



Ambiente

Nel processo di trasformazione di Venezia un ruolo importante lo ha la riqualificazione ambientale di Porto Marghera e, anche se non tutti sono d'accordo, il sistema Mose di difesa della laguna dalle acque alte, che dall'alluvione del 1966 colpiscono Venezia sempre più frequentemente. Non si tratta di poca cosa, perché se il Mose da solo richiede oltre 4 miliardi di euro, le bonifiche di Porto Marghera richiedono interventi valutati in circa 1,5 miliardi e il solo programma Moranzani, per la pulitura dei canali portuali e il risanamento di una discarica, ha un valore stimato in quasi 400 milioni di euro.

Il sistema Mose per la protezione di Venezia

Il sistema di dighe mobili e di interventi per la protezione di Venezia dalle maree eccezionali, chiamate anche "acque alte" (già illustrato nel dossier sul Veneto, pubblicato sul numero di settembre 2004 di Quarry and Construction), rappresenta oggi il progetto infrastrutturale italiano più impegnativo, costoso e controverso.

Ma è anche quello che procede senza intoppi e riceve i finanziamenti promessi e calendarizzati dai Governi precedenti, a dimostrazione, forse per la prima volta, della serietà dell'impegno statale, pur in presenza di difficoltà di bilancio.

Lo dimostra la recente relazione della Corte dei Conti sulla gestione amministrativa e contabile del Fondo per la progettazione e realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale (giugno 2007), che segnala come ben tre quarti dei finanziamenti siano andati a beneficio di due sole amministrazioni: l'Anas, per 240,5 milioni di euro, pari al 41,25 per cento del totale, e il Consorzio Venezia Nuova (il soggetto attuatore del Mose per conto del ministero delle Infrastrutture), con 194 milioni di euro, pari al 33,3 per cento.

Il Mose è in corso di realizzazione dal 2003 – precisa Maria Giovanna Piva, Presidente del Magistrato alle Acque di Venezia (organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture) – in particolare alle opere propedeutiche presso le bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia, cioè i varchi del cordone litoraneo attraverso i quali la marea si propaga in laguna; i finanziamenti approvati dal Cipe riguardano un costo complessivo di circa 4,27 miliardi di

euro, con risorse già assegnate di 1,58 miliardi e un fabbisogno residuo di 2,7. Nonostante le critiche quindi, ribadite recentemente dallo stesso Sindaco Cacciari, il lavoro procede e tutti gli organi decisionali hanno riconfermato nel 2006 la decisione di realizzare il Mose, assicurando la disponibilità dei finan-

La laguna di Venezia con le tre bocche dove sono previste le barriere mobili (elaborazione del Servizio Informativo del Magistrato alle Acque di Venezia, su immagine da satellite ASTER, luglio 2006)



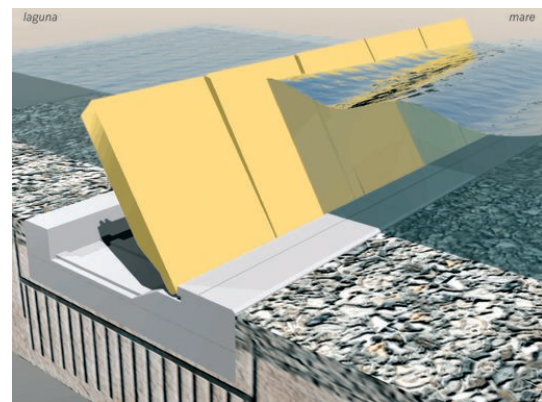


Lavori alla bocca di porto di Malamocco

ziamenti nel rispetto degli impegni e del cronoprogramma definiti nel contratto tra lo Stato e il Consorzio Venezia Nuova. Il cronoprogramma prevede tre fasi di lavoro, che procedono contemporaneamente alle tre bocche di porto: la prima, già molto avanti, consiste nella costruzione delle opere complementari e nella realizzazione di una serie di interventi propedeutici all'installazione delle barriere mobili; la seconda fase, in parte approvata e di cui sono iniziati i primi can-

tieri, prevede la costruzione delle opere di spalla e delle strutture di sostegno delle barriere, oltre alle opere connesse, quali la grande conca di navigazione alla bocca di porto di Malamocco; la terza e ultima fase consiste nella realizzazione delle strutture di alloggiamento in calcestruzzo delle barriere mobili e nella loro costruzione.

