

L'inchiesta



PASSATO E PRESENTE

LO STORICO DISEGNO POLITICO DELLE ACQUE ALTE

ORESTE PIVETTA

È un racconto d'acque quella che ha scritto Piero Bevilacqua, docente di storia del Risorgimento alla Sapienza, autore di fondamentali ricerche sull'agricoltura, direttore della rivista Meridiana. Il suo racconto d'acque era in un piccolo volume, pubblicato da Donzelli, per testimoniare «la lotta secolare attraverso cui uno Stato cittadino è riuscito a conservare in equilibrio l'habitat speciale delle sue acque interne». Lo Stato cittadino di cui si parla è Venezia, «centro marittimo di prima grandezza, ma che un insieme di forze irresistibili, naturali e sociali, tendeva a interrare, a trasformare in palude, terra di malaria, minacciando la città di spopolamento e abbandono». Bevilacqua ha ripreso quel libro per rispondere alla domanda del presente,

certo non conclusiva: quali sono le previsioni, le aspettative, i progetti e i timori che si dispongono sull'orizzonte del prossimo avvenire? Con la certezza che «quella di Venezia non è una vicenda che si può chiudere entro le periodizzazioni asettiche e convenzionali della storia accademica». Dal primo piccolo libro ne è nato un altro, passato e presente coniugati nelle dinamiche delle volontà umane e degli eventi naturali, esperienza straordinaria che si ripropone nei suoi obblighi di salvaguardia, ingegneria idraulica nella più raffinata delle invenzioni, per aprire e chiudere, per scavare e colmare, liberare e controllare. Il nuovo libro (Donzelli) si intitola ancora «Venezia e le sue acque». Dopo le imprese della Città sta, straordinario esempio di una cultura po-

litica e di sapienza tecnica, la cronaca d'oggi riporta a una urgenza drammatica e quotidiana. Dieci anni fa la comune marea già superava la pietra d'Istria, lo strato impermeabile che sta a fondamento, sopra le strutture in legno, degli edifici veneziani. Scriveva Giuseppe Creazza nel 1987: «Con l'aumento di volume per cristallizzazione dei sali, i mattoni si desquamano, le malte si polverizzano, scadono le proprietà meccaniche d'insieme e si incrementa la fragilità strutturale». Bevilacqua ricorda «un evento che ha fatto epoca»: il 4 novembre del 1966 una burrasca di dimensioni inusitate devastò in più punti la barriera dei murazzi e sommerse l'intera città. Perché così violenta l'acqua appare così continua? La luna, la pressione atmosferiche, le piogge, l'effetto serra, ma

per capire bisogna ritornare alla storia, allo sviluppo delle industrie, all'allargamento dei canali, alla costruzione dei moli per l'attracco delle grandi navi e infine all'incuria nei confronti delle opere di difesa artificiali che un tempo i «sassanti» ogni giorno controllavano e rinforzavano con le pietre d'Istria. Tra i rimedi di oggi, Bevilacqua cita il Modulo sperimentale elettronico. Ma ricorda altri apparentemente modesti interventi, ad esempio il ripristino dell'antico servizio di escavazione e di pulizia dei ri in laguna, abbandonati da decenni, colmi di fango e di immondizia. La storia e questi casi potrebbero documentare l'esperienza del buongoverno: lungimiranza, attenzione, cura dell'interesse generale da parte di una città che ha saputo immaginarsi stato.

Venezia che affonda in attesa di dighe e barriere

Vivere tra i canali e le glorie di San Marco fronteggiando in stivali le maree

PIER FRANCESCO BELLINI

VENEZIA Come in guerra, una guerra eterna: per i veneziani i due squilli di sirena - proprio come ai tempi della seconda guerra mondiale - sono il segnale che sta per iniziare una nuova battaglia. Il nemico però, questa volta, non giunge dal cielo. Ma da quel mare che per Venezia è ragione stessa di vita. L'acqua alta, complice il costante innalzamento dell'Adriatico (23 centimetri nell'ultimo secolo), arriva sempre più spesso. Il punto più basso della città è anche il suo gioiello più prezioso in una cassaforte inimitabile: piazza San Marco. Quando il mare sale di 80 centimetri finisce sott'acqua. E accade in media 40 volte all'anno. Nelle altre parti della città capita sette volte l'anno in media, quando il mare s'alza di un metro. Rarisimi i giorni in cui l'acqua sale di un metro e venti. Ma sono realmente «giorni neri», da dimenticare, con circa il 40% della città invaso da melma e reflui. Non sono sufficienti i sacchetti accatastati lungo le porte; non servono le passerelle stese fra le calli per salvaguardare una parvenza di circolazione pedonale. La storia racconta di record capaci di mettere in ginocchio la città dei Dogi: quella del 1966 toccò i 195 centimetri sul livello del mare. Ogni anno l'acqua alta costa non meno di 40 mi-



Il progetto del Mo.S.E. e, in basso a sinistra, un molo a Chioggia

liardi di lire. Sono i danni tangibili, quelli immediatamente calcolabili. Poi ci sono quelli strutturali, che minano alla base le fragili fondamenta di Venezia; e quelli, incalcolabili, ai monumenti.

