

MERCOLEDÌ 14 SETTEMBRE 2005

IL GAZZETTINO



Mestre

REDAZIONE: 30172 MESTRE - VIA TORINO, 110 - TEL. 041/665111
FAX 041/665413 - E-MAIL: mestrecronaca@gazzettino.it

PUBBLICITÀ:
AREA NORD - TEL. 041/5320192

REDAZIONE: 30124 VENEZIA - SAN
FAX 041/5287373 - E-MAIL: venezia2005

SALVAGUARDIA Assegnato al pm Stefano Buccini il procedimento avviato da un esposto dei gruppi ecologisti

Mose, la procura apre un'inchiesta

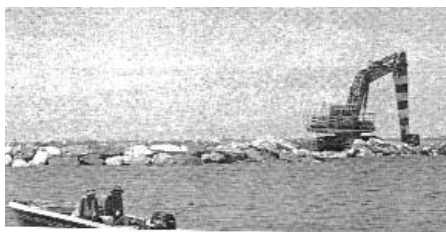
Gli accertamenti riguarderanno possibili illeciti penali nelle procedure adottate. Non ci sono indagati

di Gianluca Amadori

Un fascicolo d'inchiesta per verificare la sussistenza di eventuali, presunti illeciti di natura penale nei lavori per la realizzazione del Mose, avviati dal Consorzio Venezia Nuova alle bocche di porto.

Lo ha aperto la Procura della Repubblica sulla base dell'esposto di Michele Boato, presidente dell'Ecoistituto del Veneto. Per il momento non è stata formulata ancora alcuna ipotesi di accusa, né risulta essere stato iscritto il nome di alcun indagato: tecnicamente si tratta di un fascicolo definito "atti relativi". Spetterà al sostituto procuratore Stefano Buccini disporre gli accertamenti ritenuti necessari per verificare l'eventuale fondatezza dei rilievi sollevati dagli ecologisti.

Lo stesso esposto è stato inviato anche alla Procura della Corte dei Conti, e fa seguito ad alcune precedenti diffide inviate da Boato nel 2003 in relazione alla presunta illegittimità delle opere complementari al Mose, ritenute in contrasto con il vincolo paesaggistico sulla laguna, con il vincolo specifico su Pellestrina, con le norme di tutela marina del Piano territoriale provinciale, e nel 2004 contro i lavori di demo-



lizione di gran parte della diga foranea di Malamocco sud e di due tratti della diga nord alla bocca di Chioggia.

Nel nuovo esposto viene segnalata la presunta illegittimità di alcuni interventi, tra cui la realizzazione dell'isola davanti al Bacan sarebbe in contrasto con le norme del Palav, del Piano regolatore, della Variante per le isole della laguna; e ugualmente in contrasto con tutta una serie di vincoli ambientali, monumentali, paesaggistici sarebbero anche le opere alle dighe foranee di San Nicolò e degli Alberoni e a Santa Maria del Mare e a Ca' Roman. Gli ecologisti sostengono che mancano le previste autorizzazioni degli enti competenti e che non è sufficiente il via libera della Commissione di Salvaguardia.

Dopo trent'anni di studi, progettazioni e un mare di polemiche, i lavori per la realizza-

zione del Mose hanno preso il via ufficialmente nel maggio del 2003, con la posa della prima pietra da parte del presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi. Da allora i cantieri sono proseguiti a ritmo serrato e recentemente il presidente e direttore generale del Consorzio Venezia Nuova, Giovanni Mazzacurati, ha dichiarato che è già stato realizzato il 20 per cento dell'intero programma. Polemiche e contestazioni sull'opera - il cui costo è stimato in oltre 4 miliardi di euro - non si sono però placate. Lo stesso Comune di Venezia ha contestato la presunta violazione di piani urbanistici e norme comunitarie, ma secondo il Magistrato alle acque, braccio operativo del ministero dei Lavori pubblici in laguna, è tutto in regola: "la realizzazione del Mose è stato deciso dallo Stato con apposita legge e il progetto è stato approvato in via definitiva dalla Commissione di Salvaguardia". ■

CONTRO VALDASTICO SUD LA LOTTA CONTINUA

di Samuele Costantini

"Se partiranno i cantieri della Valdastico sud partiranno subito anche le denunce". Per Gianluigi Ceruti, legale dei comitati sostenitori dei ricorsi contro l'autostrada che taglia la pianura padana, nulla è perduto. Dopo la prima sentenza del Tar Veneto che bloccava i lavori sui

54 chilometri della A31, in concessione alla Brescia-Padova fino al 30 giugno 2013, il Consiglio di Stato ha accolto parzialmente le richieste di Regione, Autostrada Brescia-Padova, Province di Vicenza, Padova, Rovigo e Verona e Anci che chiedevano una sospensiva. "I cantieri possono riaprire" ha annunciato il

continua a pag. 7

Agenda di ottobre

DOMENICA 2 ore 10
Camminata in Consiglio
per iscrizioni tel. 041 935666

DOMENICA 9 ore 10/17
Mercatino a Scorzè

LUNEDÌ 10 ore 19 Coord.
rete ecologista del Veneto
c/o Ecoistituto Mestre

GIOVEDÌ 13 ore 18
Presentazione ricerca su
"ambiente a Mestre" S.M.Grazie

VENERDÌ 14 Sentenza TAR
Valdastico Sud (vedi articolo pag. 1)

MARTEDÌ 18 ore 19
Coord. Comitati contro Antenna
Selvaggia v. Sernaglia Mestre

DIFFIDA ALLA PRESIDENTE DEL MAGISTRATO ALLE ACQUE ING. GIOVANNA PIVA A NON CONSEGNARE I NUOVI CANTIERI DEL MOSE, DICHIARATI ABUSIVI

