



Verbale per seduta del 27-07-2005 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, Giovanni Azzoni, Fabio Toffanin, Franco Conte, Alfonso Saetta, Giacomo Guzzo, Roberto Turetta, Maurizio Baratello, Bruno Lazzaro, Michele Mognato, Bruno Filippini, Cesare Campa, Saverio Centenaro, Antonio Cavaliere, Michele Zuin, Diego Turchetto, Ezio Oliboni, Alberto Mazzonetto, Gianfranco Bettin, Raffaele Speranzon, Sebastiano Bonzio.

Consiglieri presenti: Paolino D'Anna, Giuseppe Toso, Giampietro Capogrosso, Carlo Pagan, Valerio Lastrucci, Claudio Borghello, Franco Ferrari, Giacomo Guzzo, Bruno Lazzaro, Bruno Filippini, Antonio Cavaliere, Ezio Oliboni, Alberto Mazzonetto, Sebastiano Bonzio.

Altri presenti: Sindaco Massimo Cacciari; Vice Sindaco Michele Vianello; Assessore Mara Rumiz; Assessore Laura Fincato; Assessore Anna Maria Giannuzzi Miraglia; Gruppo di Lavoro Salvaguardia di Venezia; Funzionario Maurizio Carlin, On. Cesare De Piccoli;.

Ordine del giorno seduta

1. Illustrazione del "Progetto Ve P. e R. La (De Piccoli)"

Verbale seduta

Il Presidente D'ANNA, di concerto con il Presidente LASTRUCCI, in presenza del numero legale, alle ore 15.15 dichiara aperta la seduta congiunta. D'Anna informa che a settembre sarà completata la serie d'audizioni relative a progetti alternativi al MOSE, con altre due sedute (inizio mese).

Il Presidente LASTRUCCI dà la parola all'On. De Piccoli per l'illustrazione del "Progetto Ve P. e R. La".

DE PICCOLI presenta il progetto con slides videoproiettate. Sostiene che il MOSE penalizza la portualità in maniera pesante ed irreversibile; i traffici acquei specializzati risentiranno della presenza del MOSE. La portualità veneziana sarà interessata anche nella logistica, e le penalizzazioni che ne conseguono daranno un evidente vantaggio ad altri porti. Una delle questioni principali su cui si deve riflettere è la frequenza con cui si manifesta il fenomeno delle acque alte in laguna; vanno capite bene quali sono le previsioni di marea per i prossimi anni. Un progetto come il MOSE nasce con una validazione di 100 anni, sino al 2100. Ci sono importanti previsioni relative alla subsidenza e all'eustatismo da tenere in considerazione: si parla per il 2100 di una previsione di variazione del medio mare non inferiore ai 35 cm (indagine dell'ENEA). La previsione d'aumento delle acque alte da dati ufficiali del Consorzio Venezia Nuova è di +22 cm, significativamente diversa dai +35 sopraccitati. Nelle previsioni, va sempre usata la posizione limite, la più pessimistica, per elaborare calcoli affidabili. I dati sulle previsioni del medio mare hanno un'influenza enorme sulle maree medie che interessano la laguna veneziana. Prendendo in considerazione le maree dell'anno 2002 e basandosi sui dati del Consorzio Venezia Nuova le chiusure con il MOSE sono pari a 38 casi; considerando invece il valore d'aumento del medio mare +35 le chiusure con il MOSE sono pari a 153. De Piccoli informa che su questi dati non è stato mai smentito dal Consorzio Venezia Nuova. Nel SIA (Studio d'Impatto Ambientale) del Consorzio Venezia Nuova sono previsti chiusure anche per falso allarme di tre ore.

CACCIARI chiede se che le navi passano sempre per la conca di navigazione.

DE PICCOLI informa che il transito delle navi è bloccato in 383 casi, basando la previsione sul 2002, con questi valori: n. 153 chiusure effettive, n. 115 interruzioni senza chiusura, n. 115 chiusure per falso allarme.

CACCIARI dice che se le cose stanno così, allora la conca di nazione non ha effetto.

