lavori iniziati e che proseguono ancora più alacramente, dopo il veto europeo, per arrivare *alla soglia di non ritorno*, cioè alla fase in cui i lavori iniziati non sono più reversibili o riutilizzabili ad altri fini, è una questione che in qualche modo blocca la protesta dei cittadini di Venezia, contrari alla grande opera, ma forse rassegnati.

E' da chiarire che i lavori quasi completati – tutte opere preliminari e reversibili – saranno appena al 5/8% dell'intera opera, che richiede ancora dagli otto ai dieci anni di cantiere. Solo tra qualche mese inizieranno i lavori (già finanziati) per la prefabbricazione (in are S.I.C. come Ca' Roman) degli enormi cassoni in calcestruzzo armato, delle dimensioni di un condominio, che poi verranno collocati sul fondo delle bocche di porto ad ospitare le paratoie mobili.

Solo allora forse coloro che non si sono ancora mobilitati, comprenderanno il livello di devastazione cui la laguna è destinata con il proseguo dei lavori.

C'è ancora tempo quindi per massificare la lotta e per bloccare il Mo.SE..

Certo la composizione sociale del Centro Storico veneziano è impoverita: solo 63.000 abitanti rimasti; gli strati sociali significativi espulsi in terraferma da decenni di esodo indotto dal mercato immobiliare drogato, dai prezzi da città turistica vetrina; sono rimasti i settori sociali parassitari legati alla monocultura turistica, alla speculazione, bottegai che attendono l'opera salvifica del Mo.SE..

Ma bisogna cogliere che oggi la questione Mo.SE/grandi opere deve assumere centralità per i conflitti sociali del territorio: la lotta della Val di Susa lo dimostra.

In gioco c'è un ragionamento non solo sul *contro*, ma soprattutto sul *per*: per un modello di sviluppo sostenibile per l'ambiente, per il territorio, per la qualità della vita ed il reddito dei cittadini.

A Venezia tutti i fondi vanno al Mo.SE, mentre vengono soppressi i finanziamenti della Legge Speciale per la salvaguardia ordinaria e straordinaria, per le politiche abitative, per l'istruzione, per il welfare municipale.

Non c'è comitato, per la casa o per il verde, gruppo di sfrattati, associazione di precari o sindacato di base, che possa non essere interessato a costruire una lotta radicale e ricompositiva contro il Mo.SE e le grandi opere.

Non c'è cittadino, soprattutto le giovani generazioni a cui è affidato il futuro di Venezia e della sua laguna, che non debba rivoltarsi contro la logica delle grandi opere che antepongono le logiche del profitto di pochi contro la buona vita per tutti.

Siamo in una fase quindi - anche grazie alla spinta delle lotte in Val di Susa che stanno segnando una novità originale e di *non ritorno*, per gli intrecci sociali della lotta sul *contro* e sul *per* - in cui dobbiamo *rivitalizzare* la lotta contro il Mo.SE, conquistando nuovi settori sociali.

I giovani e gli studenti innanzitutto, quegli 8.000 studenti universitari fuorisede, ad esempio, che oggi studiano a Venezia, ma che poi spesso si fermano a ripopolare la Venezia insulare. Importante che l'Ass. *Permanente* abbia trovato sede presso il *LATAutogestito* dei Tolentini, spazio ottenuto con le lotte universitarie contro il D.D.L. Moratti, all'interno della facoltà di Architettura (i cui vertici baronali sono stati *comprati* dal *Consorzio Venezia Nuova*) da riconquistare come spazio pubblico e di lotta.

Importante che i Centri Sociali, ad esempio, abbiano tenuto, assieme con l'Ass. *Permanente*, lo scorso febbraio, in C.po San Giacomo dell'Orio, il *No.MOSE Carnival*, una riedizione riveduta del *Carnevalaltro*, che tanta fortuna ebbe negli anni '90.

