



Comitato di indirizzo coordinamento e controllo (ex art. 4, legge 798/84)*

Delibera della riunione del 3 aprile 2003**

Il Comitato

Vista la delibera del Consiglio dei Ministri in data 15 marzo 2001;

Visto il parere espresso da questo Comitato con la delibera del 6 dicembre 2001;

Vista la relazione del Magistrato alle Acque relativamente allo stato di attuazione degli interventi di cui alle lettere b), c), d), e), f), g) e h) dell'art. 3 comma 2 della legge 139/1992, resa ai sensi del medesimo art. 3 comma 4 della legge 139/1992;

Visto l'ordine del giorno del 1° aprile 2003, votato a maggioranza, con il quale il Consiglio Comunale di Venezia ha ritenuto che non si riscontrano elementi che dimostrano l'avvenuto arresto del degrado della laguna e tanto meno l'inversione del processo di degrado, attesa la stretta correlazione esistente tra sistema laguna gestito dallo Stato e sistema bacino scolante gestito dalla Regione;

Considerato che il medesimo ordine del giorno riconosce un buono stato di avanzamento finanziario, cioè un'alta percentuale di utilizzo delle risorse che sono state impegnate e spese e che in tale quadro:

- sono soddisfacenti l'adeguamento e rinforzo dei moli foranei alle tre bocche lagunari e la difesa dei litorali;
- parzialmente soddisfacenti, e proseguono nella giusta direzione, la difesa dalle acque alte degli abitati insulari;
- non sarebbero state realizzate opere volte alla sostituzione del traffico petrolifero e per l'apertura delle valli da pesca;

Considerato che il giudizio di adeguatezza dell'avanzamento, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della legge 139/1992 relativamente agli interventi di cui al comma 3 lettere b), c), d), e), f), g) e h) del medesimo art. 3 della legge 139/1992 ha, quale

unico parametro di riferimento, il Piano Generale degli Interventi di competenza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Magistrato alle Acque;

Considerato che il riferito Piano Generale degli Interventi non contempla né opere rivolte all'apertura delle valli da pesca né interventi finalizzati alla sostituzione del traffico petrolifero;

Considerato che gli interventi di cui alle lettere b), c), d), e), f), g) e h), dell'art. 3 comma 3 della legge 139/1992 risultano essere stati realizzati per circa l'83% degli importi finanziati, e che la parte residua è in corso di esecuzione, come risulta dalla richiamata relazione del Magistrato alle Acque di Venezia;

Considerato, altresì, che gli interventi volti all'arresto e inversione del processo di degrado della laguna di Venezia, ricompresi nel cennato Piano Generale degli Interventi, sono stati realizzati per circa l'87% rispetto agli importi finanziati, come risulta dalla menzionata relazione del Magistrato alle Acque di Venezia;

Considerato, pertanto, che i menzionati interventi di cui alle lettere b), c), d), e), f), g) e h) della richiamata disposizione dell'art. 3 comma 2 della legge 139/1992, così come previsti dal Piano Generale degli Interventi approvato da questo Comitato nella seduta del 19 giugno 1991 e richiamato dallo stesso art. 3 comma 1 della legge 139/1992, sono in fase di avanzata attuazione;

Ritenuto pertanto, che lo stato di avanzamento degli interventi di competenza statale di cui alle lettere b), c), d), e), f), g) e h) dell'art. 3 comma 2 della legge 139/1992 è da ritenersi adeguato ai fini e agli effetti di cui alla stessa norma;

Visto il parere espresso, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della legge 139/1992, dal Consiglio Comunale di Venezia con ordine del giorno del 1° aprile 2003, votato a maggioranza;

Visto il parere espresso ai sensi dell'art. 3 comma 4 della legge 139/1992 dal Consiglio Comunale di Chioggia con ordine del giorno del 1° aprile 2003, votato a maggioranza;