DE PICCOLI fa notare che su quest'importante punto l'Autorità Portuale non ha espresso parere. La conca di navigazione è solo su Malamocco, per il traffico commerciale. Invita a chiedere ai capitani delle grandi navi cosa

significa, con il mare agitato, centrare un varco di 35 metri. Questo è il nodo della questione e De Piccoli sostiene che la creazione del MOSE chiude il porto di Venezia. La critica è rivolta su funzioni economiche che interesseranno la città di Venezia. La proposta di De Piccoli va alla radice del problema; non ci sarà soluzione del problema acque alte/MOSE se non si affronta la questione della portualità, per non penalizzarla. L'evoluzione della laguna di Venezia nel tempo è stata oggetto di rotture ed equilibri; il '900 è stato un periodo di rotture, ora si può puntare agli equilibri. L'attuale marittima sarà destinata solo al traffico crocieristico. Per non perdere l'attività crocieristica, a Venezia bisogna fare delle scelte: fare una nuova stazione marittima. De Piccoli si chiede cosa deve succedere ancora per capire le limitazioni che il MOSE comporterà. Invita a fare audizioni con le grandi compagnie di navigazione, considerando che ci saranno in circolazione navi sempre più grandi, lunghe sino a 380 metri. Il problema della portualità si risolve con lo spostamento e la realizzazione di una nuova stazione marittima.

LASRUCCI chiede cosa succede col progetto De Piccoli alle bocche di Porto.

DE PICCOLI spiega che la lunga attività di cantiere alle tre bocche di porto (8 anni) crea incertezza tra gli operatori in un momento cruciale di competitività tra i porti (Ravenna – Venezia – Trieste). Si prevede un'interruzione del transito delle navi con una penalizzazione del 30% annuo. Rispondendo a Lastrucci, De Piccoli informa che il progetto prevede: lo spostamento della marittima in prossimità della bocca di Lido, liberandola dal vincolo portuale; la dismissione del canale Vittorio Emanuele; interventi di naturalizzazione del canale petroli per neutralizzare effetti idrodinamici. Gli interventi di dissipazione alle bocche di porto e la riduzione dei volumi scambiati durante il periodo invernale prevedono: una nuova configurazione dei moli foranei; l'innalzamento dei fondali (Lido 7 m, Malamocco 12.30 m, Chioggia 8 m). E' previsto il restringimento mobile delle bocche durante il periodo invernale attraverso barche porta poste ai varchi (larghezza Lido 250 m, larghezza Malamocco 300 m, larghezza Chioggia 250 m). De Piccoli illustra i benefici idraulici e la validazione scientifica degli interventi che propone, come risulta dalla studio Matticchio-Ungiesser (2003) che prevede la riduzione dei volumi scambiati (alla bocca di Lido – 45%, alla bocca Malamocco/Chioggia – 20%). La riduzione dei livelli di marea calcolati alla Punta della Salute è di – 21.57 cm. De Piccoli illustra alcune peculiarità della proposta di spostamento della stazione marittima ovvero la disponibilità ad ospitare fino ad otto navi crociera contemporaneamente, la possibilità di partenza e arrivo (non solo di toccata) e l'agibilità permanente per l'attività di crociera tutto l'anno; il manufatto è interamente prefabbricato e completamente removibile.

D'ANNA ringrazia De Piccoli per l'illustrazione del progetto e da la parola a quanti hanno chiesto d'intervenire.

LASTRUCCI dice che quella presentata oggi è una nuova filosofia, interessante ed intuitivamente condivisibile. Bisogna parlarne ancora.

CAPOGROSSO chiede se ha capito correttamente che il progetto prevede l'innalzamento dei fondali dei canali e De Piccoli risponde affermativamente. Chiede se si può fare una sperimentazione del progetto per valutare cosa succede con le acque alte.

GASPARETTO (Gruppo di Lavoro Salvaguardia di Venezia) dice che è possibile simulare il progetto De Piccoli con delle palancole installate nel Canale di Chioggia. Parla dei sedimenti che escono dalle bocche di porto e dice che questo progetto (Ve P. e R. La) riduce fortemente il deficit della fuoriuscita dei sedimenti; è una cosa positiva da non sottovalutare. Pensa che il sopraccitato progetto è economico, compatibile e con pregi propri.

GUZZO dice che questa è più un'idea che un progetto. Fa cambiare punto di vista su quello che sia da fare. Se è vero che l'attuale situazione blocca lo sviluppo della portualità, questo progetto l'aumenta. E' una cosa positiva, da rifletterci.

ZITELLI (Gruppo di Lavoro Salvaguardia di Venezia) dice che il MOSE porta a chiudere le bocche di porto per numerose giornate, spesso a causa di falsi allarmi. Anticipa che a Cacciari si darà, a breve, una griglia comparativa di tutti progetti presentati, con dati reali, per le opportune valutazioni.

