

## DISCORSO DEL SINDACO IN COMITATONE DEL 22 NOVEMBRE 2006

Cercherò di essere breve come il Presidente, anche se l'illustrazione dell'ordine del giorno che trovate nel contenuto della cartellina con alcuni allegati per spiegarne e fondarne maggiormente il senso, è abbastanza articolato e ampio e naturalmente noi lo presentiamo perché non riteniamo che la conclusione dell'importante percorso di approfondimento che è iniziato dall'ultimo Comitato abbia portato ai risultati che qui il Presidente ha illustrato, anzi, io sono convinto che abbia maggiormente evidenziato i rischi ed i limiti del percorso che qui si intende decidere. Comunque sono molto soddisfatto di questo percorso, ringrazio la Presidenza del Consiglio per averlo realizzato per giungere a questo momento in cui ognuno si assume le sue responsabilità fino in fondo e si fa chiarezza su "chi" ha voluto "che cosa". Il senso del mio ordine del giorno è questo. A questo punto tutti sapranno in Italia, e data l'importanza dell'opera della città, nel mondo, chi ha voluto quest'opera e siccome ci auguriamo tutti di essere vivi ancora tra 15-20 anni non sarà ai posteri l'ardua sentenza. Poiché è un'opera di 4 miliardi e mezzo di euro, poiché è un'opera sulla quale tutto il mondo giudicherà chi l'ha assunta, io ho sempre detto che un'opera di questo genere, come altre, deve essere prioritariamente responsabilità del Governo nazionale, quindi è giusto che a questo punto si giunga ad una definitiva decisione.

Riassumo i punti fondamentali dell'ordine del giorno che vedete in tutta la sua ampiezza nella cartellina.

Noi riteniamo che le proposte di interventi presentati dal Comune rispondano ai criteri di sperimentabilità, gradualità e reversibilità che la legge imporrebbe, e riteniamo che in una prima fase la riduzione parziale delle sezioni delle bocche di porto e l'inserimento di strutture removibili stagionali, in attesa di vedere l'evolversi dell'eustatismo e in attesa eventualmente della verifica di nuove tecnologie sempre possibili, ci permetta di realizzare eventualmente opere più impegnative.

Riteniamo che la memoria del prof. D'Alpaos allegata chiarisca, anche dopo le discussioni che ci sono qui state, come queste opere non solo non danneggiano l'equilibrio lagunare e l'ecologia lagunare, ma consentano la riduzione significativa della perdita netta di sedimenti e in particolare di quelli fini.

Riteniamo che il confronto che si è avuto sull'eustatismo, e qui mi piacerebbe sentire i Ministri Mussi e Pecoraro Scanio, che mi risulta essere reduci da importanti convegni internazionali, sull'argomento che cosa pensano e le previsioni di eustatismo che sono interne e parte fondamentale del progetto MoSE, perché in base invece a esperti internazionali altrettanto, credo, stimati e stimabili di quelli che hanno collaborato alla stesura del progetto MoSE, le previsioni di eustatismo per il 2050 e ancor più per il 2100 sono molto superiori. Per cui noi riteniamo che in base ad un criterio precauzionale che dovrebbe sovrintendere tutte le opere di questo genere, noi dobbiamo, in assenza di particolari accelerazioni dei fenomeni nei prossimi decenni, pensare che si possano raggiungere nel 2100 anche 50 cm di innalzamento eustatico. Non lo dice Massimo Cacciari, lo dicono esperti internazionali che forse Pecoraro Scanio e Mussi hanno sentito negli ultimi giorni. E' evidente che se queste previsioni si realizzassero, tutto lo scenario che noi abbiamo di fronte nel progetto MoSE, per quanto riguarda le attività portuali, muta radicalmente, drasticamente, cioè non è più assolutamente valido. E un'opera da 4 miliardi e mezzo di euro, forse, non può durare 30 anni 40 anni, penso, temo, opino.

Lasciamo perdere pure tutto l'elemento procedurale secondo quanto, anche giustamente io condivido, ha detto qui il Presidente Prodi, però noi riteniamo, ed abbiamo allegato a questo proposito una interessante nota dell'ing. Rugen, nel 1990 Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che spiega molto bene come allora vi fu un parere negativo, mai sanato, sul progetto presentato. C'è una nota pro veritate di Rugen a questo proposito.

Per quanto riguarda l'unica Valutazione di Impatto Ambientale nel merito, non sto parlando di procedure formali che a questo punto non mi interessano affatto, ma nel merito questo progetto non ha avuto una Valutazione di Impatto Ambientale positiva, non l'ha avuta. E su questo il Ministro dell'Ambiente si è espresso molto fortemente durante le nostre riunioni tecniche.