Egr. Presidente Giovanna Piva,

nel maggio 2003 abbiamo segnalato alla Procura della Repubblica, alla Corte dei Conti, al Comune di Venezia al Ministero dell'Ambiente e alla Soprintendenza alle Belle Arti di Venezia **l'illegittimità dei lavori per le "Opere complementari" al progetto "Mose"**, in particolare alla Bocca di Malamocco, in contrasto col vincolo paesaggistico su tutto il territorio lagunare del 1.8.1985, col vincolo specifico sull'isola di Pellestrina del 6.8.1967 e con le norme di tutela marina del Piano Territoriale Provinciale (art.31);

nell'agosto 2004, con un nuovo esposto, indirizzato anche alla Provincia di Venezia, abbiamo segnalato che i lavori di demolizione di gran parte della diga di Malamocco sud e di due tratti della diga nord di Chioggia sono illegittimi, in quanto in contrasto con i due vincoli paesaggistici detti e con le norme di tutela del PALAV e quelle italiane ed europee relative ai Siti di Interesse Comunitario;

il 15 marzo 2005, con un terzo esposto, abbiamo segnalato alle stesse autorità statali e locali che

- le opere alla **bocca di porto del Lido** sono in contrasto con le norme del Palav, del PRG di Venezia e della Variante per la Laguna adottata,
- le opere alle **dighe di San Nicolò e Alberoni** sono in contrasto con la Variante al PRG per il Lido (in ade-

guamento al Palav), il vincolo paesaggistico del 1.8.1985 e con la tutela "ope legis" per tutte le dighe foranee, in quanto opere pubbliche realizzate da più di 50 anni,

- le opere presso le **dighe di Pellestrina a S.M.del Mare e Cà Roman** sono in contrasto col PRG, le due Varianti per Pellestrina, vigenti e recentemente adottata, e il vincolo monumentale specifico su Pellestrina e le due dighe sancito con decreto del 6.8.1967, oltre ai vincoli del punto precedente;
- i cantieri presso l'**Oasi di Cà Roman**, sottraggono illecitamente tre ettari al SIC Sito di Interesse Comunitario, in aperto contrasto con la Direttiva europea Habitat, dato che sono state scartate le possibili alternative basandosi esclusivamente su criteri economici, non ammissibili per i CIC prioritari come Cà Roman.

Il Comune di Venezia, con lettera del 22.3.2005, a firma dell'Assessore all'Urbanistica Guido Zordan **ha confermato che "Le opere del "Progetto Mose" risultano estranee alla strumentazione urbanistica in vigore e adottata"** e che "non è pervenuta alcuna comunicazione in merito all'approvazione del "Progetto Mose" in variante alla strumentazione urbanistica".

Il 13.5.2005 il nuovo assessore all'Urbanistica Gianfranco Vecchiato, ha confermato tale illegittimità, **disponendo gli accertamenti sullo stato**

dei lavori che hanno appurato quanto da noi segnalato. Lo stesso Assessore il 15.6.2005 ha ribadito che un voto della Commissione di Salvaguardia non può in alcun modo sanare la mancata conformità con gli strumenti urbanistici vigenti, e perciò **siamo in piena illegalità**, che potrebbe essere sanata solo da "un atto di intesa tra Stato, Regione e Comune".

Tutto ciò premesso, **il sottoscritto Michele Boato, direttore dell'Ecoistituto del Veneto Alex Langer diffida formalmente la Presidente del Magistrato alle Acque in Giovanna Piva a non commettere una ulteriore gravissima illegalità** consegnando i cantieri per nuovi lavori relativi al Progetto Mose sulla base dei 630 milioni di euro recentemente assegnati al Magistrato dal CIPE sulla base della Legge Finanziaria, essendo tali lavori allo stato attuale, del tutto illegittimi.

Di questa diffida si invia **copia alla Procura della Repubblica** e alla Procura presso la **Corte dei Conti** di Venezia, **che hanno aperto due inchieste** sulla base del precedente esposto.

Il sottoscritto ritiene infatti che **eventuali responsabilità economiche e penali dovranno ricadere anche su chi, a conoscenza della situazione di illegalità, ha deciso ugualmente di procedere con ulteriori lavori**, consegnando i cantieri al Consorzio Venezia Nuova.

In fede, **Michele Boato**

E' ASSURDO IL PROGETTO DI INSEDIAMENTI INDUSTRIALI AL LIDO

Non bastavano i cantieri del Mose, che stanno distruggendo i più bei posti del Lido, dalla diga di San Nicolò a quella di Malamocco; ora **sull'isola incombe un altro pericolo, una zona industriale**, denominata PIP (Piano Insediamenti Produttivi) che si estenderebbe per ben **otto ettari** (80.000 metri quadrati) in prossimità dell'abitato di Malamocco.

Certo il Lido ha bisogno di tutto fuorché di una zona industriale che, tra l'altro, situata distante dall'approdo del ferry

boat, **aumenterebbe il traffico di veicoli e camion** nelle già congestionate strade e le code di residenti e turisti per imbarcarsi; l'isola è già abbastanza urbanizzata e la sua **vocazione è chiaramente turistica, non industriale**. Non c'è nemmeno disoccupazione o masse di giovani artigiani in coda per ottenere un capannone. Se **ce ne fosse bisogno, allora si potrebbero ristrutturare** e riusare i **vecchi fabbricati vuoti**, come le officine aeronavali. Pellestrina ha giustamente respinto

coloro che proponevano un PIP nella loro isola. Faccia lo stesso la Municipalità del Lido e il sindaco Cacciari: nella attuale condizione di inquinamento, **la laguna ha bisogno di alberi purificatori, non di altro cemento e asfalto**; e se la zona da "immolare" è oggi, in parte, in stato di abbandono, ci si dia da fare per farla fiorire rigogliosamente! Tutti, residenti del Lido, cittadini del Comune e turisti, ne saremo grati.

