



Venezia, 02-05-2006

nr. ordine 397  
Prot. nr.82

Al Sindaco  
Al Presidente del Consiglio comunale  
Ai Capigruppo consiliari  
Al Capo di Gabinetto del Sindaco  
Al Vicesegretario Generale

## MOZIONE

**Oggetto:** La Salvaguardia di Venezia non può aspettare.

Il Consiglio Comunale di Venezia

Premesso che

la laguna e il territorio della sua gronda, nel corso del novecento, sono stati oggetto di numerosi interventi, effettuati all'insegna del massimo profitto, che hanno provocato la rottura del loro equilibrio ambientale idrodinamico e idrogeologico, determinando l'aumento della frequenza e del livello del fenomeno delle acque alte quali:

- l'insediamento del maggiore polo industriale d'Europa in un'area delicatissima, operata sottraendo all'espansione di marea oltre il 30% della superficie del bacino lagunare per localizzarvi stabilimenti industriali, infrastrutture e terreni agricoli;
- la privatizzazione, e pertanto la chiusura al flusso di marea, delle "valli dal pesca";
- l'apertura di "autostrade" per l'onda di marea (Canale V. Emanuele da Lido a Marghera) allo scopo di permettere il transito di navi mercantili e da crociera sempre più grandi;
- lo scavo a dismisura dei fondali alle bocche di porto, sempre allo scopo di permettere il transito a navi di tonnellaggio sempre maggiore;
- l'emungimento delle acque dal sottosuolo;

l'intero ecosistema lagunare, unico e irripetibile per i rapporti di equilibrio che attraverso i secoli si sono andati costituendo tra ambiente e attività umane, già fortemente alterato dagli interventi su indicati, rischia di essere irrimediabilmente compromesso dai lavori del progetto MOSE, le cui opere preliminari sono attualmente in corso di realizzazione alle bocche di porto del Lido, Malamocco e Chioggia;

Ritenuto che

il tema della salvaguardia di Venezia e della sua laguna deve tornare ad essere, senza temporeggiamenti ed ambiguità, un asse centrale nell'azione di governo dell'Amministrazione comunale;

l'Assemblea Permanente NOMOSE – un'associazione che raccoglie le principali realtà dell'ambientalismo veneziano – ha raccolto più di 12.000 firme a sostegno di una Petizione Popolare (rivolta al Parlamento Europeo, al Governo e al Parlamento Italiano, agli Enti Locali e Organismi competenti territorialmente, ai gruppi politici presenti nelle istituzioni Europee e Italiane) che chiede di sospendere i lavori preliminari del Mo.SE, ritenuto un progetto sbagliato, controproducente e dal devastante impatto ambientale; una petizione che chiede di concentrare gli sforzi e le risorse per riavviare i necessari processi di riqualificazione ambientale in laguna e per la manutenzione urbana ( attraverso l'innalzamento delle parti basse della città ora senza finanziamenti), per poi giungere alla realizzazione di opere graduali sperimentali e reversibili che siano veramente in grado di contrastare il fenomeno delle acque alte.

Preso atto che

il Comune di Venezia ha realizzato, con le attività delle Commissioni Consiliari e del Gruppo di Lavoro degli Esperti, un utile lavoro di valutazione comparata - attraverso il metodo, usualmente adottato, dell'analisi multicriteriale – di diverse idee progettuali sviluppate in modo sufficientemente adeguato da diversi soggetti che ha fornito, nonostante il mancato utilizzo di un metodo partecipativo che coinvolgesse attivamente i movimenti e la cittadinanza - relegati in un

ruolo meramente passivo - le informazioni, scelse da impostazioni pregiudiziali, sufficienti e necessarie per adottare le conseguenti linee di indirizzo dell'Amministrazione comunale in materia di salvaguardia di Venezia dalle alte maree;

Il Gruppo di Esperti nominato dal Sindaco ha provveduto, sulla base di una disamina tecnico-multicriteriale comparativa relativa agli scenari della sostenibilità economico-sociale, della fattibilità ingegneristica, della flessibilità, della sostenibilità ambientale e del rapporto costi /benefici, ad individuare le varie linee progettuali alla base dei progetti presentati e a produrre il documento "Confronto Interventi Alternativi alle Bocche di Porto", del 15 novembre 2005;

dalla presentazione dei risultati della valutazione comparativa sono emersi con chiarezza alcuni aspetti fondamentali che rivestono anche carattere di novità, e segnatamente che :

