

IL PROGETTONE DEL 1981

L'11 giugno 1980 il Ministro dei Lavori Pubblici stipulò perciò una convenzione con un gruppo di eminenti tecnici, il Prof. Augusto Ghetti, il Prof. Enrico Marchi, il Prof. Pietro Matildi, il Prof. Roberto Passino e il Prof. Giannantonio Pezzoli, il Prof. Jan Agema (Olanda) e il Dott. Roberto Frassetto.

Il 26 giugno 1981, a un anno dell'incarico, i professionisti consegnarono ufficialmente il risultato del loro lavoro che ha il titolo "Studio di fattibilità e progetto di massima per la difesa della laguna di Venezia dalle acque alte" al Ministro dei Lavori Pubblici.

Il progetto, che ha l'obiettivo di difendere dall'acqua alta l'intera laguna e di conseguenza anche la città di Venezia e gli altri abitati insulari, si basa sul concetto di isolare temporaneamente la laguna dal mare in periodo di acque alte, per mezzo di restringimenti fissi e sbarramenti mobili posti attraverso le tre bocche portuali di Chioggia, Malamocco e Lido. Gli sbarramenti mobili sono ideati in modo tale da restare normalmente aperti, e venire chiusi solo in caso di necessità. La parte mobile degli sbarramenti consente dei varchi ampiamente sufficienti per la navigazione: sono previsti

due varchi per la bocca di Lido, uno rivolto verso il bacino di San Marco della larghezza di 260 metri e profondità di 12 metri, posto a poca distanza dal rovinato Forte di S. Andrea, l'altro di minore profondità e larghezza, 240 per 8 metri, rivolto verso Treporti per la navigazione minore. Per la bocca di Malamocco è previsto un unico varco largo 300 metri e profondo 15 metri per il diretto accesso al canale navigabile che collega la bocca con Porto Marghera. Infine per la bocca di Chioggia il varco è previsto largo 280 metri e profondo 9, in relazione alle necessità di quel porto.

Le altre opere previste dallo "Studio di fattibilità" aumentano la protezione degli sbarramenti dagli effetti aggressivi del mare.

La presenza della parte fissa degli sbarramenti determina una riduzione permanente, che non dovrebbe superare però il 10%, del ricambio idrico tra mare e laguna. Essa modera così il potere erosivo delle correnti lagunari, mentre i progettisti non esprimono alcuna preoccupazione di eccessiva riduzione del potere disinquinante della laguna, **in quanto contemporaneamente alle opere di controllo delle acque alte dovrà completarsi il sistema degli impianti di depurazione degli scarichi urbani ed industriali, oltre che la realizzazione della fognatura di Venezia.**

A proposito della frequenza degli interventi di completa chiu-

sura che si renderebbero necessari per eliminare completamente le acque alte dalla città di Venezia, il progetto tiene conto che operazioni troppo frequenti, concentrate nel periodo autunno-inverno, sarebbero incompatibili con le necessità della navigazione e recherebbero danni per l'eccessivo ristagno delle acque interne. Perciò suggerisce di evitare gli interventi per le acque alte minori, al di sotto cioè di 1,10 metri circa, quota cui corrisponde l'allagamento di oltre 15% del centro storico; in tal modo gli interventi si ridurrebbero in media a 5 casi, per complessive 34 ore circa all'anno.

Per difendere in ogni caso dagli allagamenti la città di Venezia nella fascia di marea al di sotto del livello di 1,10 metri viene indicata dal progetto l'opportunità di provvedere a limitati rialzi dei margini delle pavimentazioni negli isolotti di cui è composto l'abitato. Sono queste le linee di programma del cosiddetto "progetto insulae" che viene proposto come integrazione delle opere di sbarramento fisse e mobili delle bocche portuali.

Il progetto prevede infine un ulteriore gruppo di opere a lungo termine, cosiddette di seconda fase, che consistono essenzialmente nell'inserimento di conche di navigazione sugli sbarramenti di Malamocco e Lido.