Dobbiamo conquistare alla lotta, contro il Mo.SE e le grandi opere e per un futuro compatibile di Porto Marghera, anche i settori sociali della Terraferma. Senza fondi della Legge Speciale, per mantenere la Città Antica verranno impegnati fondi ordinari, prima investiti nella città di Terraferma. Non è vero che Mestre non sia interessata al Mo.SE.

Appena al di là della gronda lagunare, tra l'altro, nel cuore del nord-est, il cui modello produttivo è in crisi di fronte alle novità della globalizzazione capitalistica, grandi progetti speculativi stanno partendo.

Si parla di *Veneto City*, nell'area di Dolo - Arino, tangente al nuovo *Passante di Mestre* in costruzione: un enorme insediamento commerciale/direzionale, con tanto di *Outlet*, quelle *finte città* commerciali, fatte di quinte scenografiche, che negli USA hanno sostituito i centri commerciali. Milioni di metricubi di cemento a sprecare territorio ora agricolo, mentre, se proprio servisse localizzare servizi ed attività superiori, le aree di Porto Marghera dismesse, libere e liberabili sono enormi.

Tornando alla Gronda lagunare poi si parla di *Tessera City*, che la SAVE vorrebbe affiancare alla nuova pista aeroportuale: un altro mega insediamento urbanistico all'insegna dello spreco edilizio. Di là dovrebbe passare anche la futura Tav. Il corridoio 5, che unisce Kiev a Lisbona, si articola anche dalle nostre parti.

La stazione dell'Alta velocità dovrebbe sorgere proprio a Tessera, e da Tessera dovrebbe partire il tram sublagunare fino all'Arsenale: tutto si lega *come un micidiale puzzle delle grandi opere*.

Il tracciato dell'Alta Velocità dovrebbe poi aggirare Mestre, passando o sotto (in galleria) o sopra (in viadotto) San Giuliano, raccordarsi alla *Nuova Romea Commerciale*, altra devastante infrastruttura per il traffico su gomma.

**Mettere insieme i comitati di cittadini che si stanno formando nel Nord-Est contro questi interventi sul territorio e per una migliore qualità della vita, potrebbe essere lo scopo del nostro lavoro futuro.**

## Note

(1)

Edoardo Salzano – “La laguna di Venezia e gli interventi proposti”  
n. 6/2003 della rivista *Area Vasta* (ottobre 2003).

(2)

Acronimo di Modulo Sperimentale Elettromeccanico, modello di paratoia a spinta di sollevamento in scala 1:1, i cui meccanismi sono stati sperimentati per qualche anno in laguna davanti a Treporti dal 1988. Tutto il sistema prende nome da questo prototipo, alludendo al Mosè salvatore dalle acque.

(3)

### elenco imprese consortili

#### **Soc. Consortile Venezia Lavori CO.VE.LA. Scarl**

Impresa Costruzioni Ing. E. Mantovani Spa / Fip Industriale Spa

(<http://www.fip-group.it>)

Mazzi Scarl

#### **Consorzio Italveneziana**

Società Italiana Condotte d'Acqua Spa ([www.condottespa.it](http://www.condottespa.it))

Astaldi Spa ([www.astaldi.it](http://www.astaldi.it))

Mantelli Estero Costruzioni Spa (<http://web.tiscali.it/mantelliestero/>)

**Grandi Lavori Fincosit Spa** (Gruppo Mazzi) ([www.glf.it](http://www.glf.it))

**Mazzi Scarl** (Gruppo Mazzi)

#### **S. Marco Consorzio Costruttori Veneti**

Co.Ed.Mar. Srl

Grassetto Lavori Spa

Sacaim Spa

Intercantieri Vittadello Spa

Impresa Costruzioni Ing. E. Mantovani Spa (<http://www.fip-group.it>)

