



Verbale per seduta del 15-11-2005 ore 15:00
congiunta alla IV Commissione.

CONSIGLIO COMUNALE
X COMMISSIONE

Consiglieri componenti le Commissioni: Paolino D'Anna, Giuseppe Toso, Giampietro Capogrosso, Carlo Pagan, Valerio Lastrucci, Claudio Borghello, Patrizio Berengo, Giovanni Salviato, Franco Ferrari, Fabio Muscardin, Alessio Vianello, Tiziano Treu, Tobia Bressanello, Roberto Turetta, Maurizio Baratello, Bruno Lazzaro, Michele Mognato, Bruno Filippini, Giovanni Azzoni, Fabio Toffanin, Franco Conte, Alfonso Saetta, Giacomo Guzzo, Felice Casson, Diego Turchetto, Ezio Oliboni, Cesare Campa, Saverio Centenaro, Antonio Cavaliere, Michele Zuin, Raffaele Speranzon, Alberto Mazzonetto, Sebastiano Bonzio, Gianfranco Bettin.

Consiglieri presenti: Paolino D'Anna, Giuseppe Toso, Giampietro Capogrosso, Valerio Lastrucci, Claudio Borghello, Patrizio Berengo, Franco Ferrari, Fabio Muscardin, Roberto Turetta, Bruno Lazzaro, Bruno Filippini, Fabio Toffanin, Alfonso Saetta, Giacomo Guzzo, Diego Turchetto, Ezio Oliboni, Saverio Centenaro, Antonio Cavaliere, Alberto Mazzonetto, Sebastiano Bonzio, Giorgio Reato (sostituisce Michele Mognato).

Altri presenti: Sindaco Massimo Cacciari, Vice Sindaco Michele Vianello, Assessore Mara Rumiz, Direttore Maurizio Calligaro, Gruppo di Lavoro Salvaguardia di Venezia..

Ordine del giorno seduta

1. Audizione del Sindaco Massimo Cacciari accompagnato dagli esperti del gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti per contrastare gli eventi di marea

Verbale seduta

Alle ore 15.20 il presidente Valerio Lastrucci, di concerto con il presidente Paolino D'Anna, constatata la presenza del numero legale dichiara aperta la seduta ed introduce la riunione.

LASTRUCCI ricorda che la decima e quarta commissione congiunta hanno organizzato una serie di audizioni sulle problematiche, che riguardano la salvaguardia di Venezia e in particolare sulla difesa dalle acque alte. E' stato un percorso conoscitivo molto utile per i Commissari, perché così essi hanno potuto approfondire le loro conoscenze sulla questione.

Pensa d'interpretare l'opinione di molti dei presenti dicendo che si è formata la consapevolezza che il tempo delle discussioni sta per arrivare al termine e che è giunta l'ora di tirare le conclusioni. E' quindi necessario chiarire se ancora è possibile intervenire, per adeguare gli interventi alle mutate esigenze della città e dà la parola a Paolino d'Anna, Presidente della quarta commissione, chiedendo cortesemente, per motivi organizzativi, che coloro che prenderanno la parola, inizino il loro intervento presentandosi, cioè dichiarando il proprio nome.

D'ANNA ringrazia tutti i consiglieri commissari, che hanno lavorato in questi mesi. E' stata una cosa utile, interessante e anche gradevole, da un certo punto di vista. Quindi un ringraziamento a tutti coloro che hanno presentato queste idee e questi progetti alternativi al Mose, un ringraziamento al Magistrato delle acque e al Consorzio Venezia Nuova che ci ha ospitati. Solo il rammarico del mancato confronto dovuto non dal Magistrato delle acque.

