

Il voto disatteso del Consiglio Superiore dei lavori pubblici sul sistema Mose.

*Il Gruppo di lavoro del Comune di Venezia, incaricato dell'esame delle proposte alternative al **Sistema Mose**, ha rilevato un errore nei documenti posti a base della recente relazione del Ministro delle infrastrutture al Consiglio dei Ministri.*

Dalle relazioni e pareri ministeriali si evince l'errata convinzione della continuità dei giudizi positivi del Consiglio Superiore dei lavori pubblici sulle opere in corso di esecuzione. In particolare nel voto n. 128 del 29 settembre scorso del Comitato tecnico di Magistratura, nella tabella a pag. 4, viene erroneamente dato come positivo il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici del 1990 sul fondamentale "progetto preliminare di massima", che è quello che in definitiva è stato messo in cantiere.

L'errore non è di poco conto perché induce a credere che la contestata trasformazione in atto nella laguna-porto, con i ciclopici irreversibili interventi delle scogliere e della grande conca di navigazione, sia nata sotto l'egida e nella corresponsabilità del massimo Organo Tecnico consultivo dello Stato. Anche perché la negatività del parere del 1990 è omessa pure nel capitolo dell'iter progettuale (pag.13) della "relazione- parere" del 10 ottobre scorso di un parallelo Gruppo di lavoro, costituito con nota del Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

*Il Gruppo di lavoro del Comune, per maggiore chiarezza si è rivolto alla mia memoria storica per avere un parere **pro veritate** sulla natura del voto dell'Assemblea Generale del 1990, del quale fui partecipe da estensore e relatore.*

Debbo rinnovare nella memoria di tutti, che il **sistema Mose**, oggi in corso di esecuzione, era parte cardinale del "progetto preliminare REA" che fu **bocciato** con voto n.540/625 degli idi di marzo del 1990 dall'Assemblea generale del Consiglio Superiore, la quale non mi risulta che successivamente abbia espresso un diverso avviso sulla grande conca di navigazione in corso di esecuzione e sulle scogliere del bacino di accesso, oggi già ultimate.

La bocciatura è nota. Persino l'Enciclopedia Italiana Treccani (appendice V) alla voce Venezia al paragrafo "pratiche di salvaguardia" (pag.747) a cura dello storico, recentemente scomparso, Massimo Costantini correttamente riporta: "Il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici nella seduta del 15 marzo 1990 ha espresso un parere sostanzialmente negativo su tale progetto, suggerendo di stralciare l'opera principale e di dare la precedenza all'insieme degli altri obiettivi".

Il voto chiaramente negativo (basta leggerlo) fu traumatico e fece grande scalpore.

Il Gazzettino di Venezia il 20 marzo 1990 dedicava una intera pagina alla pubblicazione integrale del voto, della "relazione Rugent" (sic), il cui contenuto veniva riassunto dal titolo cubitale: "Costruire un porto fuori della laguna, disinquinare, restringere le bocche".

Un editoriale di Gianfrancesco Turano del settembre 1991 apparso sul "Mondo", autorevole settimanale economico politico del Gruppo Rizzoli che apparteneva di fatto alla FIAT, allora pars magna del Consorzio Venezia Nuova, aveva per titolo: "Bocciato ma inevitabile. Anche i lavori pubblici erano contro il Mose: vecchio, insicuro, inadeguato. Eppure va fatto".

Il "progetto preliminare REA", di cui il **sistema Mose** era la parte cardinale, oltre che ampliare inutilmente la costosa e meno affidabile parte mobile degli sbarramenti, modificava la storica conterminazione lagunare, protendendo la laguna sud a mare, ridisegnando la linea costiera, insidiando i litorali sabbiosi per inserirvi una grande conca vinciana e due grandi dighe foranee.