C.C.C. - Cantieri Costruzioni Cemento Spa

Consorzio Rialto

Consorzio Lepanto

#### **Consorzio Veneto Cooperativo CO.VE.CO.**

**Saipem Spa** ([www.saipem.it](http://www.saipem.it); [scheda descrittiva](#))

**Società Italiana per Condotte d'Acqua Spa** ([www.condottespa.it](http://www.condottespa.it))

**Impregilo Spa** ([www.impregilo.it](http://www.impregilo.it); [scheda descrittiva](#))

#### **Consorzio G.R.V. Grandi Restauri Veneziani**

Barbato Impresa Costruzioni Srl

Errico Costruzioni e Restauri Srl

I.C.C.E.M. (Impresa Costr. Civili e Montaggi) Srl

Impresa di Costruzioni Ing. Antonio Perale & Srl

(4)

Vedi anche l'alienazione di Palazzo Grassi.

(5)

Sul mareografo di Punta della Salute.

(6)

18 paratoie alla bocca di Chioggia, 19 a Malamocco, 20 e 21 al Lido nei due varchi che rimarrebbero dopo l'edificazione dell'isola nuova davanti al Bacan, area di velme davanti a Sant'Erasmo.

(7)

*A questa quota, per un paio d'ore, si allaga il 30% della città storica.*

(8)

Il progettato sistema reagirebbe ad eventi (alte maree superiori a 110 cm) di cui è assolutamente incerta la frequenza. Se il limite dei 110 cm venisse superato troppo spesso (una delle ipotesi formulate è di 400 chiusure all'anno) la Laguna diventerebbe un bacino chiuso e l'inquinamento sarebbe letale, e il porto non funzionerebbe più. Se il livello degli oceani aumentasse oltre i +30 cm il sistema diverrebbe obsoleto, e i portelloni sarebbero scavalcati dai flutti.

Edoardo Salzano – “La laguna di Venezia e gli interventi proposti”

n. 6/2003 della rivista *Area Vasta* (ottobre 2003).

(9)

Il 4 novembre 1966 le campagne del bacino scolante erano allagate e l'acqua non defluiva in laguna perché la marea ne impediva il deflusso.

(10)

Si calcola che le paratoie rilascerebbero 12 tonnellate/anno di zinco per effetto della protezione anodica delle paratoie dalla corrosione; si fa rilevare che ciò corrisponde al 50% dell'intero carico ammissibile per l'intero bacino idraulico gravitante in Laguna, e che lo zinco si accumula nel ciclo alimentare.

Edoardo Salzano – “La laguna di Venezia e gli interventi interventi proposti”  
n. 6/2003 della rivista *Area Vasta* (ottobre 2003).

(11)

Vedi i siti internet dell'Assemblea permanente NoMoSE: [www.nomose.org](http://www.nomose.org), [www.nomose.splinder.com](http://www.nomose.splinder.com), [www.watchingmose.net](http://www.watchingmose.net).

(12)

Legge 21 dicembre 2001, n. 443 e conseguente Decreto legislativo n. 190 del 2002. Con essa oltre a sveltire tutte le procedure per le cosiddette grandi opere e progetti strategici di interesse nazionale, vengono bypassati tutti gli enti e comunità locali.

(13)

Siti d'Interesse Comunitario.

(14)

CONFRONTO INTERVENTI ALTERNATIVI ALLE BOCHE DI PORTO - Disposizione del sindaco di Venezia 6 giugno 2005 n. 200458  
Relazione - Ca' Farsetti, 15 novembre 2005. pubblicato anche nel sito [www.nomose.org](http://www.nomose.org).

(15)

Istituto Universitario di Architettura di Venezia.

(16)

Comitato Interministeriale di indirizzo e controllo degli interventi, istituito dall'art. 4 della Legge Speciale per Venezia – la 798/84 -; presieduto dal Presidente del Consiglio o da un suo delegato e costituito dai Ministri delle Infrastrutture, dei beni Culturali, della Marina Mercantile, dell'Ambiente, della Ricerca Scientifica, dal Presidente della Regione Veneto e dai Sindaci di Venezia, Chioggia e da due Sindaci dei comuni della gronda lagunare, segretario del Comitato è il Presidente del Magistrato alle Acque.