CACCIARI: ritiene la giornata di oggi importante, perché per un verso si conclude il lavoro delle Commissioni consiliari e si avvia nei fatti quel confronto pubblico sugli interventi alle bocche di porto, su tutte le idee progettuali, un confronto intorno alle diverse idee progettuali che sono state elaborate in questi anni per la difesa della città di Venezia dalle acque alte medio-eccezionali. Questo documento, che si intitola appunto "confronto su interventi alternativi alle bocche di porto", è il frutto di un lavoro appassionato e impegnatissimo, che ha visto per protagonisti alcuni dei più importanti esperti in queste materie nella nostra città, nella nostra Regione: Andreina Zittelli, io credo che c'entri lo luald. Luigi Dal Paos, che è professore d'ingegneria a Padova, Lorenzo Bonometto, che insegna allo luald, Antonio Gusconi che lavora all'ufficio difesa del suolo, Armando Danella, che era stato il dirigente che ha seguito tutti gli interventi di legge speciale, le leggi, eccetera, negli ultimi anni al Comune di Venezia. Paolo Canestrelli è il dirigente del Centro Maree, Giorgio Pilla è anch'egli dirigente del Comune di Venezia. Queste persone hanno lavorato, da giugno, quando è stata costituita questa Commissione, un gruppo di lavoro che deve funzionare e che funzionerà anche in seguito, perché è un gruppo di lavoro che deve fornire la necessaria consulenza per le linee e le opere. E' stato elaborato questo documento serio, obiettivo, approfondito che permette di operare su queste materie così difficili. Invita tutti quanti di prenderne nota e di informare chi di dovere che i consulenti del Comune di Venezia sono