* Il Comitato ex art. 4, legge 798/84 è presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri. È composto da: Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Ministro dell'Ambiente; Ministro dei Beni Culturali e Ambientali; Ministro dell'Università e della Ricerca Scientifica; Presidente della Regione del Veneto; Sindaco di Venezia; Sindaco di Chioggia; Sindaco del Comune di Cavallino - Treporti (invitato); Sindaci di due degli otto Comuni della gronda lagunare (Jesolo e Mira). Il Segretario del Comitato è il Presidente del Magistrato alle Acque di Venezia

** Il 3 aprile 2003, il Comitato ex art. 4, legge 798/84 ha deliberato che venga avviata la realizzazione del sistema MOSE recependo anche le specifiche richieste avanzate dai Comuni di Venezia e di Chioggia che complessivamente connotano ulteriormente l'intervento del MOSE di complessità e sistemicità. La decisione del "Comitatone" ha così dato risposta alla priorità di mettere in salvo Venezia e la laguna, impegnandosi ad affrontare anche gli approfondimenti progettuali richiesti dalle Amministrazioni Comunali

Venezia. L'isola di San Giorgio Maggiore e, in secondo piano, l'isola della Giudecca

Visto il parere espresso dal Comune di Cavallino con delibera del Consiglio Comunale del 31 marzo 2003, votata a maggioranza;

Visto il parere espresso ai sensi dell'art. 3 comma 4 della legge 139/1992 dalla Giunta Regionale della Regione del Veneto, votata all'unanimità;

Considerato che i pareri espressi dalle Amministrazioni Comunali di Venezia e Chioggia, pur confermando l'esigenza di garantire la difesa dei centri storici dalle acque alte mediante sistemi di chiusura delle tre bocche di porto, hanno avanzato una serie di osservazioni volte a ribadire la complessità del sistema di salvaguardia nel quale si inserisce il progetto definitivo positivamente valutato dal Comitato Tecnico di Magistratura;

Considerato in particolare che l'Amministrazione Comunale di Venezia nel citato ordine del giorno del 1° aprile 2003, pur ritenendo che allo stato attuale dell'elaborazione dei documenti progettuali come esaminati il parere sul progetto definitivo delle opere di regolazione delle maree debba essere negativo, tuttavia ha subordinato l'espressione del proprio consenso all'approvazione del progetto stesso a una serie di condizioni quali di seguito:

a) si riportino, per quanto possibile, le bocche di porto verso la loro morfologia naturale che assicuri un corretto bilancio dei sedimenti e il mantenimento dell'originale morfologia all'interno della laguna, partendo da una sperimentazione alla bocca di Lido tramite l'accorciamento della diga Nord del Lido per la reintroduzione dei sedimenti, in modo da favorire l'evoluzione verso un più elevato livello del fondale compatibilmente con il quale dovrà essere riprogettata la realizzazione della platea delle opere di sbarramento;

b) vengano progettati interventi atti a prevedere l'immissione controllata dai bordi della conterminazione della laguna di acque dolci e di sedimenti fluviali, per bilanciare i fenomeni di smantellamento dei bassifondi e delle zone di barena, favorendo contemporaneamente i processi di produzione di suolo; si studi altresì la possibilità di recupero di

materiale sedimentato e confinato nei bacini fluviali artificiali montani;

c) vengano progettati interventi sulla morfologia interna della laguna finalizzati ad attivare una migliore circolazione delle correnti di marea all'interno del bacino lagunare, a facilitare il ricambio delle acque nelle zone periferiche maggiormente penalizzate;

d) vengano realizzate opere efficaci di contenimento del moto ondoso generato principalmente dal vento, causa prima di risospensione dei sedimenti presenti sui fondali e, quindi, degli evidenti processi di erosione, che hanno profondamente modificato i caratteri morfologici di gran parte della laguna e vengano realizzati interventi volti a prevenire o neutralizzare gli effetti negativi sulla circolazione idrodinamica dei grandi canali navigabili a partire dal canale Malamocco-Marghera;