Dall'introduzione della Legge Obiettivo riveste sempre meno importanza, visto che tutti i fondi per le cosiddette grandi opere vengono tutti distribuiti dal CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) e che ormai dal 2002 le Leggi Finanziarie non stanziavano più fondi per gli interventi previsti dalla Legge Speciale, come la stessa L. 798/84 prevedeva.

(17)

Il Magistrato alle Acque è l'articolazione territoriale del Ministero delle Infrastrutture (ex Lavori Pubblici) ed è erede della Magistratura della Serenissima. Nel Compartimento del Magistrato alle Acque ricadono 5 bacini fluviali di carattere nazionale (Adige, Brenta-Bacchiglione, Piave, Livenza, Tagliamento) ed uno di carattere internazionale (Isonzo), nonché le lagune di Venezia, Marano e Grado.

Tra tagli agli organici e sistemi della concessione unica, general contractor o project financing (attraverso i quali alle imprese vengono affidate “chiavi in mano”, dalla progettazione, alla realizzazione e al controllo, le opere pubbliche), si è praticamente trasformato in una dependance del Consorzio Venezia Nuova.

(18)

L'Arsenale rappresenta una parte estremamente estesa, oltreché suggestiva e strategica, dell'intera città insulare, circa 32 ettari (di cui 9 ettari a specchi acquei) contro circa 670 ettari di Venezia. La sua unitarietà urbana, complessa ed integrata, ha circa nove secoli di vita. Per decenni è stata servitù militare, ora è parzialmente dismessa: un'area è ancora in uso alla Marina Militare che intende farne un museo del mare, dei bacini dell'Arsenale Nord si è già detto, altri spazi sono in concessione alla Biennale (*Corderie, Artiglierie, Tese, Gaggiandre, il Teatro del Piccolo Arsenale*), la concessione scade quest'anno, ma vengono usati solo per pochi mesi all'anno per la Biennale Arti visive o la Biennale Architettura, come i padiglioni dei Giardini di Castello comunque.

(19)

Basta pensare che su un metro quadrato di cassone metallico si depositano all'anno tra i 10 e i 35 kg. di incrostazioni biologiche (*peoci*), eliminabili solo smontando i giganteschi portelloni e lavorandoli a terra.

Edoardo Salzano – “La laguna di Venezia e gli interventi interventi proposti”  
n. 6/2003 della rivista *Area Vasta* (ottobre 2003).

(20)

400 petroliere l'anno, per 10 milioni di tonnellate di greggio.

(21)

Lo strato solido di argilla compattata da millenni (il “caranto”) che sorregge i limi e le sabbie su cui sorgono Venezia e gli altri centri Lagunari.

(22)

Vedi su <http://eddyburg.it/>, nelle pagine su Venezia e la sua laguna – Sublagunare – l'articolo di S. Boato: “I vizi del progetto e le possibili alternative, da tempo proposte.

(23)

La Commissione di Salvaguardia è prevista dalla legislazione speciale per Venezia; presieduta dal Presidente della Regione e composta dai rappresentanti degli enti locali, Soprintendenza ai BB.AA.AA ed altri enti: esprime pareri su tutti i progetti volti a mutare lo stato dei luoghi nella conterminazione lagunare.

(24)

VENEZIA PORTUALITA' E RIEQUILIBRIO LAGUNARE (VE. PERLA) - proponente C. De Piccoli - pervenuto in Comune il 14/08/2002.