persone di questa competenza e di questo senso civico poiché hanno lavorato gratis. Siamo in presenza di un documento che per la prima volta tenta, con successo e secondo una metodologia scientifica, per la prima volta un confronto serio tra diverse ipotesi progettuali d'intervento alle bocche di porto. Questo confronto tra diverse idee non c'è mai stato, per motivi che qui sarebbe troppo lungo indagare, nel caso di Venezia è un'anomalia evidentissima. Ricepisce, il documento, tutte le critiche che sono state mosse, in sede tecnica, al progetto del Mose. Le mette in ordine, le sistema, le fa vedere, perché a tutte queste critiche sarà necessario che si risponda in modo dettagliato. Si augura che parta oggi, ma poi sarà reso pubblico almeno attraverso due incontri, in sede tecnica. Come procede: 1) il primo sforzo che è stato fatto dalla commissione è stato quello di caratterizzare le linee progettuali: cioè quali sono le logiche progettuali che emergono dai diversi progetti di fatto presentati. E ha individuato alcune linee progettuali. Queste diverse linee progettuali possono essere anche combinate, questo metodo permette poi non di giungere a scelte drastiche. Queste linee progettuali sono state proiettate su diversi scenari, cinque per la precisione. Lo scenario economico-sociale, cioè queste diverse linee progettuali, come affronta, questa diversa linea progettuale, i problemi dello scenario economico-sociale? Quale soluzione dà a questi problemi? Il secondo, la flessibilità, il terzo, lo scenario ingegneristico, cioè l'aspetto propriamente tecnico-ingegneristico del problema appunto degli interventi alle bocche di porto, lo scenario di sostenibilità ambientale, ivi compreso il problema dell'impatto paesaggistico, eccetera. Lo scenario dei costi, i costi di produzione e i costi di manutenzione, quindi le diverse logiche, le diverse linee logiche progettuali sono state proiettate sui diversi scenari. Ad ognuno di questi scenari è stato attribuito un peso diverso, perché il problema economico-sociale può non avere lo stesso peso dei problemi ingegneristici o dei problemi dei costi. Tre quarti del documento sono un'analisi, delle ragioni per le quali si è ritenuto che quello scenario avesse quel peso, che quell'indicatore, all'interno di quello scenario, avesse quel peso. Si è trattato di un lavoro assolutamente analitico, scientifico-analitico, che obbliga tutti a dire la loro nel merito. Questo è il metodo, sostanzialmente, che viene adottato in tutto il mondo. Quando si tratta di una grande opera di questo livello, si scelgono delle idee progettuali alternative, cioè si fa una gara di idee progettuali alternative e si scelgono quelle tre, quattro, che sembrano le più convenienti e quelle si sviluppano fino ad arrivare a rispondere ad una griglia di domande di questo tipo. Ed è sulla base di una griglia di domande di questo tipo che si sceglie poi il progetto che andrà ad essere realizzato. Fa alcune valutazioni a titolo personale: queste comparazioni, questo lavoro pare suscitare davvero con forza questioni, che dovrebbero essere al centro del confronto pubblico. Si augura che tutti partecipino innanzitutto il Magistrato e il consorzio Venezia Nuova, a questo confronto, che avverrà in sede tecnica, probabilmente in un'aula come questa, a inviti. Con stampa, televisione, eccetera, collegati attraverso dei sistemi banalissimi di comunicazione con altre sale. Non sarà il confronto tra tifosi del Mose e non Mose. Ecco, allora è un confronto che avrà tutte le garanzie di un confronto in sede proprio scientifica, tecnica, diciamo pure accademica, perché così la città sarà informata come si deve. Sembra, da questo lavoro, che emergano le seguenti questioni: un limite a tutti questi progetti evidentissimo in base proprio ai dati raccolti, cioè tutti i progetti intervengono sulle tre bocche allo stesso modo, come fossero tutte uguali. E' vera, è giusta, è corretta, questa metodologia. Non si sarebbe dovuto pensare ad un intervento differenziato? E se sono vere le previsioni sul rialzo dei mari da un lato e sull'abbassamento, sulla subsidenza dall'altro, qualunque intervento che si possa fare di questo tipo, mobile, non a sbarramenti fissi alle bocche di porto, minaccia di essere, nel corso di due generazioni, assolutamente superato. Si tratta di un dato veramente drammatico. Allora, non sarebbe necessario riprendere con forza e con decisione il grande problema affrontato finora soltanto artigianalmente, con il progetto insula del rialzo della città. La logica delle dighe se diventa fissa, cioè se diventano delle dighe fisse e se diventa una protezione fissa, dall'altra parte della diga c'è la terraferma, non la laguna. Le tecnologie incominciano ad esserci, ci sono, perciò invita la commissione costituita di incominciare a studiare degli scenari di questo genere, non è questione Mose o non Mose o che altro. Terza questione, la criticità estrema, questo sì che risulta evidente, la criticità estrema del progetto Mose, riguarda la portualità. Questo è un fatto, riguarda la portualità, che sono degli elementi già emersi nel lavoro della vostra commissione e non c'è alcun dubbio che una delle criticità più forti riguardi questo e che quindi uno dei confronti pubblici sarà un confronto con tutti gli operatori ad un titolo o all'altro alla portualità veneziana e quindi all'economia veneziana.

ZITTELLI ringrazia il Sindaco, per la presentazione molto serena, molto pacata. E ricorda che lo spirito che ha unito il gruppo è stato quello di mettere in comune tutta la capacità e la sapienza interdisciplinare e di affrontare il problema in una visione che sia il più possibile analitica. Quindi da una parte c'è un progetto, molto avanzato, giunto al progetto esecutivo e dall'altra parte, dei progetti o delle proposte progettuali, che sono state portate avanti sull'iniziativa personale dei gruppi o di singole persone e che pertanto risentono anche dei limiti finanziari e non solo, ma anche concettuali, dei limiti sperimentali, che non è stato possibile assicurare loro. Si è arrivati a questo, attraverso due atti: quello del Sindaco, che con sua disposizione ha nominato il gruppo di lavoro e con atto dei due Presidenti delle Commissioni congiunte, che il 30 giugno, attraverso l'ufficio stampa virtuale del Comune di Venezia, fanno sapere che entro il 15 luglio dovevano essere formalizzate le proposte. Questo è il gruppo di lavoro. Sono pervenuti entro la data dieci gruppi, anche rappresentati da una sola persona. Sono dieci progetti diversi, che portano dieci titoli e che sono portatori di dieci diverse soluzioni. Alcuni di questi progetti sono gli interventi del progetto Mose, elenca gli estensori ed i metodi proposti di realizzazione. Tutte le cifre che si vedono che sono dai 400 ai 750 milioni ai 300, 900, 450, mille e 200 milioni per il progetto Veperla e 900, quindi circa un milione di euro, per gli altri, sono sostanzialmente molto inferiori alla cifra stabilita per la realizzazione del progetto Mose. Allora, si possono vedere, interventi e soluzioni localizzate alle bocche di porto per l'intercettazione di flussi di marea, soluzioni strategiche, economico-urbanistiche, ambientali, strategiche, vuol dire che dietro hanno dei piani, i piani o i programmi, per esempio, come il disinquinamento della laguna di Venezia e del bacino scolante, fanno parte di queste operazioni, cioè sono delle