e) venga predisposto un progetto per separare le esigenze della navigazione da quelle della salvaguardia (così come previsto dall'ordine del giorno del Consiglio Comunale del 23 settembre 2002) in modo da garantire la continuità dell'agibilità portuale in qualsiasi condizione meteo e la possibilità di un sollevamento dei fondali oltre la quota prevista per la platea delle opere mobili;

f) venga studiata la possibilità di moderare tutta una serie di medi eventi di acqua alta mediante un adeguato incremento della resistenza al moto che l'onda di marea subisce penetrando dal mare verso la laguna, anche prevedendo l'inserimento nelle bocche di porto di interventi opportunamente dimensionati;

g) venga garantita la prosecuzione degli interventi di difesa locale - a partire da tempestivi interventi in area marciante - e quelli di rialzo delle pavimentazioni fino alle quote massime compatibili con il contesto storico, architettonico, monumentale e paesistico, comunque tendendo alla quota 120 cm;

h) si potenzi il Centro di Segnalazione e Previsione Maree del Comune di Venezia ampliandone l'ambi-

to di attività ai Comuni di Chioggia, Cavallino-Treporti e agli altri Comuni interessati in stretta collaborazione con l'ISDGM del CNR, con il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, con l'ARPAV e con i Servizi tecnici nazionali;

i) si costituisca l'Ufficio di Piano con i compiti già previsti dalla delibera del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo ex art. 4 della legge 798/1984 del 6 dicembre 2001;

j) si proceda, conseguentemente a una preliminare revisione della scansione temporale delle progettazioni e degli interventi, nonché alla connessa ridestinazione dei finanziamenti, a partire da quelli già resi disponibili (450 più 150,20 milioni di euro), tenendo conto peraltro della necessità di continuare a finanziare tutti gli interventi finalizzati al perseguimento di tutti gli obiettivi della legge 798/1984;

k) si proceda, a seguito del recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di cui ai precedenti punti, a introdurre il necessario adeguamento progettuale delle opere mobili anche al fine di analizzare il possibile beneficio in termini di contenimento dei costi di realizzazione e gestione delle opere stesse e valutando la possibilità di sperimentazioni temporanee con strutture rimovibili.

Considerato che, dal canto suo, il Comune di Chioggia si è espresso sul progetto definitivo esaminato evidenziando:

- la necessità di prevedere anche per la bocca di Chioggia una conca di navigazione per il transito delle navi di grande stazza;
- la necessità di adeguare il progetto per consentire l'inserimento della conca di navigazione alla bocca di Chioggia e aumentare le capacità dissipative dei canali di bocca;

Considerato che il Comune di Cavallino, con atto del 1° aprile 2003, ha espresso, allo stato parere negativo sul progetto definitivo degli interventi alle bocche lagunari per la regolazione dei flussi di marea auspicando una radicale revisione progettuale atta a tenere conto di una serie di indirizzi,

in particolare:

- separare le esigenze della navigazione, garantendo l'agibilità dell'attività portuale, da quelle della salvaguardia;
- ottenere effettive e significative dissipazioni alle bocche di porto in grado di abbattere le acque alte nella misura di circa 20 cm con l'effetto combinato dell'apertura delle valli da pesca e con l'innalzamento dei fondali alle bocche tendendo a -7 m al Lido, -12 m a Malamocco e -8 m a Chioggia, il restringimento dei varchi, la riprogettazione delle opere a mare contro l'onda da vento a cominciare da quella del Lido;
- intervenire con caratteristiche sperimentali, reversibili e graduali che possano nell'immediato fornire risposte adeguate alla cittadinanza abbattendo la frequenza delle maree medie ed eccezionali;
- estromettere dalla laguna il traffico petrolifero, prendendo atto della riconversione di Porto Marghera che tende all'abbandono dei processi chimici pericolosi e inquinanti;
- conoscere la ricaduta degli interventi alle bocche sull'intera area lagunare garantendo la compatibilità tra riduzione delle acque alte, riduzione della perdita di sedimenti con lo scambio mare-laguna e mantenimento della capacità di autodepurazione della laguna;
- conoscere la ricaduta degli interventi alle bocche sul sistema dei litorali di modo che non sia compromessa l'attività turistico balneare;
- praticare il principio di precauzione riferito agli scenari di aumento dei livelli del mare nei riflessi della progettazione anche temporale degli interventi alle bocche di porto.