(25)

“Ai primi dell'Ottocento la profondità delle tre bocche di porto si attestava tra i -3,5 e i -4,5 m. [...] Alla fine dell'Ottocento la profondità raggiungeva i -7 m al Lido e i -10 m a Malamocco. Nel secolo scorso l'industria portuale in rapida ascesa e l'espansione delle attività industriali necessitavano di fondali ancora più profondi. Si diede avvio dunque a campagne di scavo che portarono la bocca di Malamocco a -14,5 m e si tracciarono i canali

Vittorio Emanuele (-10 m) e Malamocco-Marghera o dei petroli (- 14,5 m) che attraversano la Laguna come una profonda ferita. La gran massa d'acqua che entra ora in Laguna da questi varchi così profondi, com'era prevedibile, ha innescato fenomeni di auto-erosione: nel 1997 la bocca di Malamocco si era portata a -17 m. Sempre a Malamocco, dentro la bocca, si trova ora il punto più profondo dell'Adriatico, -57m! " *Dalla sintesi dei dati pubblicati in varie sedi ufficiali redatta per il sito web di Italia Nostra – Sezione di Venezia* (<http://www.provincia.venezia.it/italianostra/3laguna/>)

(26)

Palomar si occupa di gestire i cantieri di riparazioni navali nel quadrante Nord dell'Arsenale. Ma nello statuto sociale figura pure, quale missione dell'impresa, "lo studio finalizzato all'arresto e all'inversione del processo di degrado dell'ecosistema del mare Adriatico" e "attività nell'idraulica lagunare". Traduzione: Palomar pensa al Mo.SE. I due bacini in concessione a Palomar – il terzo, che è il più piccolo, è assegnato all'ACTV – possono accogliere navi rispettivamente lunghe fino a 160 e 250 metri, larghe 20,5 e 32 metri. La società che ha sedi anche a Zagabria e Lubiana, è presieduta da Giovanni Mazzacurati e ha in Piergiorgio Baita l'amministratore delegato. L'uno è il presidente del Consorzio Venezia Nuova, l'altro è il capoazienda dell'impresa di costruzioni Mantovani (36% del Consorzio Venezia Nuova). Fra i consiglieri emergono A. mazzi, I. Gemmo, R. Chiarotto, E. Altieri, esponenti delle società che partecipano al capitale di Palomar. Le azioni sono ripartite fra Mantovani, Grandi Lavori – Fincosit, Nikolson e Studio Altieri (ciascuno con il 22%), Gemmo (10,4%), Consorzio Venezia Nuova (1,6%), Zacchello, già leader di Un industria Venezia possedeva il 22% di Palomar tramite San Marco Finanziaria, che ha ceduto le proprie quote all'olandese Nikolson. Ma Nikolson fa pur essa capo integralmente a Zacchello. **DA La Nuova Venezia del 3 agosto 2005 – pag.3.**

(27)

Thetis è stata fondata nel 1998, per occuparsi di tecnologie del mare e avendo il gruppo Eni (Syndial e Tecnomare) quale azionista di riferimento. La missione nel corso degli anni è andata mutando: l'impresa dislocata nel quadrante Nord dell'Arsenale è un centro tecnologico attivo in materia di ingegneria ambientale. Un secondo filone di business attiene alla progettazione di sistemi Gps e gestione della flotta da trasporto pubblico e della navigazione marittima. Tanto sono cambiati gli obiettivi, che Eni nel maggio scorso è (silenziosamente) uscita dalla compagine sociale, cedendo il 38% delle azioni di Thetis al Consorzio Venezia Nuova. Il Consorzio dispone del 89% circa delle quote, il resto fa capo a Veneto Innovazione, all'ACTV, al Comune e alla provincia di Venezia. Il capitale sociale consiste in 6,3 milioni di € il patrimonio netto in 6,9 milioni. Amministratore delegato è Antonio Paruzzolo, presidente Giovanni Mazzacurati (che riveste lo stesso ruolo nel Consorzio Venezia Nuova). Il 60% del giro di affari viene da commesse del Consorzio, ma non mancano attività internazionali (fra cui un progetto per ridurre le emissioni inquinanti da traffico a Pechino). **DA La Nuova Venezia del 3 agosto 2005 – pag.3.**