soluzioni alla salvaguardia, che derivano da progetti, piani e programmi e che hanno la loro voce, tra l'altro di finanziamento nella legge speciale. Sono ancora degli interventi diffusi nel riequilibrio lagunare, sempre rappresentano una soluzione di ordine strategico, una riconversione di polo industriale di Porto Marghera. E poi nuove e diverse prospettive del sistema portuale di Venezia. E ancora le opere più generali, quelle che noi abbiamo chiamato sistemiche, ad affrontare nel futuro i livelli ostativi, per esempio il sollevamento per micro insule della città. I progetti si definiscono alternativi tra loro. La critica ai progetti è stata ascoltata nelle commissioni, li sono stati raccolti e organizzati a livelli diversi. Tutti i progettisti hanno segnalato per esempio la mancata redazione del progetto esecutivo. Come si poteva procedere? Si doveva trovare una maniera per poter valutare queste idee diverse riportandole ad una logica che consentisse di procedere. Si sono riclassificate le qualità di ogni singolo progetto per estrarre le linee progettuali. Esse sono sostanzialmente cinque grandi linee progettuali. Come si sono valutate queste linee progettuali? Sono state riferite a scenari che sono l'economico e sociale, l'ingegneristico e la sostenibilità ambientale, la flessibilità e i costi.

BONOMETTO analizza lo scenario di sostenibilità ambientale. Genericamente, si tratta di impatti ambientali. Innanzitutto questo affronta, sia il problema del rapporto con le valenze naturali, sia la funzionalità ecosistemica e anche degli aspetti che sono legati all'inquinamento, che sono legati al paesaggio, all'archeologia, a tutta una serie di aspetti e sono numerosi indicatori: il primo di questi indicatori richiama una tematica generale del problema e cioè la legislazione speciale, ma prima ancora la stessa cultura di cui è espressione Venezia hanno sempre collegato le grandi opere ad una visione sistemica complessiva, alla salvaguardia complessiva della laguna. Nessuno dei progetti esaminati, né il progetto Mose, né le linee alternative, affrontano invece la progettualità all'interno dell'obiettivo più generale di un recupero della laguna e questo è già un limite di fondo. Inoltre, tutti quanti questi progetti si limitano agli interventi alle bocche e basta. Ora gli interventi di per sé creano degli impatti, mentre la positività chiederebbe che gli interventi fossero anche associati ad un insieme di operazioni per miglioramento dell'ambiente. Le interferenze con il ricambio durante le chiusure con eventuali rischi di distrofie per insufficiente ricambio di acqua.