Ecoistituto del Veneto

DISCUTIAMO SERIAMENTE DEL MOSE

a cura degli ingg. Di Tella Vincenzo, Sebastiani Gaetano, Vielmo Paolo

Si assiste negli ultimi tempi ad una **campagna di informazione-disinformazione sul progetto** elaborato dal Consorzio Venezia Nuova per la Protezione della Laguna Veneta dalle Acque Alte, il cosiddetto **MOSE**.

Nel passato il dibattito si è articolato tra i due partiti: quello del fare e quello del non fare, e cioè tra chi riteneva indispensabile la realizzazione delle chiusure mobili, e chi invece riteneva che agendo sulle bocche di porto con opportune opere si potesse ridurre il numero delle acque alte nella laguna, senza giungere alla chiusura totale della comunicazione mare-laguna.

Diciamo subito che, se si vuole far fronte ad eventi eccezionali quali quello del '66, non esistono alternative alla chiusura totale delle bocche di porto, e che quindi non c'è dubbio che bisogna realizzare opere che permettano una gestione intelligente dello scambio mare-laguna e, all'occorrenza, la chiusura totale delle bocche di porto. Questo però non significa che non sia necessario **fare tutto quanto possibile per riportare lo scambio mare-laguna ai livelli ottimali e ridurre al minimo il numero delle chiusure totali delle bocche di porto**, con un progetto che rispetti tutti i **requisiti imposti dalla Legge Speciale, con costi di realizzazione e gestione accettabili** e con un **impatto ambientale proponibile e sostenibile**, sia nella fase operativa che per la fase di costruzione delle opere. Da quando è stato approvato dal Comitato il cosiddetto "Progetto Definitivo" del MOSE, appaiono frequentemente, sulla stampa e sui media, interventi di personalità politiche, architetti, economisti, e altri opinionisti e personaggi dell'area veneziana e non, schierati a favore del comunque e a tutti i costi, che ritengono questo l'unico progetto possibile, perché approvato, senza entrare nel merito delle scelte progettuali fatte dal Concessionario unico, dell'effettivo stato di avanzamento del progetto, e del rispetto dei requisiti imposti dalla Legge Speciale.

A questi interventi, spesso ricorrenti, si è aggiunta negli ultimi tempi una **nuova disinformazione di un gruppo: "Forum Nazionale delle Associazioni per l'Ambiente"**, che si fa promotore di una campagna **"pro-MOSE"** mediante la pubblicazione "La difesa di Venezia dalle

acque alte - cos'è il MOSE". Anche in questo caso, si danno risposte alle domande più frequenti sul progetto del Consorzio Venezia Nuova, **utilizzando le frasi generiche già utilizzate dal Concessionario unico e dal Magistrato alle acque**, senza entrare nel merito delle affermazioni, date come verità rivelata.

Questa nota ha lo scopo di riportare il dibattito sui contenuti, riprendendo le domande, **esaminando puntualmente le scelte tecnologiche e progettuali**, l'avanzamento tecnico del "progetto definitivo" e il **NON rispetto dei requisiti di progetto del MOSE** elaborato dal Concessionario unico ed avallato dal Comitato tecnico di Magistratura. Su questi **aspetti tecnici che non è mai stato possibile discutere col Concessionario unico e col Magistrato alle acque**, sarebbe interessante avere le risposte dal Progettista delle opere o da chi difende il progetto.

IL MOSE FUNZIONERÀ DAVVERO?

La domanda è incompleta: occorre aggiungere **con quali costi e quale affidabilità?**

Analizzando le scelte progettuali della parte essenziale delle opere di difesa: paratoie mobili, strutture di base e di interfaccia con i relativi impianti, **per molti aspetti si può dubitare**.

Malgrado i molti anni (più di venti) impiegati nello studio e progettazioni delle opere mobili e delle risorse spese (più di 1000 miliardi di lire) il Consorzio Venezia Nuova ha prodotto **un progetto così detto "Definitivo" che di definitivo ha ben poco** (solo le opere accessorie) e **non è adeguato a dare una risposta affidabile ed economicamente adeguata** al problema delle acque alte in Venezia:

- **La scelta delle paratoie spingenti, che operano controcorrente** nelle fasi di chiusura ed apertura delle bocche di porto, **porta ad un sistema intrinsecamente instabile** che, per funzionare, ha bisogno per ogni singola paratoia di un sofisticato sistema di gestione con il controllo attivo delle paratoie per tutto il tempo dell'intervento; il suo mancato funzionamento porta al mancato sollevamento della paratoia, o in casi più gravi, al suo ribaltamento (evenienza considerata dal Progettista stesso che ha previsto, sulle



basi, strutture a "collasso predeterminato", che, rompendosi, dovrebbero evitare danni irreparabili alle paratoie e alle strutture di base in cemento armato).

- **Il progetto non è basato su di un approccio modellistico e sperimentale documentato e affidabile**, tanto che non ha neppure definito i principi per il calcolo strutturale delle opere, come affermato anche dal Comitato Tecnico di Magistratura nel documento di approvazione del "Progetto Definitivo": **occorrerebbe spiegare con quali criteri sono state calcolate le strutture** per la stima delle quantità e quale è l'affidabilità dei costi di progetto approvati.