Il tutto per una durata complessiva di otto anni, con ultimazione prevista nel 2011.



Schema di funzionamento del Mose

Vallone Moranzani

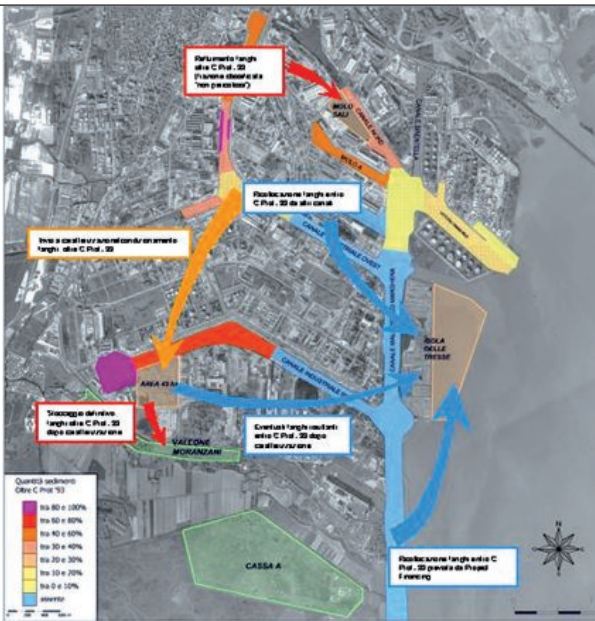
Uno degli accordi più importanti per la riqualificazione e lo sviluppo di Marghera è stato siglato prima dell'estate 2007: riguarda il porto di Marghera e i suoi canali navigabili, che nel corso degli anni si sono riempiti di fanghi tossici.

La sua importanza è tale perchè risolve una serie di problemi che si trascinano da tempo senza trovare una soluzione, cioè lo scavo dei canali per permettere l'accesso al porto alle grandi navi e la conseguente necessità di smaltire un'enorme quantità di fanghi tossici (si parla di circa 2,5 milioni di metri cubi).

Non a caso da tempo esiste un Commissario ai fanghi, che deve provvedere al loro escavo, ma soprattutto al loro smaltimento.

Pianta dell'impianto di smaltimento nel vallone Moranzani





Schemi di flusso dei sedimenti e delle terre di scavo fino alla destinazione finale nel vallone Moranzani

alla ferrovia. Tutto questo comporta la sistemazione a parco della discarica, collegandola a ovest con un bosco urbano di circa 500 mila metri quadrati in corso di realizzazione da parte della Provincia. Ma prevede anche la riqualificazione ambientale e infrastrutturale di tutta l'area attorno al centro di Malcontenta, a partire dal sistema delle acque, dei bacini scolanti, delle fognature, che oggi sono un grave problema per Malcontenta; poi l'intere-