Per non dire che questo progetto manca dell'esecutivo, e ciò è stato sottolineato sia dal Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che dalla Commissione istituita, che dal Ministero dei Beni architettonici e ambientali che, mancando l'esecutivo, si rende difficile, dico soltanto difficile, sia il controllo delle attività e degli interventi in corso, sia la corretta programmazione e previsione della spesa, perché manca il progetto esecutivo. E questo non lo dice Cacciari, lo dicono in modo abbastanza esplicito sia il documento del gruppo di lavoro incaricato dal Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sia la nota della Sovrintendenza ai Beni architettonici e ambientali e di quelli archeologici. E' evidente che questo sistema, non rispettando i criteri di reversibilità gradualità e sperimentabilità che la legge imporrebbe, è del tutto inadatto ad evolvere, in dipendenza delle probabili variazioni delle condizioni meteomarine esterne, dei nuovi materiali e delle nuove tecnologie.

Lasciamo perdere l'infrazione da parte della U.E. e lasciamo perdere questi argomenti però anche questo, credo, meriterebbe una certa attenzione.

I costi: i costi sono destinati ad aumentare, non c'è dubbio alcuno, non essendo in alcun modo garantibile il flusso di finanziamenti previsti nel quadro economico del progetto. Facciamo brevi conti, se si va avanti a 100 – 200 milioni all'anno, è evidente che gli anni sono destinati ad aumentare ed essendo destinati ad aumentare gli anni, sono destinati ad aumentare pure i costi. Quindi i costi non sono assolutamente garantiti e parliamo di 4 miliardi e mezzo di euro. Io qui mi sento responsabile non soltanto per il mio Comune, ma mi sento un po' anche responsabile della situazione e di una politica di programmazione nazionale. Non parliamo poi dei costi di manutenzione del MoSE che sono assolutamente ed evidentemente sottostimati, perché anche facendo finta che sia la più banale delle opere pubbliche, quando io faccio un'opera pubblica, faccio il Sindaco da 15 anni e ne so qualcosa, i costi di manutenzione vengono calcolati precautivamente intorno all'1% del valore dell'opera, il che significa che quest'opera varrà di costi di manutenzione, facendo finta che sia un'opera banale invece è un'opera sofisticatissima, 40 milioni all'anno e da quando sono Sindaco, aimè da troppi anni, chiedo invano a qualcuno che mi dica chi garantirà 40 milioni all'anno di manutenzione del Mo.SE. Chi dovrà spendere 40 milioni all'anno di manutenzione del MoSE?

Ultimo capitolo: tutte le criticità del progetto. Non lo dico io, non lo dicono degli "infermieri", lo dicono alcuni "ordinari" regolari, lo dice il prof. Benvenuto dell'Università di Genova, lo dice il prof. Campanile dell'Università di Napoli, lo dice il prof. ing. Arturo Colamussi che in epoca lontana ha collaborato pure con il Consorzio per la progettazione dei lavori alle bocche di porto, che suffragano e dicono che le critiche che il Comune rivolge al MoSE in quanto tale, contenute in questo documento, sono fondate.

E potrei allegare molti e molti altri pareri, almeno altrettanto quanti ne può allegare il Magistrato per dire che l'opera va bene. Quindi un'opera arrischiatissima, dove non c'è affatto una unanimità della comunità scientifica, né per quanto riguarda le previsioni di eustatismo, né per quanto riguarda le criticità interne del progetto.

E io ci tenevo che andasse agli atti questo appunto, questa mia dichiarazione, questo mio ordine del giorno con i suoi allegati, per fare chiarezza.

Si sappia che si decide in questa situazione, non in altre, in questa situazione.

Io non mi prenderei mai la responsabilità di andare avanti in un'opera da 4 miliardi e mezzo di euro in una situazione di tale criticità e problematicità, padrone il Governo di farlo.

Ripeto, speriamo che non sia ai posteri l'ardua sentenza.

La conclusione di questo ordine del giorno è evidente: il progetto MoSE va, secondo noi, stralciato dalle opere previste nella legge obiettivo per adottare una procedura analoga a quella per esempio seguita recentemente anche per quanto riguarda i lavori dell'alta velocità, con una serie di lavori che vanno comunque fatti e che qui sono elencati e che, per brevità, fate prima a leggerli che non di quanto faccio io a dirveli e commentarli. Quindi una conclusione ovviamente alternativa alla conclusione della deliberazione presentata dal Governo.