- **Le paratoie hanno comportamento dinamico in risonanza con le onde di maggiore energia che può avere effetti negativi e pericolosi** sul funzionamento delle paratoie, come evidenziato da esperti internazionali. La risposta del Progettista sul problema della risonanza, come riportata nel documento di approvazione del Comitato tecnico di Magistratura, dimostra che chi se ne è occupato non sa di cosa sta parlando, disattendendo il parere degli esperti internazionali qualificati che cita a supporto del progetto.

- **La struttura di sistema del MOSE e la sua concezione monolitica** e fortemente integrata, **non rispettano i requisiti di gradualità, sperimentabilità e reversibilità** imposti dalla legge speciale per le opere di salvaguardia; la funzionalità anche parziale del sistema e la sua efficacia si potranno verificare solo al completamento degli sbarramenti; nel caso di effetti negativi o di una variazione delle condizioni ambientali che lo richiedano, il ripristino delle condizioni dello stato "quo ante" potrà aversi solo demolendo il sistema e rimodellando la conformazione delle bocche, a costi comparabili o maggiori a quelli richiesti per la sua costruzione.

- **Il progetto è basato su componenti critici chiave** (p. es. i connettori sconnettabili delle cerniere di collegamento delle paratoie alle strutture di base), dei quali non esiste esperienza operativa nelle dimensioni e carichi massimi di esercizio indicati nel progetto e per i quali non sono stati sviluppati metodi ed attrezzature di manutenzione o riparazione in caso di rottura: la corretta considerazione di questi aspetti porterà necessariamente a sostanziali modifiche al progetto delle

paratoie e dei cassoni di fondazione e quindi all'architettura del sistema in modo ora non prevedibile.

- **Il progetto contiene uno studio di affidabilità parziale:** non include componenti essenziali del sistema, che sono del tutto innovativi e per cui non esiste l'MTBF (mean time between failure ovvero tempo medio tra rotture): non è quindi possibile valutare l'affidabilità dell'intero sistema (strutture ed impianti) e garantire la sua effettiva disponibilità al momento in cui ne sarà richiesta l'attivazione.

- **Il progetto non ha una stima credibile dei costi di gestione e manutenzione** delle opere, che normalmente sono una percentuale del costo delle opere stesse: la percentuale indicata, e si suppone non approvata, è nettamente inferiore a quella di opere analoghe e in condizioni operative nettamente più favorevoli.

Questi aspetti del progetto, che ogni tecnico qualificato è in grado di identificare, non possono fare condividere la previsione di un sicuro e corretto funzionamento delle opere di chiusura, nonostante le affermazioni progettista, e tutte le approvazioni ricevute. Inoltre, l'approccio di sistema che non consente verifiche sperimentali in corso d'opera su parti dello stesso, e il mancato rispetto di requisiti essenziali imposti dalla legge, avrebbero dovuto imporre agli Organi Preposti di non dare avvio ai cantieri delle opere accessorie ovvero dovrebbero suggerire agli stessi di sospendere subito l'attività.

QUALI SARANNO GLI EFFETTI SULL'AMBIENTE LAGUNARE?

I primi effetti del MOSE sull'ambiente si possono vedere sin d'ora con i pesantissimi interventi che stanno devastando e snaturando l'ambiente delle bocche di porto.

Gli effetti futuri del MOSE, vista la forte integrazione funzionale delle parti del sistema degli sbarramenti, potranno essere sperimentati solo dopo il completamento dell'opera disattendendo i requisiti di gradualità e sperimentabilità imposti dalla legge: a quel punto si saranno spese completamente le risorse che si sarebbero dovute utilizzare in modo graduale per verificare l'efficacia del sistema di salvaguardia durante il suo sviluppo, apportando un'alterazione radicale e praticamente non reversibile all'ambiente.

È UN'OPERA INVECCHIATA?

Lo è e lo è stata sino dai primi anni '70. È infatti basata su di una impostazione di sistema antiquata che utilizza ambienti sottomarini presidiati per l'alloggiamento degli impianti e degli organi di controllo ed azionamento delle paratoie; un approccio di sistema che, per le tecnologie marine, dopo i primi esperimenti, è stato abbandonato da decenni e mai più utilizzato.

Questa scelta tecnologica porta a pesanti complicazioni costruttive e funzionali legate alla necessità di realizzare la tenuta stagna di tali ambienti, posti anche a più di 20 m sotto il livello del mare e

soggetti a grandissimi carichi oscillanti, e di garantire la sicurezza degli operatori (sistemi di sicurezza e di condizionamento dell'aria).

L'asserita semplicità di sistema collegata al fatto che l'opera utilizza il principio di Archimede, che sino a prova contraria non può invecchiare come tutte le leggi della fisica, è **mistificante** e non corretta.

Se il principio di Archimede è semplice, non lo è assolutamente il sistema che lo utilizza dovendo generare una spinta variabile per compensare in tempo reale la pressione del dislivello di marea mutevole durante l'evoluzione del fenomeno: per il loro principio di funzionamento **le paratoie del MOSE sono infatti intrinsecamente instabili (una variazione del livello della marea produce una variazione dell'inclinazione della paratoia che la allontana dalla condizione di funzionamento in sicurezza)**. Il sistema di azionamento deve quindi **fornire tutta l'energia potenziale per contrastare l'onda di marea modulando la portata dell'aria compressa** in modo da controllare l'assetto della paratoia durante tutta la fase attiva. Questo si traduce in **impianti che prevedono molte centinaia di valvole pneumatiche elettrocomanda-**



te, centinaia di sensori di assetto e pressione, un sistema di controllo per ogni singola paratoia, compressori per una potenza complessiva di 11 megawatt (necessari per il fabbisogno di un paese di circa 4000 abitanti), ecc...La reale complessità e criticità di questi impianti è ulteriormente **aggravata dalla loro collocazione in ambienti con atmosfere aggressive, a rischio di allagamento**, ed al fatto che un guasto di alcuni componenti od un errore umano portano al non funzionamento del sistema o ad un abbattimento/ribaltamento delle paratoie durante l'esercizio, con conseguenze facilmente immaginabili.