Considerato che solo una volta recepite le indicazioni espresse nei riportati pareri, sarebbe possibile, per le Amministrazioni Comunali di Venezia, di Chioggia e di Cavallino avviare la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere di regolazione delle maree alle tre bocche di porto;

Considerato che la Regione del Veneto si è positivamente espressa in merito all'attuazione della

progettazione e delle opere secondo lotti o stralci come previsto dal menzionato "Piano Programma delle attività conseguenti alla delibera del 6 dicembre 2001 del Comitato ex art. 4 della legge 798/84: Opere di regolazione delle maree alle bocche di porto" predisposto dal Magistrato alle Acque di Venezia positivamente valutato dal Comitato Tecnico di Magistratura in data 22 febbraio 2002 con voto n. 18;

Visto l'art. 3 comma 3 della legge 139/1992 che fa espresso riferimento al progetto preliminare di massima delle opere di regolazione delle maree che ha rappresentato lo sviluppo di quello esaminato con il voto 209/1982 del Consiglio Superiore dei LL.PP. e costituisce il presupposto del progetto definitivo positivamente valutato dal Comitato Tecnico di Magistratura con voto n. 130 del 28 novembre 2002 e approvato dal Magistrato alle Acque con D.P. n. 9304 del 16 gennaio 2003;

Visti i voti 48/1994 e 19/1999 con i quali il Consiglio Superiore dei LL.PP., anche sulla base della valutazione di tutti gli studi e sperimentazioni eseguiti dal Concessionario Consorzio Venezia Nuova, si è positivamente espresso sul progetto preliminare di massima e sul progetto di massima delle opere di regolazione delle maree;

Visto il parere del Collegio di Esperti nominati con D.P.C.M. del 1° febbraio 1996 e con D.P.C.M. del 20 settembre 1997 ha espressamente affermato:

- la complementarietà degli interventi diffusi con quelli di regolazione delle maree da realizzare alle tre bocche di porto;
- l'assoluta insufficienza degli interventi diffusi di garantire un'adeguata difesa della città e della sua laguna dagli eventi mareali in assenza delle opere di regolazione delle maree;
- l'assoluta e urgente necessità di realizzare le opere di regolazione delle maree al fine di assicurare un'effettiva e compiuta difesa della città e dell'ecosistema lagunare;
- l'impossibilità di garantire, allo stato e anche nell'ipotesi in cui fossero realizzati tutti gli interven-

ti diffusi, l'effettiva sicurezza della città ove si ripettesse un evento di marea analogo a quello del 4 novembre 1966;

- l'incapacità di Venezia e della laguna di resistere a un evento mareale eccezionale in assenza delle opere di regolazione delle maree;
- la correttezza degli studi e delle sperimentazioni che rappresentano i presupposti scientifici del progetto redatto dal Concessionario e approvato dal Magistrato alle Acque con D.P. n. 14324 del 24 maggio 1993;
- l'affidabilità del sistema ipotizzato sia sotto il profilo dell'attenuazione del fenomeno, che del minore impatto ambientale possibile, nonché la piena rispondenza dello stesso ai criteri di reversibilità, flessibilità e gradualità indicati dall'art. 3 comma 3 della L. 798/1984, attese le particolari modalità di esercizio;

Ritenuto che le condizioni espresse dall'Amministrazione Comunale di Venezia non risultano ostative a che si proceda con la redazione del progetto esecutivo e con la realizzazione delle opere alle bocche lagunari, anche nel caso di connessi adeguamenti in fase esecutiva determinati dal loro sviluppo progettuale, in quanto:

