

FRANCO CARRARO*

UNA SCELTA PER VENEZIA

Si manifestano importanti divergenze sul modo di affrontare e risolvere la questione fondamentale della "sorte" di Venezia e della sua laguna.

Il problema è avvertito con intensità e immediatezza da un'opinione pubblica non solo locale, ma nazionale e internazionale. L'egemonia e l'influenza della Serenissima sui suoi domini sono state, per secoli, totali e incontrastate, ma via via che il potere declinava fino a scomparire, la suggestione, l'attrazione e l'emozione che essa suscitava e tuttora suscita crescevano e si espandevano. La salvaguardia di Venezia ha dato vita a un dibattito che appassiona e coinvolge tutto il mondo.

Tuttavia sono passati quasi trent'anni dalla grande e devastante mareggiata del 1966: un bilancio delle iniziative intraprese non basta più. Ai decisori di diverso livello si impone di operare finalmente una scelta fra le soluzioni approntate sul piano progettuale, programmatico e organizzativo. In caso contrario la vulnerabilità del sistema Venezia verrebbe soltanto accresciuta, oltre che da un ulteriore rinvio delle decisioni, dall'attenuazione della percezione del rischio; dall'adattamento psicologico degli abitanti ai disagi provocati dagli allagamenti; dalla trasformazione del danno in evento stravagante per il divertimento di turisti occasionali; dall'insediamento di funzioni sempre meno pregiate.

La natura delle divergenze di cui parlavo prima è fondamentalmente riconducibile a due scenari. L'uno è basato sulla necessità della regolazione dei flussi di marea attraverso dispositivi mobili da costruirsi alle bocche di porto. Questa opzione, che potremmo chiamare MO.S.E. dal prototipo di paratoia che per quattro anni è stato sperimentato in laguna, è quella che le leggi speciali 171/73 e 798/84 hanno individuato; il Ministero dei Lavori pubblici ha fatto progettare, stabilendone criteri e controlli, e ha approvato nell'ottobre del 1994 attraverso il voto del Consiglio Superiore.

L'altro scenario così come formulato, fra le possibili opzioni, nell'ordine del giorno approvato dal Consiglio Comunale di Venezia nel marzo del 1995, prevede la salvaguardia della città attraverso interventi diffusi, capaci di riequilibrare l'ambiente lagunare, in particolare l'assetto morfologico e idrodinamico. Si tratta della cosiddetta opzione "zero", che zero tuttavia non è, poiché richiede a sua volta rilevanti opere.

Le due ipotesi sono accomunate dalla coscienza dell'immediata necessità di procedere nelle attività già in corso per la difesa e l'equilibrio dell'ecosistema lagunare, quali, fra le altre, l'escavo dei rii, il disinquinamento, il recupero

* *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*

morfologico, il rinforzo del cordone litoraneo e la ristrutturazione dei moli, la difesa delle insulae, a partire da quella di S. Marco che è la più preziosa, ma anche la più fragile perché la più esposta all'invasione dell'acqua.

Le due ipotesi sono invece opposte rispetto alla scelta di realizzare o meno le opere mobili alle bocche di porto.

Aggiungerei che, a questo punto, soltanto queste due ipotesi sono legittimamente confrontabili. Infatti nessun'altra soluzione, che comporti la chiusura temporanea dei varchi alle bocche di porto per opporsi alle alte maree, ha oggi neppure lontanamente lo stesso grado di approfondimento di quella che è stata elaborata dal Consorzio Venezia Nuova, secondo le direttive e le prescrizioni impartite dal Comitato ex articolo 4 della legge 798, attraverso una mole davvero imponente di analisi, campagne puntuali e permanenti di monitoraggio, studi, sperimentazioni e opere.

L'opzione "zero", d'altra parte, si basa su un presupposto fondato. Cioè che siano profondamente mutate, rispetto al 1966, le condizioni del contesto e che si possa realizzare una serie di interventi di mitigazione, volti ad attrezzare città, centri urbani lagunari e laguna a sopportare gli eventi eccezionali.

Questo significa, quindi, in sostanza, accettare in città le acque alte superiori a +100, quota massima alla quale possono essere difese le insulae del centro storico mediante interventi locali di rialzo delle pavimentazioni. Infatti, secondo gli studi e i modelli messi a punto fino a oggi da studiosi e Centri di ricerca italiani e stranieri per conto del Consorzio Venezia Nuova, il sistema complessivo degli interventi diffusi previsti per ridurre intensità e frequenza delle acque alte incide in modo irrilevante sui livelli di marea a Venezia.

I due temi in campo sono ora evidenti, chiari e, appunto, confrontabili, anche grazie alle conoscenze acquisite sull'ecosistema lagunare, impensabili fino a dieci anni fa.

Ritengo che, ripercorso, per valutarlo, tutto l'iter progettuale svolto dal Consorzio Venezia Nuova e soppesati gli effetti degli interventi diffusi auspicati nella seconda ipotesi, vada infine trovata una soluzione per una Venezia che abbia un futuro pari alla sua eccezionale qualità urbana, realizzando un equilibrio fra salvaguardia e sviluppo che sia armonioso e compatibile.

La mia opinione è perciò che le opere mobili per isolare la laguna dal mare, in caso di pericolo, vadano realizzate. Venezia è stata creata servendosi delle migliori capacità scientifiche, tecniche e culturali dei tempi passati. Non certo per essere sottomessa all'acqua, piegata e limitata da una condizione intervenuta nel tempo, di fronte alla quale non può essere disarmata. Una situazione in realtà risolvibile facendo ricorso alle migliori capacità tecnologiche oggi disponibili.

Né va dimenticato che la Repubblica di Venezia sviluppò una straordinaria capacità di governo anche a partire dalla necessità di "grandi opere" per salvare la laguna. Le complesse attività della salvaguardia possono oggi con-

sentire la ripresa di quel ruolo e di quella cultura: Venezia centro mondiale della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica per la difesa, il risanamento e la gestione delle città d'acqua e degli ambienti di transizione.

Una decisione certa e una realizzazione rapida non solo risolvono la questione delle acque alte secondo l'opzione scelta, ma costituiscono un contributo di grande peso nella determinazione delle modalità della crescita e dell'articolazione economica della città.

Se è vero che Venezia è capitale del mondo, anche il mondo dovrà farsi carico della sua tutela. Quando le Istituzioni preposte abbiano deciso come procedere, il reperimento di finanziamenti internazionali non sarà solo doveroso ma anche possibile e non particolarmente arduo.

Essendo stato chiamato di recente alla Presidenza del Consorzio Venezia Nuova, ho ritenuto di chiarire il mio punto di vista sulla fase che si è aperta con la delibera di luglio del Comitato Interministeriale che sancisce la necessità della Valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) per il progetto delle opere mobili alle bocche di porto. Con un'ulteriore precisazione: il Consorzio Venezia Nuova non ha finalità di pianificazione generale. È stato e intende essere uno strumento operativo efficiente ed efficace, capace di intervenire al meglio a servizio di quanto le Istituzioni decidono e decideranno.

Del resto il Consorzio Venezia Nuova è costituito da più di trenta imprese grandi, medie e piccole; locali e nazionali; che hanno logiche, compiti e capacità diverse. La sua struttura rispecchia fedelmente l'idea che Churchill aveva dell'impresa: una specie di cavallo da tiro che va seguito, incitato e indirizzato con pazienza e fatica giorno per giorno. Nella direzione stabilita da quanti, in Parlamento e nelle Istituzioni, rappresentano la volontà collettiva.