ZITTELLI descrive la tabella di sintesi del lavoro. La linea progettuale uno sono gli interventi di porto per la regolazione di marea, alias Mose. La linea progettuale due è lo scenario, sempre con barriere sommerse, che però hanno altre modalità gestionali, altre modalità. La tre era riferito alle strutture gonfiabili, la quattro ha una grande versatilità, prima di tutto usa delle navi porta che tiene ancorate in superficie, che quindi ha un'affidabilità e una facilità di manovrabilità e anche di manutenzione. L'ultima prevede undici chilometri di barriera, ha anche un impatto sulla portualità molto alto. Si pensa a delle soluzioni diverse per le diverse funzioni delle diverse bocche, anche per la città di Chioggia, che ancora non sono state studiate.

LASTRUCCI chiede se ci sono altri interventi dei componenti il gruppo di lavoro e quindi dà la parola al consigliere Mazzonetto.

MAZZONETTO chiede di conoscere le argomentazioni scientifiche della parametrizzazione proposta.

BONZIO ritiene che il lavoro illustrato sia comunque da lodare e l'impegno, come ha ricordato anche il Sindaco, è comunque un impegno prezioso, che appunto la dice lunga anche poi sulla qualità del lavoro degli Enti locali in generale. E' importante l'uso che si deciderà di fare di questi dati

BONOMETTO ringrazia il Consigliere Mazzonetto dell'attenzione prestata all'intervento. L'assegnazione dei valori ordinali è il metodo attraverso il quale le valutazioni non possono essere esclusivamente numeriche bensì degli indicatori. (fa l'esempio dell'incidenza delle chiusure collegate all'attività portuale).

MAZZONETTO afferma che la scientificità richiamata dagli oratori sia relativa. Ricorda che la precedente giunta ha implicitamente approvato il progetto del MOSE. Paragona l'atteggiamento su questo argomento a quanto sta succedendo per la realizzazione del passante: prima tutti d'accordo oggi molti contrari.

OLIBONI chiede se c'è la possibilità di valutare oggi i costi e i tempi per l'approfondimento di quei progetti che da quanto è stato mostrato sembravano i migliori.

ZITELLI risponde che questo è il problema: nessuno vuole impegnarsi a far proseguire queste linee progettuali verso dei progetti disegnati, descritti e comparati economicamente.

BONOMETTO afferma che non sono state fatte delle valutazioni sui costi. Queste spettano alle istituzioni.

MAZZONETTO interviene di nuovo sugli indicatori dichiarandosi parzialmente soddisfatto per le risposte ricevute. Gli indicatori adottati per valutare, possono essere dieci o quindici, vengono scelti da persone e così può venir meno l'oggettività, la scientificità empirica di questo modo di procedere è relativa. Insomma, quale è la possibilità d'intervento di quest'Amministrazione o anche di altre, rispetto ad un progetto che si sta realizzando. E il criterio, cioè il confronto sull'oggettività dei criteri di valutazione forse se ci trovassimo di fronte ai tecnici del Mose, sarebbe magari controbilanciato con altri indicatori, cioè la percezione che si è avuta quando siamo andati a confrontarci con il Magistrato alle acque in quell'escursione lagunare.

CALLIGARO risponde sulla questione degli indicatori citando la necessità di manutenzione delle paratie sommerse che si incrostano di mitili e che devono essere ripulite, questi indicatori sono gli indicatori che stanno nella valutazione dei progetti.

DAL PAOS interviene sostenendo che gli stessi indicatori che si usano su qualsiasi valutazione di impatto ambientale, sono gli indicatori utilizzati anche da altri progettisti.

BERENGO fa presente che giustamente il Sindaco, all'inizio ha parlato di com'è stato possibile pensare ad un'opera così importante e che vada bene a tutte e tre le bocche di porto, cioè il Mose se devono fare il Mose o qualsiasi altra chiusura, probabilmente non va perfettamente bene, non si veste bene in tutte e tre le bocche di porto. Ritiene che questa considerazione sia fondamentale e chiede se lo studio fatto ha previsto delle alternative.