- il progetto Mo.S.E. non rispetta le condizioni di sperimentabilità, gradualità, flessibilità e reversibilità imposti dalla legge speciale per Venezia;
- le proposte progettuali esaminate e lo stesso progetto Mo.S.E. , considerano centrale e assorbente l'intervento alle bocche di porto e che in tale approccio trascurano la logica ispiratrice della legislazione speciale per Venezia che obbliga al rispetto del carattere sistemico degli interventi, intesi a garantire il ripristino e la salvaguardia complessiva dell'ecosistema lagunare e ad assumere le caratteristiche di sperimentabilità, gradualità, flessibilità e reversibilità;
- che in tale contesto è emerso come sia sempre stata trascurata la specificità di ognuna delle bocche e dei bacini lagunari ad esse afferenti, non considerando in tal modo la possibilità di attuare interventi diversificati da bocca a bocca;
- che possono determinarsi gravi impatti di alcune opere in aree lagunari e litoranee di massima importanza ambientale, tutelate anche ai sensi della direttiva comunitaria "Habitat", quali le aree S.I.C. e Z.P.S., e archeologiche e che tali gravi impatti si stanno già attuando per gli interventi che si stanno effettuando alle bocche di porto per la realizzazione del progetto Mo.S.E come appurato da indagini operate dagli uffici tecnici del Comune e della Soprintendenza Archeologica per il Veneto;
- che rimane aperta la questione di fondo delle quote di salvaguardia ovvero delle quote di intervento per le chiusure delle bocche, in quanto tali chiusure erano inizialmente destinate al contrasto delle maree eccezionali (+130÷140 cm sullo zero mareografico) e sono state successivamente pensate per il contrasto delle maree medio-alte (+100÷110 cm sullo zero mareografico), con ciò mutando la filosofia dell'approccio al problema ed alla questione dell'interferenza delle chiusure con l'attività portuale, considerata attività economica vitale per la città di Venezia e l'entroterra;
- le proposte progettuali alternative al progetto Mo.S.E. oggetto dello studio comparativo, pur non potendo contare sullo stesso livello di sviluppo progettuale, presentano un sufficiente grado di elaborazione che permette di assegnare loro un più adeguato approccio, in particolare per:
  - o la minore interferenza con la geomorfologia e litologia delle sezioni delle bocche di porto;
  - o la maggior semplicità e relativa rapidità di realizzazione e gestione;
  - o esigenze di manutenzione non particolarmente complesse stante la possibilità di collocare all'asciutto gran parte delle strutture più delicate;
  - o il rispetto dei requisiti di sperimentabilità, gradualità, flessibilità e reversibilità;
  - o una maggiore capacità di rispondere alle esigenze legate alla stagionalità delle alte maree, anche con la parzializzazione delle bocche, senza dover ricorrere alla chiusura totale stesse;
  - o costi più contenuti di realizzazione e gestione;
  - o compatibilità con le esigenze del traffico portuale;

Valutato che

- l'esito della valutazione effettuata dal Gruppo di Esperti nominato dal Sindaco ha evidenziato che, rispetto al progetto Mo.S.E., esistono soluzioni sostanzialmente alternative, anche tra loro interagibili, più efficaci per la chiusura, parziale o totale, delle bocche e per contrastare i fenomeni di marea eccezionale, di qualsiasi livello esse siano;
- queste soluzioni devono essere approfondite e sviluppate su indirizzi progettuali aggiornati in modo da permettere la loro traduzione in interventi capaci di:
  - o abbattere la frequenza delle maree medio alte che più penalizzano la città, garantendo l'efficacia anche sul versante del riequilibrio ambientale idrodinamico e idrogeologico lagunare;
  - o avere un impatto non rilevante sulle attività portuali;
  - o adeguarsi ai principi di sperimentabilità, gradualità, flessibilità e reversibilità imposti dalla legge speciale per Venezia;
  - o rispondere al principio precauzionale rispetto alla crescita del livello medio del mare;
  - o considerare in modo sinergico lo studio e la sperimentazione del recupero altimetrico di porzioni della città storica e degli altri centri lagunari;
- nell'ambito dei progetti oggetto di valutazione da parte del Gruppo di Esperti nominato dal Sindaco vanno considerati meritevoli di approfondimento e verifica quelle soluzioni che privilegiano la diversa funzione portuale delle bocche, con la loro parzializzazione con elementi fissi, con possibilità di chiusura parziale o totale con strutture rimovibili stagionali;
- il dislocamento del terminal crocieristico in bocca di Lido e l'estromissione del transito delle petroliere consentirebbero di perseguire il necessario e imprescindibile obiettivo del riequilibrio idrodinamico della laguna permettendo di ristabilire quote minori dei fondali dei grandi canali di navigazione;
- la salvaguardia della città dalle acque alte deve essere parte, e quindi non può essere disgiunta, da un programma

