il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Notizie dal ventre del MOSE: a che punto è?

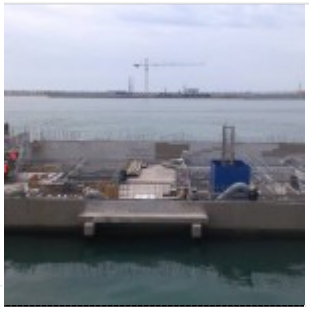
VENEZIA. *Saturnia tempora* quelli in cui il **Consorzio Venezia Nuova** organizzava press tour esplorativi (correva l'anno 2013) ai mirabili cantieri del MOSE (MOdulo sperimentale elettromeccanico). A un anno dallo scandalo legato ai finanziamenti illeciti per la campagna elettorale del dimissionario sindaco Giorgio Orsoni, in una Venezia ancora in preda al vuoto amministrativo (tra 10 aspiranti rimangono Felice Casson e Luigi Brugnaro a contendersi la carica di primo cittadino con il ballottaggio del 14 giugno), il peso dell'accaduto ha ridimensionato non poco l'orgoglio celebrativo riservato alla mastodontica opera per la salvaguardia della Laguna dalle acque alte. Dopo il clamore seguito allo scoperchiamento di un sistema corrotto di cui, con sconcertante ovvietà, molti sapevano, oggi non rimane che constatare lo stato dell'avanzamento lavori.

Mentre da fine aprile il Prefetto di Roma Franco Gabrielli, per garantire un'accelerazione dei futuri appalti per l'opera, ha nominato il terzo commissario per il Consorzio (Giuseppe Fiengo, vice avvocato generale dello Stato, affianca l'ingegnere Francesco Ossola e Luigi Magistro, già vicedirettore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli), **il completamento dell'infrastruttura è giunto all'87% con un ulteriore slittamento di ultimazione al 2018 e un costo totale lievitato dai previsionali 3,4 miliardi di euro agli**

attuali 5.493 (di cui già finanziati 5.272).
Collocati tutti i 35 cassoni di alloggiamento alle 3 bocche di porto (18 in tutto a Lido Nord e Lido Sud dove, al centro del canale, è stata realizzata un'isola artificiale che ospita la cittadella impianti; 9 a Malamocco; 8 a Chioggia) **e installate nella barriera di Lido Nord 21 delle 78 paratoie mobili totali, risulta ora prioritario l'appalto per la realizzazione delle paratoie rimanenti, per le quali manca la copertura economica**.
In un clima di sospensione irreale a cui mancherebbe l'*élan* d'una definitiva accelerazione, **il viaggio** nel ventre del MOSE appositamente riservatoci dal Consorzio Venezia Nuova **alla bocca di porto di Lido Sud assume le sembianze dell'esplorazione di un territorio altro**.
Approdiamo presso la darsena dell'**isola artificiale**, accolti da un **simil bastione** che fa il verso al Forte di Sant'Andrea, ancor visibile sullo sfondo verso la laguna. Il muraglione in laterizio **cela le terminazioni verticali dei blocchi degli impianti**. Attraverso il cassone di spalla **scendiamo sott'acqua nell'ampio tunnel scatolare ricavato dall'accostamento dei cassoni di alloggiamento, adagiati sul fondale**. In realtà i tunnel sono due, paralleli e indipendenti: in caso di avaria di uno, entra in funzione l'altro con la distribuzione, sotto il pavimento grigliato, delle condutture di aria e acqua per il sollevamento e abbassamento delle paratoie. Per quanto all'interno di una scatola cementizia, **lo spazio non è soffocante**, tanto che i nostri accompagnatori ci comunicano che è al vaglio l'**ipotesi di rendere uno dei due cavedi percorribili pubblicamente a piedi o in bicicletta**; il che consentirebbe di disporre di un percorso litoraneo continuo da Cavallino Treporti a Chioggia. **Entriamo poi in una delle stanze stagne che, pendenti dal soffitto, ospitano i mega elementi di «imbullonatura» delle cerniere**, con i sistemi di aggancio, a maschio-femmina, delle paratoie: guardandone la meccanica, sembriamo lillipuziani
Tornati *en plein air*, comprendiamo che **la partita si giocherà sulle opere di mitigazione ambientale e sulla capacità d'inserimento paesaggistico delle infrastrutture**. Sono **al lavoro tre equipe dell'Università IUAV**, i cui progetti lasciano ben sperare – almeno, a giudicare dalla profusione di verde e percorsi pedonali che traspare dai disegni. Alla **bocca di Lido**, il gruppo guidato dall'architetto **Carlo Magnani** punta sulla rinaturalizzazione degli ambiti e, per l'isola artificiale, su un camouflage con parco e dune in cui i manufatti sono come «dissolti» entro le linee orizzontali che articolano le rive. Similmente opera il gruppo di **Alberto Cecchetto a Malamocco**, sebbene con una connotazione più tecnologica e astratta, come nel

rimando al linguaggio nautico dei cromatismi dei fari (verde a destra e rosso a sinistra). Convincono meno **Aldo Aymonino (bocca di Chioggia nord) e Alberto Ferlenga (sud)**, orientati a una maggiore artificiosità e visibilità dei manufatti.
Nessun intervento potrà invece mitigare il problema dell'accelerazione delle correnti, dovuta al restringimento della sezione naturale delle bocche di porto: una conseguenza visibile anche durante il nostro sopralluogo, sia constatando la velocità di spostamento della massa d'acqua, sia verificando l'inclinazione (almeno 30° rispetto alla verticale) delle grandi boe-faro che segnano i percorsi. Secondo i veneziani, ciò modificherà l'orografia dei fondali sabbiosi alterando gli ecosistemi e impedirà alle piccole imbarcazioni da diporto di uscire in mare aperto nei momenti di flusso entrante.
In ogni caso, ormai non si può recedere. **Rimane solo da auspicare che il MOSE sia presto in funzione, senza le dilazioni temporali così connaturate alle «grandi opere»** (autostrada Salerno-Reggio in testa).





Autore

veronica_rodenigo_e_luca_gibello