DAL PAOS sostiene che sono state esaminate le proposte progettuali che sono state presentate quindi sulla base delle proposte progettuali che sono state presentate, la risposta è no, perché tutte le soluzioni presentate configurano per le tre bocche lo stesso tipo d'intervento. Si è osservato che sarebbe opportuno tenere conto della diversa specificità delle bocche, che per le singole bocche fosse pensato un intervento specifico, ad hoc, calibrato su quella bocca e sulle necessità funzionali che ci si aspetta da quella bocca. Sugli indicatori sostiene che si sarebbero individuare invece che quindici ne avremmo potuti mettere venti, ma non sarebbe cambiata la valutazione.

LASTRUCCI cerca di esprimere una sintesi: lo studio ha ipotizzato un metodo di confronto e, sulla scorta degli elementi in possesso del gruppo di lavoro, è stato stilato un giudizio. Adesso se si vuole tendere al confronto, anche con l'esterno, anche con il Magistrato alle acque, eccetera, bisogna anche aprire un dibattito, questa è la base, questo studio è la base per aprire il dibattito.

MAZZONETTO afferma che per gli indicatori bisognerebbe fare chiarezza e non autoilluderci.

CALLIGARO spiega che questo è il metodo che è stato condiviso, quando si fanno gli studi per esempio d'impatto ambientale: se non è scientifico questo, non è nemmeno scientifico quello che è stato usato per lo studio d'impatto ambientale. E giustamente prima, nella presentazione, era stato detto che più che i pesi, è che l'aspetto fondamentale sta sotto, cioè giudicare se gli indicatori, che sono stati scelti, corrispondono o meno alla valutazione degli aspetti fondamentali. Gli indicatori sono buoni, noi non ci scandalizziamo, anzi ognuno su quella griglia, si faccia pure la sua valutazione, perché questo è corretto, perché invece il fatto che da uno a sei fatela da due a dodici e date cinquanta punti all'economico, perché una volta stabilito che siamo d'accordo sugli indicatori, poi chi ha diritto a sancire i pesi? "Io dico che è una stupidaggine, forse, ma dico che ha diritto a sancire gli indicatori l'Amministrazione comunale".

Benone, poi dalla composizione di questi interessi, che stanno attorno agli indicatori, esce la valutazione. Ma quello che ci importa sono gli indicatori, che sono condivisi, poi ognuno si fa la sua valutazione. Ne uscissero quarantotto in sede di Consiglio comunale, sarebbe non una cosa peggiore, ma sarebbe una cosa magnifica, nel senso che effettivamente ognuno si sarebbe misurato sulla sua idea di sostenibilità, capito? Questo è il problema.

DAL PAOS aggiunge che questi indicatori, non sono descritti soltanto con due righe, che stanno nella tabella, ma sono esplicitati in modo chiaro, inequivocabile e ciascuno può valutare se quello che sta scritto e che si vuole considerare con quell'indicatore è tutto quanto si deve considerare nel caso di un'opera come questa.

RUSCONI interviene solo per confermare quanto è già stato spiegato: il metodo adottato si chiama per esempio analisi multicriteriale e sono metodi - è già stato detto - standardizzati e non sono stati usati solamente negli studi d'impatto ambientale, ma per esempio anche nella redazione, degli strumenti di pianificazione per la difesa idrogeologica nei piani di bacino.

MAZZONETTO ringrazia il dottor Calligaro per il chiarimento sugli indicatori, però qual è la discriminante, rispetto al discorso che è stato fatto adesso, visto che sono intervenuti in quattro per replicare su questo argomento, diciamo che è un'analisi sempre relativa.

TESTA chiede un chiarimento al Sindaco: quando lui ha evocato futuri scenari di possibile innalzamento della città, non artigianale come quello che sta facendo l'insula adesso. Mi piacerebbe capire un po' meglio a che cosa stava pensando. E poi ricordo che il Sindaco dovrebbe una risposta ad un problema fondamentale, che ha posto il consigliere Mazzonetto, cioè qual è il senso di quest'operazione, posto se è vero quel che ha detto Mazzonetto, che il Mose è irreversibile, allo stato.