unitario e complessivo di interventi di risanamento ambientale e urbano che deve essere oggetto di adeguato finanziamento;

Tutto ciò premesso

Invita il Governo e le Istituzioni preposte

a porre in essere la moratoria dei lavori preliminari al Mo.SE e la revisione radicale del progetto al fine di perseguire soluzioni che, non prescindendo dal recepimento delle indicazioni già deliberate dal Consiglio Comunale del 1 aprile 2003 con odg. n. 255, e nel rispondere a quanto è emerso dalle valutazioni comparative dei diversi progetti per la salvaguardia di Venezia dalle acque alte, per le considerazioni sopra riportate, prevedano che:

- siano recepiti i principi di sperimentabilità, gradualità, reversibilità e flessibilità;
- siano rimosse le cause dell'aumento di livello e di frequenza delle acque alte, quali la chiusura del Canale dei Petroli, la riduzione dei fondali alle bocche di porto secondo le misure espresse dall'Autorità portuale e la riapertura delle valli da pesca;
- sia considerata una diversa funzione portuale delle tre bocche di porto, configurando la riduzione della loro sezione, con possibilità di chiusura parziale con strutture rimovibili stagionali e chiusure totali solo verso acque alte eccezionali, prevedendo la dislocazione del terminal crocieristico in bocca di Lido e l'estromissione del traffico petrolifero;
- siano sviluppate in modo più semplice e meno oneroso soluzioni tecnologiche intrinsecamente stabili per la moderazione dei flussi di marea per la difesa dei centri urbani e lagunari delle acque alte;
- vengano riavviati, alla luce di nuove tecnologie operative, studi e sperimentazioni per il recupero altimetrico.

Chiede al Parlamento

- di abrogare o modificare profondamente la legge obiettivo in particolare sul rispetto del ruolo degli enti territoriali, il rafforzamento della VIA, il potenziamento delle capacità di controllo, monitoraggio e vigilanza complessiva della pubblica amministrazione sul ruolo e sull'operato dell'istituto del general contractor;
- di rifinanziare la legge speciale al fine di garantire la continuità finanziaria dello Stato al Comune e alla Regione per la realizzazione delle opere di depurazione, manutenzione, salvaguardia e risanamento previste dalla legislazione speciale per Venezia (l.171/73, l.784/84 e seguenti);
- completare la riforma dei servizi tecnici di difesa del suolo e delle acque a scala di bacino idrografico sversante in laguna (l.183/89) innovando profondamente e riqualificando l'attuale struttura del Magistrato alle Acque, che dovrà essere integrata con le strutture del Ministero all'Ambiente e del sistema degli Enti locali e della Regione (Ufficio di piano) al fine di farla divenire protagonista dell'azione di programmazione, pianificazione e vigilanza degli interventi ad esso spettanti;
- di modificare la legge Speciale per Venezia, la n. 798 del 1984, laddove prevede la possibilità di affidare in concessione unica gli studi, le progettazioni e le opere relative alla salvaguardia della laguna, ripristinando la normativa statale ed europea sui lavori pubblici e sul regime degli appalti, interrompendo il monopolio del Consorzio Venezia Nuova;
- di inserire la laguna di Venezia nella rete delle aree protette di interesse nazionale con un'apposita integrazione della legge nazionale sui Parchi in quanto la salvaguardia fisica di Venezia non è separabile da quella dell'ambiente lagunare circostante che costituisce in sé un bene naturalistico di rilievo internazionale (Venezia è inserita nella convenzione Ramsar e grandi parti della laguna costituiscono Siti di Interesse Comunitario ai sensi delle direttive Habitat e Natura 2000);

**Sebastiano Bonzio**