



VENEZIA PORT COMMUNITY: il futuro del porto di Venezia è legato a un MOSE che garantisca l'accesso delle navi

Venezia ha registrato nei mesi di novembre e dicembre del 2019 sette casi di alta marea superiore ai 130 cm slm. Considerata la volontà espressa dal Governo di operare le barriere del MOSE già da questo inverno per maree superiori ai 130 cm slm, quello che si è fatto finta di non prendere in considerazione, diventa un'emergenza per garantire, in particolare, l'operatività del porto.

È quindi prioritario – sottolinea la Venezia Port Community – formulare alcune precise considerazioni sull'opera a partire dai principi fondanti della stessa, al fine di garantire un'efficace ed equilibrata messa in servizio dell'infrastruttura. Questo anche alla luce dell'art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all'Autorità della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in se stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione del MOSE.

È necessario innanzitutto ricordare che la salvaguardia della laguna, obiettivo primario del MOSE, riguarda tutti gli aspetti della laguna stessa. È una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose. La nuova Autorità sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto 'accesso permanente' nonché garantire in maniera unitaria l'attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando gli inaccettabili stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze.

Come naturale conseguenza di quanto sopra, deriva che la gestione delle chiusure del MOSE dovrà avvenire attraverso una cabina di regia che includa tutti i livelli di governo e che tenga, appunto, conto delle esigenze legate alle attività economiche. E quindi escludere che la chiusura del MOSE e la intrinseca garanzia di accesso permanente al porto e alla laguna sia di competenza solo statale o guidata da sole necessità di protezione fisica dalle alte maree.

Ma il futuro non è solo legato alle modalità di utilizzo del MOSE: per garantire il principio di accesso permanente al porto, si devono portare a compimento le opere cosiddette 'complementari' quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia)

come pure dare l'avvio nella realizzazione di un terminal container ad alto fondale; l'infrastruttura che verrà consegnata, a seguito di collaudo, si deve comporre, quindi, anche delle opere che devono garantire l'accesso permanente delle navi al porto anche a barriere alzate e di cui queste ne sono parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del MOSE.

Su tutto questo gli enti locali e l'Autorità di Sistema Portuale avranno un ruolo fondamentale: solo un'azione congiunta e coordinata permetterà un funzionamento a regime che deve dare la possibilità alle attività economiche, da sempre linfa vitale della Laguna (portualità e pesca in primis) di continuare a svilupparsi negli anni. Parimenti, solo questa azione congiunta potrà tornare a rendere "programmata" (come per altro avvenuto sempre nella storia di Venezia) la manutenzione dei canali marittimi e dei bacini di evoluzione, evitando periodi di black out amministrativo come quello che abbiamo subito in questi ultimi anni; black out che solo in questi giorni, grazie all'azione del Commissario, è stato finalmente sbloccato, sul filo del rasoio del rischio fallimento per tante aziende del porto.