CACCIARI sulla prima parte è meglio che rispondano i consulenti, perché a me risulta che le tecnologie siano avanzate, risulta che una società si sia formata anche recentemente a Roma e stia lavorando su due, tre palazzi romani, per un sostanziale innalzamento. E che quindi sarebbe il caso di studiare meglio e di verificare. Per quanto riguarda il tema più generale ripete che è ininfluente se il Mose si può fermare, se è irreversibile o non è irreversibile. Si sta facendo una grande opera in questa città, che avrà impatti ambientali, sociali, economici di grande portata, la si sta facendo senza che siano stati discussi alcune linee progettuali alternative. La città deve essere informata di quello che si sta facendo, quindi non c'è nessuno ritardo e nessuna interruzione. Dopo questo confronto, il Consiglio

comunale può fondatamente pronunciarsi, con un documento senza equivoci, a differenza di quelli recentemente approvati, se continuare con il progetto Mose, se per la città di Venezia è la linea più conveniente, da un punto di vista ingegneristico, da un punto di vista ambientale, da un punto di vista economico e dei costi, dal punto di vista degli impatti socioeconomici. Si pronuncerà su questo dopo di che la responsabilità per andare avanti o per non andare avanti, per correggere, per migliorare, per rovesciare, è di altri organi, non è più del Comune. Ma la città di Venezia e le forze politiche rappresentate dal Consiglio comunale hanno la responsabilità come sottolineava giustamente Andreina Zittelli prima, una responsabilità enorme, storica, nei confronti delle future generazioni, di assumersi fino in fondo le loro responsabilità, di dire come la pensano su questa linea progettuale, che sta andando avanti. Questo è fondamentale, perché la politica non verte soltanto sulle cose che vanno avanti, la politica è anche fatta di persone, che rispetto alle cose che vanno avanti, si assume le proprie responsabilità. E questa è una responsabilità etico-politica, che il Consiglio comunale dovrà assumersi entro l'anno.

SCOZZAVA si presenta come studioso di aspetti lagunari dell'università di Berlino. Esprime i complimenti per l'ottimo lavoro che è stato realizzato chiede al gruppo tecnico se, oltre all'aspetto del problema dell'acqua alta, è stato preso anche in considerazione il problema dell'erosione della laguna, da parte di questi progetti. La trasformazione di un habitat è anche la trasformazione dell'habitat nostro, fisico, nel ritrovarci poi in una baia di mare, non più in una laguna, cosa richiesta poi alla fine da Unesco, Comunità Europea, eccetera, quindi la salvaguardia di non solo Venezia, ma anche la sua laguna.

CACCIARI non è stata esaminata la questione morfologica, ma si è fatto rilevare che nessuno dei progetti presentati, di per se stesso affronta la questione morfologica. In realtà, su mandato anche del Sindaco e rispetto agli undici punti formulati dal Consiglio comunale nella scorsa Amministrazione, c'è un punto specifico che è quello appunto della valutazione anche del piano morfologico. Questo aspetto deve essere presentato in maniera organica all'ufficio di piano da parte del concessionario e quindi da parte del Magistrato alle acque.

GASPARETTO si presenta come componente dell'assemblea No, Mose. Ritiene importante lo studio che è stato fatto, per risolvere se è possibile, in maniera diversa e meno impattante il problema delle acque alte a Venezia. Il Sindaco dice che non spetterà al Comune di Venezia fermare il Mose, né di dare un consenso all'opera. Da questo punto di vista, si apre nel breve periodo una possibilità nuova e inedita. Come assemblea Mose, sono state raccolte, in una città che ha 62, 63 mila residenti, undicimila firme che dicono "no Mose". Ci sono delle ipotesi come le opere alternative, quando sarà data l'opportunità del confronto verranno portate.

Alle ore 17.10 il presidente Lastrucci, di concerto con il presidente della X Commissione, dichiara chiusa la riunione.