Si può affermare con certezza che, malgrado gli apprezzamenti elogiativi dei suoi progettisti e promotori, il MOSE è un'opera obsoleta e **non tiene conto degli sviluppi tecnologici realizzati nel campo della ingegneria marina ed offshore negli ultimi 25 anni**, nei quali l'utilizzo di impianti e componenti subacquei che non richiedono l'impiego di sommozzatori, è ormai di uso generalizzato con livelli di affidabilità sperimentati e certi.

INTERFERIRA' CON IL PORTO?

È ragionevole valutare che le poche operazioni di chiusura delle bocche ogni anno (3-5) dovute ad alte maree massime od eccezionali non avrebbero un impatto rilevante sul traffico portuale attraverso le stesse, anche considerando che tali fenomeni spesso si accompagnano a condizioni ambientali avverse, che anche oggi non consentono il passaggio delle navi attraverso i varchi della laguna ed il transito nei canali interni.

La reale necessità della conca di navigazione di Malamocco è determinata dalle **lunghe fasi di attività dei mezzi navali che per periodi estremamente prolungati (anni) occuperanno le aree delle bocche per dragaggi, palificazioni, trasporto ed installazione dei cassoni di spalla e di fondazione ed i lavori sottomarini** per la realizzazione degli impianti all'interno dei tunnel **che richiederanno l'interruzione del traffico navale** per motivi di sicurezza. È difficile che durante la costruzione del MOSE la gestione di tutto il traffico navale di oggi, possa passare in tutta sicurezza attraverso la conca di navigazione (che in effetti opererà come quinta bocca di laguna e con un percorso molto più complesso), e tutto questo avrà un impatto negativo sulla gestione della portualità.

La Conca quindi è necessaria al MOSE durante la sua costruzione, non certamente quando le opere di salvaguardia fossero realizzate; sistemi alternativi al MOSE che prevedessero più contenuti lavori sul fondale e più brevi operazioni di installazione ed allestimento, sicuramente avrebbero un impatto minore sull'attività portuale e potrebbero non aver bisogno di tale opera.

È UN'OPERA MASTODONTICA?

Che il MOSE sia un'opera mastodontica è **innegabile** e anche per chi ne sostiene il progetto: si ricorda che tra le premesse di progetto figura il requisito che le **opere di fondazioni non devono essere "ciclopiche", condizione evidentemente non rispettata dai 12 mila pali di fondazione.**

La lunghezza dell'onda di marea, che può essere lunga quanto il mar Adriatico, (un modo strano per parlare dell'onda di sessa) non è una giustificazione intelligente alle dimensioni elefantache del sistema, che sono sì legate al dislivello massimo della marea di progetto (che include la sessa), alle altezze e periodi delle onde ed al vento, ma soprattutto sono legate ai dimensionamenti che esso richiede per effetto del suo principio di funzionamento, delle scelte tecnologiche e della configurazione di sistema adottata: questo è dimostrato dal **progetto delle Paratoie a gravità che con scelte tecnologiche diverse permette di ottenere un sistema più semplice sicuro ed affidabile del MOSE con costi e tempi di realizzazione, gestione e manutenzione**

nettamente inferiori, e non è stato mai smentito né dal Consorzio né dal Magistrato alle acque.

Il concetto della paratoia a scomparsa incernierata a strutture interrato nel fondale era stato prescelto proprio perché poteva minimizzare l'impatto visivo quando non attivo. Nel MOSE le paratoie non saranno **visibili** dalla superficie quando a riposo, ma lo saranno **sempre le enormi opere di spalla e le colmate estese delle isole artificiali** che sono previste per alloggiare gli impianti di servizio e per delimitare le lunghezze degli sbarramenti a tratti di profondità costante, come imposto dai limiti costruttivi del suo concetto.

Sono sicuramente **mastodontici i volumi di dragaggio (sette milioni di metri cubi)** richiesti dai **ciclopici cassoni di fondazione e di spalla che saranno visibili**, nelle **aree di discarica**, e lo sono le palificazioni (12000 pali) che interesseranno i tracciati degli sbarramenti per contenere i cedimenti del fondale per effetto dei carichi dinamici sugli stessi e per evitare l'apertura dei sistemi elastici di tenuta tra unità contigue ed evitare, con l'allagamento dei tunnels e dei locali degli impianti, il "black-out" irreversibile dell'intero sistema.

È poi grottesco e mistificante attribuire al fatto che in posizione abbattuta le paratoie non alterano le sezioni di passaggio delle bocche di porto e che pertanto il sistema è "reversibile": quello della **reversibilità** è tutt'altro **concetto**, evidentemente non noto a chi fa queste affermazioni, e **non è soddisfatto** dal MOSE.

LA COSTRUZIONE, LA MANUTENZIONE E LA GESTIONE DEL MOSE COSTANO TROPPO?