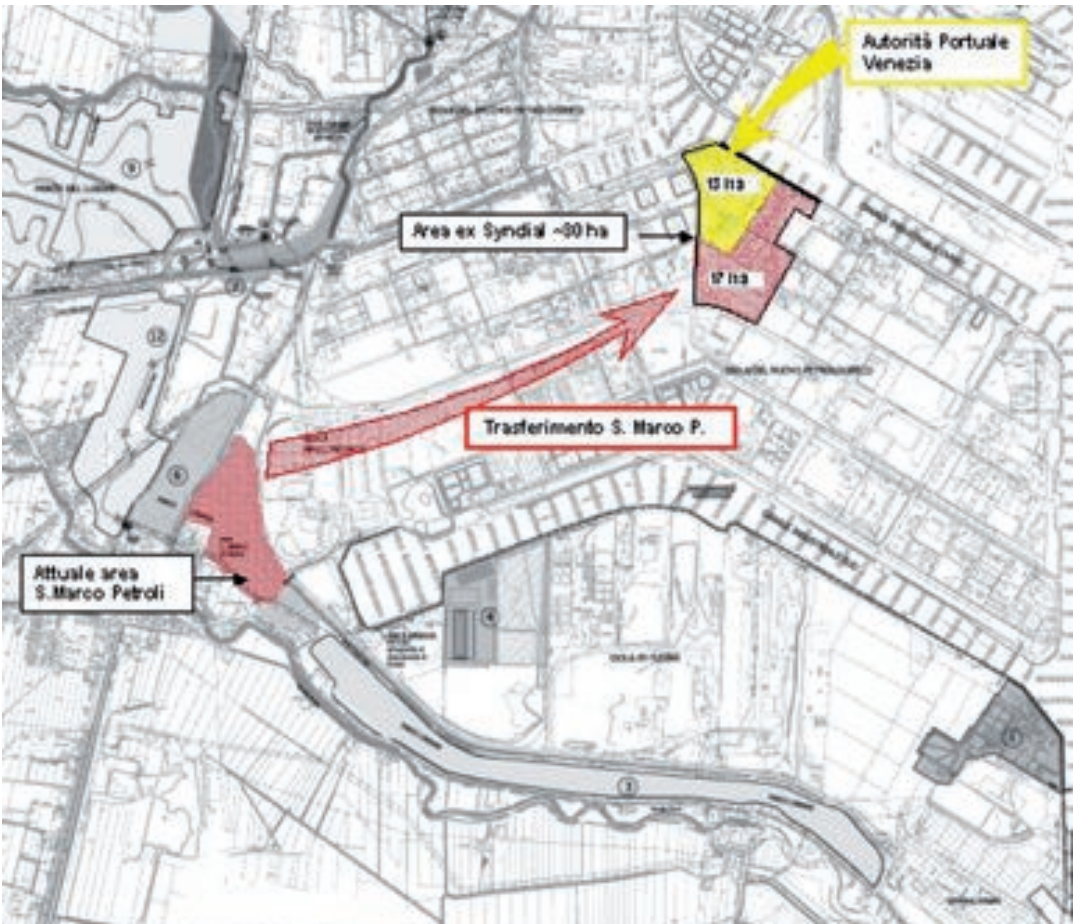
lifero della San Marco petroli, oggi presso la zona urbana di Malcontenta, cosa che l'Eni ha accettato di fare, in un quadro di dare-avere, dove si dà sviluppo in cambio di sostenibilità. Altro nodo non risolto è la bonifica e l'utilizzazione di un'area di 430 mila metri quadrati vicino alla discarica, di proprietà del Comune di Venezia, dove le analisi ambientali hanno rilevato un alto grado di inquinamento. ■

L'accordo guarda a una zona particolarmente degradata, il vallone Moranzani, dove si trova anche una discarica utilizzata da un'azienda dell'Eni, e prevede che si scavnino i fanghi per portare i canali alla profondità di 10,5 metri, poi li si lavori per inertizzarli e infine li si depositi nella discarica, fino a formare una collina di 12 metri, su una fascia di territorio lunga circa 3 chilometri dalla punta di Fusina

ramento di due elettrodotti che corrono ai due lati della discarica e la già citata sistemazione della rete stradale e della viabilità di accesso al Porto da sud. E' un intervento che vede coinvolti 13 soggetti pubblici e una spesa di circa 300 milioni di euro, sostanzialmente finanziata, da completare in circa 8 anni. In questo quadro, il nodo critico è rappresentato dalla necessità di spostare all'interno del Petrolchimico un deposito petro-



Schema delle aree interessate dal trasferimento della San Marco Petroli



Fasi:

1. Bonifica area ex Syndial (30 ha), demolizioni e realizzazione nuove infrastrutture per S.Marco P. e APV
2. Trasferimento attività S.Marco P. su 17 ha (+banchina)
3. Trasferimento attività logistiche APV su 13 ha (+banchina)
4. Ricomposizione ambientale attuale area S.Marco P.