

ACQUE ALTE

L'imbroglione del Mose

di **PAOLO CACCIARI**

Far capire la crescente avversità di gran parte della popolazione veneziana al Mose fuori da Venezia è impresa ardua. Ma l'«assemblea permanente» che coordina numerosi gruppi e comitati sembra avere la pazienza e la tenacia necessaria.

Le dighe mobili che dovrebbero riuscire a separare il mare dalla laguna in caso di alte maree eccezionali sono state accompagnate per più di trent'anni da una overdose di retorica: «Opera epocale» (ripete Berlusconi alle televisioni), «Il primo progetto di una nuova generazione di opere pubbliche che pongono la tecnologia al servizio dell'ambiente» (ebbe a dire il primo ministro Craxi, in Palazzo Ducale, il 10 novembre 1986). In realtà sono un colossale imbroglione: le dighe non fermerebbero le «acque alte» più frequenti (inferiori a 110 centimetri) e più dannose per la lenta corrosione delle strutture portanti in laterizio degli edifici e per la progressiva erosione dei terreni barenosi e dei bassifondali lagunari.

Il Mose è un pessimo tentativo di compromesso tra la necessità inderogabile di ridurre nelle quantità e nella velocità l'entrata delle maree, riducendo le portate delle quattro bocche di porto che collegano il mare alla laguna, con gli interessi della portualità industriale di Porto Marghera e passeggeri che richiedono invece canali profondi e ben dragati. Inoltre la mancata bonifica dei siti industriali contaminati e il ridotto disinquinamento dei corsi d'acqua sversanti in laguna da un bacino idrogeografico esteso e antropizzato (oltre cento comuni di tre province) sconsigliano di ridurre le portate di acqua scambiate e «ripulite» gratuitamente ogni sei ore dalle maree.

Insomma, alternative al Mose meno impattanti, più sperimentali e più graduali ci sarebbero e sono state anche recentemente presentate dall'Amministrazione comunale: interventi di «dissipazione» e di contenimento della forza delle maree entranti tramite rialzi dei fondali e restringimenti delle sezioni delle bocche di porto, nonché opere provvisorie (cassoni autoaffondanti) e rimovibili stagionalmente. Per di più queste soluzioni sarebbero anche molto più economiche del «mostro tecnologico» del Mose: 4.300 milioni di euro per nove milioni di metri cubi di pietre, otto di cemento, 79 paratoie di ferro «a scomparsa», incernierate venti metri sotto il livello del mare, difficili da manovrare, costosissime da mantenere, drammaticamente impattanti in zone ecologicamente delicatissime.

Tanto che finalmente anche la Commissione europea ha dato avvio alle procedure di infrazione contro lo stato italiano per difendere due Zone di protezione speciale e di interesse comunitario (oasi naturalistiche gestite da

Lipu e WWF) che i costruttori del Mose hanno ben pensato di utilizzare come «area di cantiere».

La richiesta di sospendere i lavori preliminari iniziati un anno fa viene da una petizione popolare di 12 mila firme raccolte dall'«assemblea permanente No Mose», dalle associazioni ambientaliste e dalle forze politiche della sinistra (ma anche parte della Lega e di An). Divisa invece la Margherita che però, forte della maggioranza relativa in Consiglio Comunale, paralizza ogni presa di posizione chiara e ufficiale dell'istituzione locale.

Del resto è bene ricordare che il prima via libero al progetto esecutivo fu dato durante gli ultimi respiri del governo Amato, superando un giudizio negativo della Commissione nazionale Via. Ciò spiega perché, nonostante le insistenti pressioni locali, nel programma di Prodi non vi sia una parola sulla questione. Così come, del resto, sulla Tav e su altri megaprogetti.

Ciò conferma la pericolosa distanza che separa i desideri della base elettorale dell'Unione e i suoi vertici. Forse non ci si è interrogati abbastanza sulla discrasia tra risultati elettorali locali e nazionali. La differenza, forse, non la fanno solo le televisioni di Berlusconi, ma una visione dello sviluppo e delle infrastrutture omologata, superficiale, subalterna agli interessi delle cordate dei costruttori e dei loro «consorzi temporanei di impresa».

La prima «riforma radicale» di Prodi? Dovrebbe essere quella per restituire autonomia e quindi autorevolezza al Consiglio superiore dei lavori pubblici, all'Agenzia per l'ambiente, alle Commissioni per le Via, agli organismi di consulenza scientifica dello Stato, ai ministeri e ai loro uffici periferici oggi totalmente travolti e fagocitati dagli interessi delle imprese.

Il manifesto 16 novembre 2006