I costi di realizzazione del MOSE ed i costi di gestione e manutenzione relativi sono evidentemente condizionati dalla dimensione delle opere e complessità degli impianti, oltre che dal fatto che l'architettura di sistema prevede una grande quantità di costruzioni ed allestimenti in opera, in particolare in ambienti con difficile accessibilità e condizioni operative rischiose, e quindi **un'opera ciclopica porta con sé costi conseguenti**, anche considerando i costi unitari e gli **oneri aggiuntivi dovuti al Concessionario unico** usati nella stima dei costi del progetto. I **costi operativi** del MOSE, che non sono stati **neppure considerati nel "progetto definitivo"** sono certamente **superiori a quelli di altri sistemi realizzati**, considerata la complessità degli impianti, le loro dimensioni e la loro potenza.

Per quanto riguarda poi i **costi di manutenzione, le stime** riportate nel "progetto definitivo", **sono del tutto inattendibili**. Giustificare i costi di costruzione, gestione e manutenzione col valore del bene che si vuole proteggere (la città di Venezia) è mistificante e fuorviante perché, in tale logica, qualsiasi costo dovrebbe essere sostenuto: un progetto che rispetti tutti i requisiti richiesti e con gli standard di sicurezza certi richiesti dall'importanza delle opere, deve, secondo le regole del buon senso, tendere alla ottimizzazione dei costi, non solo di realizzazione ma anche di gestione e manutenzione nel tempo.

Il confronto deve essere fatto con i costi relativi ad altri sistemi alternativi che comportino strutture civili più modeste ed impianti più semplici, pur garantendo la dovuta sicurezza della salvaguardia dalle maree eccezionali.

È UN'OPERA CALATA DALL'ALTO?

Forse la domanda andrebbe formulata diversamente: **il progetto è stato eseguito con la normale trasparenza** richiesta da un'opera pubblica di questo tipo?

La **risposta** è ovviamente **negativa**, e pertanto viene percepita come "calata dall'alto" dal cittadino e da chi, sulla base di conoscenze professionali specifiche è in grado di esprimere giudizi di merito sull'attuale progetto.

Il progetto del MOSE è stato sviluppato in regime di **totale monopolio** da parte del Concessionario unico, senza che vi fosse **alcuna possibile partecipazione di realtà tecniche e/o scientifiche esterne** alle parti interagenti nella sua gestione: il Consorzio Venezia Nuova ed il Magistrato alle acque; questi si trovano, **uniche attori** ed a progetto approvato, a condividere, nel bene e nel male, la responsabilità delle sue scelte progettuali.

Anomalia insolita nella pubblica amministrazione, il Concessionario

Unico si trova a poter governare, **al di fuori di ogni gara e concorrenza tecnico-commerciale, sia le fasi progettuali**, nelle quale viene definita la struttura tecnica e le dimensioni economiche delle opere (totalmente finanziate dallo Stato), **che la realizzazione, la gestione e la manutenzione** delle stesse, ovviamente in una logica di profitto industriale.

Ritenere che un dibattito sui criteri tecnici ed economici con cui vengono sviluppate le opere di salvaguardia possa essere "patologico", (specie se si considerano le carenze precedentemente evidenziate, ed il rifiuto di ogni confronto pubblico aperto da parte del Consorzio, del Magistrato alle acque e dei promotori del MOSE) si può considerare dato solo dalla volontà di anteporre gli interessi economici privati alla trasparenza dell'informazione ed all'interesse pubblico.

La salvaguardia di Venezia, sia calata dall'alto o dal basso, si vorrebbe comunque sottoposta alla comprensione critica dei cittadini, che peraltro ne pagano i costi e ne subiscono le conseguenze.

BISOGNA FERMARE I CANTIERI E DISCUTERE LE ALTERNATIVE?

Alcune **soluzioni alternative** sono state considerate **molti anni fa**, quando la configurazione del MOSE era solo ipotizzata, e **scartate** in uno studio di pochi mesi, **sulla base di criteri che probabilmente oggi non sosterrebbero la stessa scelta**: se il MOSE fosse apparso non soddisfare i criteri di progetto di "gradualità, sperimentabilità e reversibilità" e ne fosse emerso il pesante impatto ambientale e criticità tecnologica, molto probabilmente **non sarebbe stato valutato più adatto di altre soluzioni**.

Vi sono poi **altre soluzioni**, presentate successivamente, che **genericamente** viene detto essere state esaminate e **scartate**, **ma le motivazioni e i criteri** seguiti non sono **mai stati rivelati**.

Questo comportamento non è accettabile, occorre che chi le ha scartate renda pubbliche le motivazioni ai cittadini ed ai proponenti che hanno tutto il diritto di conoscerne i motivi.

La decantata professionalità dei progettisti del Consorzio Venezia Nuova che lavorano a questo progetto da 15 anni (con i risultati che sono stati presentati) e la montagna di danaro speso non può essere considerata un tabù, e per ciò far considerare il progetto MOSE il migliore possibile, perché approvato, né possono quindi rappresentare un motivo per scoraggiare le istituzioni pubbliche dal considerare soluzioni alternative che siano più efficaci dal punto di vista tecnico ed economico (errare è umano, è perseverare che è diabolico).

Il rifiuto di considerare soluzioni alternative, allo stato attuale del progetto MOSE, che come ampiamente dimostrato, **ad oggi non ha neppure un progetto definitivo**, si può giustificare **solo** con la scelta di **voler favorire gli interessi dei partecipanti al Consorzio Venezia Nuova**: l'invito di quanti esprimono la necessità di non disturbare l'azione del manovratore ci potrà portare dove non vorremmo mai trovarci e da dove, se si procede in questo modo, sarà difficile tornare indietro.

Un commento particolare merita la citazione che "fermare il progetto lascerebbe Venezia alla mercè del mare, ed ad un risarcimento rilevantissimo da pagare da parte del Governo".