I grandi lavori pubblici hanno costellato la vita della città. Gli ultimi interventi in grado di incidere in maniera massiccia sulla struttura morfologica della laguna sono però antichi. La diversione dei fiumi risale al '500. La costruzione dei murazzi al Lido venne effettuata nel '700. Sono queste le uniche due opere che - in linea teorica e come conseguenze pratiche - potrebbero essere paragonate a Mo.S.E. L'ultima scommessa che potrebbe essere giocata nel nuovo millennio, il condizionale è d'obbligo. Il megaprogetto che da due decenni tiene banco nel dibattito veneziano è infatti ancora di là da venire, nonostante la progettazione sia ormai arrivata al capolinea, e cinque «saggi» di livello internazionale abbiano dato il via libera. Il Comune è «tiepido», ritiene che Mo.S.E. si possa realizzare,

a patto però che l'enorme cifra necessaria (oltre 4 mila 500 miliardi) non incida sui finanziamenti ritenuti prioritari per Venezia: manutenzione ordinaria e bonifica della laguna. Costo previsto, per queste ultime due opere, 5 mila miliardi. In tutto, diecimila miliardi. Come una legge finanziaria.

Ma cos'è Mo.S.E.? Innanzitutto Mo.S.E. non è il nome del progetto (per il momento non ancora battezzato) ma una semplice sigla utilizzata per indicare un modello matematico-progettuale. «Si tratta di paratoie mobili appoggiate sul fondo delle bocche di porto che, in caso di necessità, verranno innalzate in modo da formare un diga fluttuante. Si potranno alzare di due, tre metri sul livello del mare. La zona più profonda in cui ver-

ranno poste in opera, quelle di Malamocco, è di 15 metri». Così, all'atto della presentazione, il professor Ignazio Musu, uno dei cinque saggi, ha sintetizzato un progetto gigantesco, frutto di vent'anni di progetti e figlio di mille polemiche. A spingere per questa idea era stato l'ex ministro Gianni De Michelis. E ad avvertirlo sono sempre stati gli ambientalisti. Sessantatré paratoie mobili lunghe trenta metri e larghe venti, poste all'altezza delle tre bocche di porto (Malamocco, san Nicolò e Chioggia), un costo complessivo di 4 mila 800 miliardi, otto anni di lavori, 18 miliardi all'anno per la manutenzione ordinaria; 150 occupati una volta che il sistema sarà entrato a regime: queste le cifre di Mo.S.E. Ma ne vale la pena? C'è una critica scientifica. Se - come sembra - l'effetto serra porterà ad un innalzamento del mare Adriatico di altri 60 centimetri entro un secolo, le paratoie dovrebbero in primo tempo essere chiuse sempre più spesso (con enormi danni al traffico marittimo) e dal 2100

diverrebbero inutili. E ce n'è una ambientalista. L'impatto ambientale delle strutture sarebbe dilaniante per la laguna, sia dal punto di vista estetico che da quello morfologico. Molto meglio sarebbe investire nel rialzamento della città, nella realizzazione delle «insule» di fronte alle bocche di porto, in un nuovo orientamento dei moli foranei e nella chiusura del cosiddetto Canale dei petroli, che unisce Malamocco e Marghera. I tecnici rispondono che, anche nel caso più disastroso, il tempo di operatività sarebbe sufficiente per ripagare appieno l'investimento.

C'è infine un versante politico. Il Ministero dell'ambiente sta esaminando il progetto presentato dal Consorzio «Venezia nuova». Anzi, già da un mese avrebbe dovuto esprimere un parere, che però ancora non c'è. Ogni giorno potrebbe dunque essere quello decisivo. Via libera o stop definitivo a quello che può senza ombra di dubbio essere indicato come uno dei più imponenti interventi pubblici di fine secolo?

55ª MOSTRA INTERNAZIONALE DEL CINEMA DI VENEZIA

MEDAGLIA D'ORO DELLA PRESIDENZA DEL SENATO
PREMIO "ARCA CINEMAVENTURE"
PREMIO "LA NAVICELLA" - SEGNALE PER MOHSEN MAKHMALBAF

il silenzio

un film di Mohsen Makhmalbaf

www.luca.it

ISTITUTO LUCE E L'UNITÀ

PRESENTANO

giovedì 26 novembre ore 21.30

CINEMA INTRASTEVERE

SALA A

Vicolo Moroni 3/A - Roma

il silenzio

Il regista sarà presente in sala

Ritiro Inviti

VALIDO PER DUE PERSONE
ALLA CASSA DEL CINEMA

MERCOLEDÌ 25 NOVEMBRE
DALLE ORE 16 FINO
AD ESAURIMENTO POSTI

PER INFORMAZIONI
06/5884230