CACCIARI non entra nel merito del progetto De Piccoli. Dice che il Comune di Venezia, nel mese di settembre provvederà ad organizzare una serie d'incontri in cui saranno presentati i progetti alternativi al MOSE. Si augura che a questi incontri partecipino sia i rappresentanti del Magistrato alle Acque di Venezia che i rappresentanti del Consorzio Venezia Nuova. Lo scopo è il confronto per valutare i tempi di realizzazione dei progetti e la loro economicità, nonché cosa implicano per la portualità veneziana. Il Comune di Venezia attiverà la discussione in città; pervenuti alle conclusioni, il Comune deciderà cosa fare. Cacciari ricorda che il Comune ha l'obbligo di controllare i lavori che si svolgono nel proprio territorio, per rispondere in merito agli interventi in qualsiasi sede. Dice che non c'è accanimento con il Consorzio Venezia Nuova. Se le previsioni presentate da De Piccoli per un aumento a +35 del medio mare sono confermate, il porto di Venezia si è giocato il proprio ruolo. Il Sindaco ritiene che nei progetti per difesa dalle acque alte debbano essere presenti i criteri della semplicità e dell'economicità delle opere.

LAZZARO chiede a Cacciari se, dopo questo lavoro d'analisi dei progetti alternativi, riuscirà a bloccare il MOSE.

CACCIARI risponde che non è questo il punto; vorrebbe che la città si esprimesse sulle opere da realizzarsi, dopo la campagna informativa. Poi, senza pregiudiziali, si percorrerà la strada che sarà indicata, qualunque sia, anche la riconferma del MOSE.

MAZZONETTO crede che per un approccio corretto al problema bisogna tener conto della Legge Obiettivo. Conviene con l'analisi fatta da De Piccoli. Invita a cercare un confronto reale in termini propositivi sulla salvaguardia di Venezia dalle acque alte. Ricorda che il suo movimento politico ha osteggiato il MOSE e che la Giunta precedente ha approvato la sua realizzazione.

CAVALIERE concorda con Cacciari che bisogna avere un confronto tra tutti i soggetti interessati al MOSE. Dice d'essere favorevole al MOSE perché è il primo che è stato presentato. Spera che nel confronto auspicato dal Sindaco sia invitato anche chi ha progettato il MOSE.

VIANELLO dice che la proposta di De Piccoli è stata da lui condivisa molto tempo fa. E' quasi l'opposto del MOSE. Punta a rimuovere strutturalmente i motivi che hanno portato l'aumento delle acque alte a Venezia. L'idea di De Piccoli va alle radici del problema. Le ipotesi per salvaguardare la città debbono avere a monte la caratteristica della flessibilità. In questi mesi Venezia si sta giocando il porto. Non è più diretto da nessuno, è superato dai porti di Trieste e Ravenna. Vianello informa che alcuni porti sono stati costruiti con soldi pubblici. Va giocata subito la carta della portualità, inserita in un'ottica più ampia, anche da un punto di vista urbanistico. E' questo un modo per rimettere in moto la città, per rivitalizzarla.

BONZIO trova interessante il progetto De Piccoli. Vuole parlare sul metodo suggerito dal Sindaco, quello della presentazione/confronto tra le parti e decisione sulla via da percorrere; dice che questo lavoro è già stato avviato (e prosegue) in queste due Commissioni Consiliari; le audizioni sinora fatte dimostrano che il progetto MOSE può essere ridiscusso.

DE PICCOLI dice che la forza politica cui appartiene si assume le proprie responsabilità quando propone alternative al MOSE. Nel metodo indicato da Cacciari si gioca una partita politica, perché il progetto scelto per salvaguardare Venezia condiziona il futuro della città. All'inizio del '900 è successo qualcosa d'analogo, quando si scelse di praticare la via del polo industriale a Marghera. In questo momento si è in una fase di cambiamenti epocali; va ricordato che Venezia è Venezia e chiede grandi scelte per tutelare una città speciale. De Piccoli dice che il MOSE è un'idea progettuale vecchia, del 1971, e se quelle paratoie non le hanno fatte da nessuna parte ci sarà un motivo. Ricorda che il mare vuole cose semplici e potenti, ma comunque semplici. Invita a fermarsi un attimo a riflettere sulle scelte: anche per decidere come fare il Ponte di Rialto sono stati impiegati trent'anni. Auspica un corretto confronto progettuale in città.

GUZZO trova che l'odierna illustrazione sia un contributo reale, di merito, al dibattito da fare a Venezia per la sua salvaguardia.

Il Presidente D'ANNA, di concerto con il Presidente LASTRUCCHI, in assenza d'altri interventi dichiara conclusa la seduta alle ore 17.15.