Pensiamo che nessuna persona responsabile, possa pensare di lasciare Venezia in balia dell'acqua alta e che quindi una soluzione efficace e sicura debba essere individuata in tempo breve e con procedure certe ed informazioni trasparenti. Per quanto riguarda i risarcimenti, **non si comprende di quali risarcimenti si tratta se viene richiesto al Consorzio di realizzare le opere che, nel rispetto di tutti i requisiti di progetto, siano più semplici, sicure ed affidabili, con costi e tempi di realizzazione inferiori, e con un impatto ambientale drasticamente ridotto**. E' nostro parere e crediamo anche di moltissimi cittadini che, per come sono state gestite finora le risorse pubbliche destinate alle opere mobili, **dovrebbe essere lo Stato a chiedere un risarcimento ai Responsabili del progetto MOSE ed agli Organi previsti per il suo controllo** che hanno rispettivamente presentato e approvato un "progetto definitivo" che, per le opere mobili, non rispetta requisiti di progetto essenziali e che di definitivo ha molto poco. ■

RIDURRE I RIFIUTI

di **Corrado Poli**

Per risolvere il problema dei rifiuti, si torna a parlare di termovalorizzatori da costruire in Veneto. Ci sono incentivi statali cospicui per queste opere e si è creato un intreccio pubblico-privato quasi indistinto. **Liberiamoci dall'ipocrisia e chiamiamoli con il vero nome: inceneritori.**

Eventualmente potremmo dire "inceneritori da cui si ricava un po' di energia". L'eufemismo della "termovalorizzazione" va bene per una campagna pubblicitaria. Non per spiegare di cosa in effetti si tratta.

Gli inceneritori sono un **grande affare** sia pubblico che privato. Come sempre accade per le **grandi opere**, sono **pochissime le aziende in grado di realizzarli**. E queste aziende sono **così potenti da riuscire a crearsi la domanda sul mercato delle commesse pubbliche**. Il fatto che si tratti di grandi affari non significa che siano di per sé **opere del demonio**. Lo sono, invece, per altri motivi. E per questo sono osteggiate dalle popolazioni sul cui territorio si vorrebbero insediare a causa del rischio locale per la salute e per il deterioramento dell'ambiente: a chi piace vivere presso una pattumiera a cui arrivano quotidianamente rifiuti? **Gli inceneritori non possono essere considerati in**



alcun modo la soluzione alla crescita dei rifiuti, come invece vengono presentati. Se anche emettessero "zero veleno" e producessero molta energia - cosa comunque falsa - sarebbe in ogni caso negativo presentarli come una soluzione su cui investire **denaro pubblico a palate. Infatti, il problema dei rifiuti sta nell'eccessiva produzione e nella concentrazione di essi in impianti a elevato**

impatto.

L'emergenza la si dovrebbe, invece, affrontare con una cultura completamente diversa e dalla prospettiva di ridurre al minimo i prodotti di scarto. Si dovrebbe contrastare la follia di distruggere i rifiuti dopo averli fabbricati creando le premesse per produrne ancora di più e fare ulteriori affari. La presunta soluzione dell'inceneritore fa pericolosamente trascurare **il vero problema, cioè la produzione crescente di rifiuti e la diseducazione (pubblica e privata) nel gestirli.**

Ora, poiché non si può essere integralisti a oltranza, si ammettano pure un paio di piccoli ed efficienti inceneritori nel Veneto.

L'emergenza va affrontata. **Ma l'unica possibilità di renderne legittima la costruzione - agli occhi della popolazione giustamente contraria - sarebbe provare che si è investito almeno pari denaro per vere politiche dei rifiuti che vanno dalla biodegradabilità alla riduzione della produzione di essi da parte dell'industria e degli stessi cittadini.** oggi non c'è proporzione tra l'ammontare dei due investimenti. Si pensi a **cosa si potrebbe fare con un decimo delle centinaia di milioni che costano** gli inceneritori per ridurre invece i rifiuti alla produzione. Per educare chi li produce e per raccogliarli con criterio. ■

da pag. 1

- risponde Ceruti - non c'è nessun sovvertimento della sentenza di primo grado".

Secondo l'avvocato, il **Consiglio di Stato** ha "accolto parzialmente la domanda di sospensione della sentenza del Tar Veneto, al **solo** limitato fine di **consentire** alla società concessionaria **la prosecuzione delle procedure amministrative** di affidamento dei lavori". In pratica la battaglia fra comitati e Galan (che ha inaugurato l'apertura dei cantieri in febbraio) si giocherà definitivamente il **14 ottobre** prossimo, quando il Consiglio di Stato dovrà esprimersi **sul merito per tutti i sei ricorsi**, 154 pagine, che in questi anni sono stati protocollati. Di certo, commentano i comitati "ci sono solo questi sei pareri di illegittimità del **Tar riconosciuti come "sicuramente fondati".** "Abbiamo fiducia nelle nostre ragioni", dice Ceruti. oltre a **Italia Nostra**, il **Comitato intercomunale contro la Valdastico sud** e alcuni privati, fra i contestatori dell'opera c'è anche la **fondazione "The Landmarktrust"**, che cerca di difendere **Villa Saraceno** (ad Agugliaro), immersa nella campagna a sud di Vicenza. Se costruiranno l'autostrada gli ospiti della villa si troveranno a 700 metri dai tubi di scappamento.