- 7 delle 11 condizioni poste dal Comune di Venezia (punti b,c,d,g,h,i,j) non si riferiscono alle opere mobili ma a condizioni di contesto, di grande rilievo, ma che non vincolano la realizzazione delle opere mobili; in particolare, le condizioni fissate per la realizzazione degli interventi diffusi in laguna (per il recupero morfologico e per le difese locali) riprendono quelle già stabilite nella delibera del Consiglio dei Ministri del 15 marzo 2001 e in gran parte già recepite nella pianificazione degli interventi come illustrato nella relazione del 18 ottobre 2001 approvata dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque.
- Una delle restanti condizioni poste del Comune di Venezia (il punto (e) prima parte), riguarda la richiesta di predisporre un progetto con il quale sia possibile fare transitare in modo permanente le

navi più grandi attraverso un canale del tutto indipendente dal canale di bocca, per consentire così di modificare la profondità del canale di bocca in relazione alle esigenze e alla sostenibilità ambientale. Vale su questo argomento il parere espresso dal Consulente nominato dal Comune di Venezia proprio su questo tema, il quale giudica che la conca di navigazione già prevista alla bocca di Malamocco nel progetto definitivo soddisfi, con modesti adeguamenti, l'esigenza indicata dal Comune stesso.

- Le condizioni indicate sotto i punti (e) seconda parte, ed (f) fanno riferimento alla volontà del Comune di aumentare le capacità dissipative per ottenere valori più elevati di quelli massimi stabiliti dal Consiglio dei Ministri con la Delibera del 15 marzo 2001. Questa indicazione merita grande attenzione per le implicazioni sulla gestione delle paratoie, avendo però presente anche le conclusioni dello studio presentato al Comune di Venezia il 18 febbraio 2003 nel quale si è dimostrato che per consentire il transito delle navi più grandi attraverso la struttura indipendente di accesso è necessario che le capacità dissipative vengano inserite solo in una zona particolare del canale di bocca che è lontana dalle opere mobili e, quindi, da esse indipendenti;

- La condizione indicata al punto (a) si riferisce a un intervento di grande interesse per il contributo reale che può dare alla morfologia e merita quindi una particolare attenzione. Tuttavia, questo intervento produce solo effetti temporanei (1 o 2 anni), come si è detto per la morfologia lagunare, stante il grave stato di degrado, ma che diventano irrilevanti nei confronti di un'opera con una vita utile non inferiore a 100 anni;

- La condizione indicata al punto (k) esprime l'esigenza di tenere conto degli effetti indotti dall'applicazione dei punti precedenti sui programmi di attuazione e avrà pratica e automatica applicazione in relazione allo sviluppo progettuale di questi interventi. Il riferimento alla possibilità di speri-

mentazione in scala reale contenuto in quest'ultima condizione riprende quanto già previsto nella delibera di questo Comitato nella riunione del 6 dicembre 2001; le sperimentazioni sono rese possibili dalla già avvenuta installazione di un sofisticato sistema di monitoraggio in corrispondenza di ciascuna bocca.

Considerato che le riferite osservazioni assorbono le deduzioni afferenti al parere espresso dal Comune di Chioggia con la conseguenza che anche le richieste e gli indirizzi posti dalla suddetta Amministrazione locale non risultano ostativi alla redazione del progetto esecutivo e alla realizzazione delle opere di regolazione delle maree alle tre bocche di porto;

Considerato, altresì, che le motivazioni poste a base del parere espresso dal Comune di Cavallino, trovano adeguata risposta in parte nel progetto già redatto e in parte nelle deduzioni sopra riportate con riferimento alle condizioni poste dal Comune di Venezia di talché non risultano ostativi alla redazione del progetto esecutivo e alla realizzazione delle opere di regolazione delle maree alle tre bocche di porto;