Aveva così reso definitivo per i prossimi cento anni, con le nuove opere irreversibili davanti al porto-canale di Malamocco, l'attuale percorso delle grandi navi e la profondità a 14,50m del famigerato canale dei petroli, oggi delle portacontainers, in assenza di fondamentali scelte territoriali e di sviluppo.

Il progetto preliminare aveva introdotto con questa trasformazione epocale della laguna-porto una fondamentale variante concettuale.

L'iter progettuale si era fino allora svolto secondo gli indirizzi governativi del 27.3.1975, che annoveravano i provvedimenti di riduzione dei livelli marini in laguna tra quelli eseguibili indipendentemente dalla pianificazione territoriale.

In tale ottica nel 1980 ai sette Saggi era stato richiesto un dispositivo di protezione civile, solo contro le acque alte eccezionali, reversibile, in attesa di scelte dell'assetto della laguna-porto per le aspettative di lungo periodo, nell'incertezza del ruolo commerciale ed industriale da assegnare a Venezia nel terzo millennio e di soluzioni per il dirottamento delle grandi petroliere e portacontainers.

Si fronteggiavano allora i due fondamentali progetti territoriali dell'alto Adriatico: il "progetto 80" di Giorgio Ruffolo che dirottava le grandi navi a Trieste ed il "modello di assetto territoriale per la salvaguardia di Venezia ed il riequilibrio del Veneto" di Benvenuti, Quaroni, Trevisan, che potenziava il porto veneziano spostando l'entrata delle grandi navi a porto Caleri, nel Polesine.

Con il "progetto preliminare REA", nel 1989, si pretese di regolare con un dispositivo tecnologico tutte le maree alte, medie e basse, il che ha comportato di introdurre la grande conca di navigazione anticipando una epocale trasformazione permanente ed irreversibile della laguna-porto, senza che fossero definite le condizioni al contorno, con una penalizzazione comunque della portualità ed un impatto sull'ecosistema.

I fatti successivi sono pure noti.

Bocciato dal Consiglio Superiore nel 1990 il **sistema Mose** fu messo in sonno, solo per la parte complementare delle opere a mare (conca di navigazione e scogliere), che furono escluse dal piano generale degli interventi con orizzonte 2000, di cui alla legge 139/92, lasciando libero l'ingresso principale di Malamocco. Proseguì invece, per decisione politica ai tempi di De Michelis e Prandini, **in difformità del contrario avviso espresso dal Consiglio Superiore**, la progettazione di massima del **Mose**, cioè dei soli sbarramenti mobili.

Dieci anni dopo, il porto-laguna di Venezia è stato introdotto dal governo Berlusconi nel "master plan" delle infrastrutture dei trasporti europei. Agli idi di marzo del 2001, il Governo Amato, dopo un lungo processo di valutazione di impatto ambientale, aveva confermato la visione locale sancita dalle leggi speciali, focalizzata al recupero della antica morfologia lagunare, come rimedio al degrado della erosione e per mitigare le maree medio-alte, per renderle accettabili; visione che il Consiglio dei Ministri, con l'autorità che le è propria, aveva riferito alla laguna settecentesca, rilevata dal Denax.

La soluzione tecnica proposta per conciliare le due esigenze, fu quella di riesumare e riproporre, senza una adeguata disamina dei grandi mutamenti geopolitici nel frattempo avvenuti, la parte cardinale del vecchio "progetto preliminare REA" del 1989 : il **sistema Mose**.

Fu reintrodotta la grande conca di navigazione e le scogliere a mare, **disattendendo il parere negativo dell'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del 15 marzo 1990**, fu ampliato macroscopicamente il piano generale degli interventi richiamato dalla legge 139 del 1992 e il **sistema Mose** fu messo in opera con un contratto a "prezzo chiuso", senza gradualità, sperimentaltà, reversibilità.

La immutabile continuità progettuale del Consorzio Venezia Nuova è innegabile, ma non quella delle approvazioni del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Marco Rugen
(già Presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici
e Relatore del Parere n. 540/625.)

Roma, 15 novembre 2006