"Siamo fiduciosi", assicura Lorella Greham Tonello, portavoce

veneziana della Fondazione di origine inglese. Oltre a villa Saraceno **altre nove residenze storiche sarebbero minacciate dal cemento e dai capannoni industriali che l'autostrada attirerebbe.** Una su tutte **Villa Maruffa del Longhena** (lo stesso che ha disegnato la Basilica della Salute a Venezia), che rischierebbe di ritrovarsi a **70 metri dai caselli.** **"Opera inutile, devastante, che parte dall'idea sbagliata di un modello veneto che non c'è più"**, sbotta Titti Panajotti presidente veneta di **Italia Nostra.** Già negli **anni Settanta** l'idea della cosiddetta **PiRuBi** (Piccoli-Rumor-Bisaglia, i tre democristiani veneti che la patrocinarono) sollevava **critiche e avversioni.** Tanto che nonostante fosse prevista da Trento a Rovigo, **si fermò dopo 36 chilometri** (tratto Vicenza-Piovene Rocchette). Verso nord i cantieri si fermarono per l'**opposizione delle amministrazioni locali al governo in Trentino.** Verso sud il 13 maggio 2004 l'Anas ha dato il via libera al completamento dell'opera che dovrebbe avere un costo complessivo di 965 milioni di euro, inseriti nel piano finanziario della Brescia-Padova.

I progetti della Valdastico sud prevedono uno sviluppo di **54 chilometri:** 44,7 in superficie, 5 in galleria e trincea, **4,2 su ponti e viadotti, con sei caselli e una barriera terminale** all'altezza di Badia Polesine. ■



**versi,
pensieri,
idee in libertà**

INVISIBILI INCANTESIMI

Invisibili incantesimi celano malie nascoste di filtri protesi all'amore tacciano gli uccelli nei mattini percorsi di sole ansimanti di creature in corsa verso inutili approdi rive marine di sedimenti incrostati nell'anima mitili avulsi da rocce solcate da risacche senza perdono stelle marine relitte a scolorire su sabbie inerti dove ululavano cani senza collare a cancellare impronte di fratini intenti alla cova fra le dune dove carici intrecciano esistenze dissolte con l'acqua filtrate da mani che trattengono sogni agonie di sentieri uguali segnati dal passo smarrito dove non si vede.

Lidia Are Caverni

IN AUTOSTRADA

Ed eccoci qua tutti in coda inchiodati all'asfalto con i motori che girano a vuoto rombano per non piangere

dieci chilometri di latta e di fiumi processione di santi e madonne evocati in tutte le lingue idiomi e dialetti

un grido si muove!

Arrembaggio alle latte roventi il serpente riaccende i suoi occhi

zaffate mefitiche ricomincia la vita

Michele Boato

STO FACENDO DELLE FOTOCOPIE

Sto facendo delle fotocopie e guardo attraverso il vetro della finestra un prato sottostante; che meraviglia, improvvisamente i miei occhi luccicano mentre penetrano nei cespugli di fiori gialli e papaveri rossi. Tutto ciò è rallegrato dal gioco dei passeri in volo.

Il tappeto colorato è circondato da fabbriche: questo crea un contrasto grigio nel pensiero e confonde la vista ma mostra la qualità dell'uomo. Mio Dio anch'io sono una persona e faccio parte di questo disastro ecologico. Oh no!

Io mi allontano e corro sul tappeto verde ricco di fiori gialli e rossi e mi amalgamo con l'animo nei colori di Dio che mostra le sue qualità attraverso le meravigliose opere creative.

Mariella Sartori

GAIA

trimestrale di **ecologia, nonviolenza e tecnologie appropriate**, edita dall'Ecoistituto del Veneto. **60 pagine, 40 articoli**

La puoi ricevere **solo in abbonamento** con **20 euro** sul c/c postale 29119880 intestato a: Ecoistituto del Veneto-Mestre scrivendo "abbonamento a Gaia" o portandoli all'Ecoistituto in v.le Venezia 7, dalle 17 alle 18 dove puoi ritirare **una copia omaggio**



TERA E AQUA IN RETE

TeA si può leggere anche nel sito **www.ecoistituto-italia.org**; dove trovate anche indici e copertine di Gaia, potete fare ricerche a tema su oltre 10mila articoli e riviste ecologiste, conoscere tutte le tesi a carattere ambientale che hanno partecipato al premio ecologia Laura Conti, avere informazioni per i consumatori, collegarvi con gli altri Ecoistituti italiani.

**Trasmissione GAIA
ogni mercoledì ore 11
FM 99,15 Mestre 93,55 VE e TV
RADIO BASE**

In redazione: Michele Boato, Lorenzo Caverni, Monica Zabeo, Paolo Stevanato, Angelo Favalli

Nessun albero è stato tagliato per stampare questo giornale. abbiamo usato CARTA RICICLATA **RICARTA®**

DIAMO UNA MANO a TERA e AQUA

Come sapete, Tera e Aqua vive del contributo volontario di chi lo riceve e lo legge. Per stampare e spedire oltre 2.000 copie ogni mese spendiamo circa 600 euro, molti di più di quelli che, finora, arrivano da voi. Perciò insistiamo a chiedervi di **VERSARE QUANTO POTETE** su c/c postale **29119880** intestato a "Ecoistituto del Veneto - Mestre", scrivendo nella causale **"per Tera e Aqua"** oppure portateli di persona all'Ecoistituto in viale Venezia, 7 (50 m dalla Stazione di Mestre) dopo le 17.

Questo mese ringraziamo: Burloni Dino, Ciccone Francesco, Comi Laura, Gastaldello Giuliana, Giorgetti Luca, L'Abate Alberto, Montagna Fabrizio, Nicolis Luigi, Pedron Claudio, Peruzzo Antonio, Romieri Cristina, Storti Michele, Vendramin Francesco e i partecipanti a due cene d'estate che hanno versato 134 euro.