Ritenuto che il progetto delle opere di regolazione delle maree risulta, in base ai pareri espressi dal Consiglio Superiore dei LL.PP. in data 18 ottobre 1994 e in data 26 febbraio 1999, dal Comitato Tecnico di Magistratura in data 16 novembre 1992 con voto n. 122, 18 ottobre 2001 con voto n. 126 e in data 28 novembre 2002 con voto n. 130 e dal Collegio di Esperti in data 8 luglio 1998 la migliore soluzione per contemperare le diverse necessità che devono essere tenute presenti per garantire la salvaguardia e la difesa della città di Venezia e della città di Chioggia e della laguna;

Ritenuto che non può discutersi l'esigenza di realizzare opere alle bocche di porto, essendo ormai acclarato che solo interventi di regolazione volti alla separazione della laguna dal mare, sono in grado di garantire le finalità di tutela cui è preordinata l'intera legislazione speciale per Venezia;

Ritenuto che la responsabilità tecnica della scelta dell'intervento, una volta acquisite le valutazioni effettivamente rese dagli organi tecnici dello Stato e dagli esperti internazionali appositamente nominati su istanza della stessa Amministrazione Comunale è di competenza dell'Amministrazione Statale competente e di questo Comitato nelle sue funzioni di indirizzo;

Ribadito, come peraltro espresso dalle Amministrazioni Comunali che la salvaguardia di Venezia è costituita da un complesso unitario e inscindibile di interventi da attuare in modo interrelato e sistemico parallelamente attraverso interventi volti alla difesa della città dagli allagamenti, anche quelli eccezionali, e al recupero morfologico e ambientale della laguna così come previsto nella delibera del 15 marzo 2001 del Consiglio dei Ministri;

Considerato che le indicazioni poste dal Comune di Venezia non impediscono l'avanzamento progettuale e la realizzazione delle opere di regolazione delle maree;

Ritenuto, pertanto, che si debba responsabilmente procedere alle ulteriori fasi di attività allo scopo di garantire la salvaguardia di Venezia e la sicurezza dell'abitato, fermo restando che tutto quanto indicato dalle Amministrazioni Comunali sarà fatto oggetto di apposito sviluppo progettuale e decisioni conseguenti;

Considerato pertanto che risulta esaurita la fase di acquisizione dei pareri afferenti alle opere di regolazione delle maree;

Tutto ciò premesso, ritenuto e considerato delibera

1. Di passare alla redazione del progetto esecutivo e alla realizzazione delle opere di regolazione delle maree, a valere sui finanziamenti da reperire ai sensi della delibera CIPE del 29 novembre 2002 e della L.166/2002 e della delibera di questo Comitato del 4 febbraio 2003, sulla base del progetto definitivo approvato dal Magistrato alle

Acque con D.P. n. 9304 del 16 gennaio 2003 e valutato dal CIPE come da delibera del 29 novembre 2002;

2. Di procedere, contemporaneamente a quanto previsto al punto 1, alla realizzazione della struttura di accesso permanente alla bocca di Malamocco nonché allo sviluppo progettuale di tutti gli altri interventi richiesti dall'Amministrazione del Comune di Venezia ai fini delle decisioni conseguenti e anche al fine della loro inclusione nel "sistema MOSE" di cui alle delibere CIPE del 21 dicembre 2001 e 29 novembre 2002, per il conseguente finanziamento;

3. Di procedere contemporaneamente a quanto previsto al punto 1, all'esecuzione di uno studio per progettare e realizzare la conca per le navi commerciali alla bocca di Chioggia, secondo quanto richiesto dal Comune di Chioggia;

4. Di procedere alla costituzione dell'Ufficio di Piano, come già previsto nella delibera di questo Comitato del 6 dicembre 2001;

5. Di potenziare il Centro di Segnalazione e Previsione Maree del Comune di Venezia, ampliandone l'ambito di attività agli altri comuni interessati, in stretta collaborazione con i soggetti statali e regionali competenti, riservando la dotazione di adeguata provvista finanziaria a partire dall'anno 2004, come indicato dal Comune di Venezia.

Roma, 3 aprile 2003

Il Presidente della Seduta
Ing. Pietro Lunardi

Il Segretario
Ing. Maria Giovanna Piva