

IL PROFETA MOSE
PETRA RESKI

Sebbene in trent'anni a Venezia abbia già vissuto molte acque alte, non dimenticherò mai quella notte di novembre del 2019. Conosco bene quel silenzio che si insinua fino dentro al cuore quando si alza la marea. Ogniqualvolta non si odono più il tintinnio delle barche per la raccolta dei rifiuti, le urla dei barcaioli, gli ordini dei gondolieri e perfino i gabbiani ammutoliscono.

Quella notte, però, era diversa. Che fosse una situazione inusitata ce ne rendemmo conto allorché la riva ai piedi del ponte di Rialto venne sommersa alle otto, nonostante il picco fosse atteso non prima delle undici. Quella sera del fatale 12 novembre 2019 tutti noi eravamo nervosi, da tre giorni la città era in allarme, il fragore della sirena dell'acqua alta penetrò nelle nostre orecchie come un acufene che va lentamente acuendosi. E la cui intensità, infine, aumentò quattro volte, quattro suoni in sequenza ci segnalarono lo stato di massima allerta, l'arrivo, cioè, di una marea di oltre un metro e quaranta, definita perciò «eccezionale», il gradino più alto nella scala dei livelli delle maree.

In media Venezia si erge dall'acqua per appena un metro, centoquaranta centimetri, pertanto, implicano che questa non arrivi al petto, ma solo fino alle ginocchia, il che, in ogni caso, non fa presagire nulla di buono se con essi viene semplicemente indicato il valore minimo.

La mareggiata abbattutasi su Venezia alle undici di quella notte, tuttavia, non fu prevista da nessuno, né dal Centro maree, né dall'Istituto di scienze marine del Cnr. In soli dieci minuti l'acqua salì di dieci centimetri: gli impianti d'allarme suonarono all'impazzata, un vaporetto di diverse tonnellate si scaraventò sulla riva e via Garibaldi si tramutò in un fiume impetuoso. Piazza San Marco venne invasa da onde alte fino al petto e nella chiesa di San Moisè le panche per i fedeli finirono col galleggiare nell'acqua.

La mareggiata di quella notte spinse in città l'acqua alta più elevata che si sia mai vista da cinquant'anni a questa parte, 1,87 metri per l'esattezza, ossia sette centimetri in meno del diluvio universale del 1966, noto anche come *acqua granda*, che con i suoi 194 centimetri rimane la marea più alta mai registrata a Venezia. Su un pilastro di marmo non lontano dalla nostra abitazione, a ricordare il picco dello scorso 12 novembre c'è ora una seconda tacca incisa subito sotto quella indicante il livello record del '66. Poco tempo dopo l'Istituto di scienze marine annunciò che avevamo avuto fortuna: se la mareggiata avesse coinciso col massimo di marea astronomica, avremmo potuto assistere a un'acqua alta di duecentodieci centimetri.

Nei giorni a seguire la classe politica italiana attraversò piazza San Marco con gli stivali di gomma ai piedi. Attorniati da cameraman e fotografi, attuali ed ex premier,

presidenti della Regione Veneto e consiglieri comunali, ex ministri e i leader delle opposizioni ribadirono la loro ferma fiducia nel sistema di barriere anti mareggiata denominato Mose (Modulo sperimentale elettromeccanico), che è ancora in fase di realizzazione sebbene i lavori siano iniziati nel 2003: va completato il prima possibile. Il Mose promette di salvare Venezia dall'acqua alta.

Chi altri, se non un profeta incaricato da Dio, può redimerla?

Anche Luigi Brugnaro crede in questo miracolo. Stando a quanto afferma il sindaco di Venezia, la responsabilità dell'apocalisse scatenatasi sulla città lagunare sarebbe da imputare ai cambiamenti climatici.

Cifre alla mano, infatti, il 2019 è stato l'anno col maggior numero di inondazioni in tutta la storia di Venezia: ventisei acque alte sopra i centodieci centimetri – di questa entità, normalmente, sono due, massimo tre. Cinque alte maree eccezionali oltre il metro e quaranta e tre acque alte fuori stagione: in aprile, maggio e a fine luglio. In ultimo, il 12 novembre una catastrofica marea accompagnata da vento di burrasca con raffiche fino a centoventi chilometri orari e il 23 dicembre un'insolita acqua alta, senza cioè un campo di bassa pressione, senza vento, determinata solo dalla sessa, ovvero il moto oscillatorio dell'Adriatico che si verifica dopo le mareggiate: è, in altre parole, l'effetto «vasca da bagno» che si produce quando il mare Adriatico fluttua per l'interazione di fasi lunari, vento e variazioni della pressione atmosferica.

Tutto, quindi, lascerebbe supporre che all'origine della marea del novembre del 2019 ci siano i cambiamenti climatici.

Ma stanno davvero così le cose?

La laguna è un'area caratterizzata da acque basse, ha all'incirca una larghezza di dieci chilometri e una lunghezza di cinquanta ed è una zona di passaggio tra la terra e il mare, con paludi salmastre, banchi di sabbia, canali e bassifondi. Un ecosistema, un biotopo creato dagli uomini e da essi messo a rischio, nel cui cuore sorge una città che, fino all'introduzione del *lockdown* dovuto al Covid-19 nel marzo del 2020, era visitata da circa 33 milioni di turisti l'anno.

Fino all'inizio del XIX secolo la laguna aveva una profondità media di quaranta centimetri. Oggi, invece, questa è compresa tra un minimo di un metro e mezzo e un massimo di due: continuare a parlare di acque basse è quindi impensabile, lo constato di persona tutte le volte che mi sposto con la mia topetta, piccola imbarcazione da pesca tipica della tradizione marinara veneziana. Quando barche per le escursioni, taxi d'acqua, navi da carico, *ferry boat*, vaporetti, petroliere e crociere alte quanto grattacieli solcano la laguna, il moto ondoso è al pari di quello dell'Atlantico. Ogniqualvolta attraverso il canale della Giudecca, mi sento come Vasco da Gama quando circumnavigò il capo di Buona Speranza,

e, tutte le volte che mi trovo nei pressi della bocca di porto di Malamocco, uno dei tre accessi al mare, il flusso mi catapulta in laguna con una tale velocità che mi pare di trovarmi in groppa a un mostro intenzionato a scuotermi via.

Il mostro è una furia generata dall'uomo: dopo che, per fare spazio al Mose, in questo punto la laguna è stata approfondita di oltre quattordici metri ed è stata installata una penisola di calcestruzzo, nel fondale si sono venute a creare delle buche di dimensioni significative, una delle quali si inabissa fino a cinquantasette metri di profondità.

È dal 2003 che si continua a lavorare sul Mose: in caso di alte maree eccezionali, settantotto paratoie mobili, ancorate al fondale marino, dovrebbero fungere da dighe che sbarrano i tre varchi della laguna. Per restringere l'accesso al mare, alla bocca di porto di Lido è stata costruita un'isola in cemento. Quando con la barca ci si avvicina a questo luogo, già da lontano si vede stagliarsi una cittadella che ricorda, in modo inquietante, un mausoleo sull'acqua.

Ad oggi il mega progetto Mose altro non è se non una tomba monumentale costata 8 miliardi di euro, di cui 5,5 spesi per la sua esecuzione, 2,5 per gli interventi compensativi, spesa a cui ha contribuito la Banca europea per gli investimenti con un prestito da un miliardo e mezzo.

Concessionario unico dei lavori sul Mose è il Consorzio Venezia Nuova, che riunisce sotto di sé svariate imprese di costruzione italiane e a cui nel 1988 lo Stato italiano affidò, senza gara, l'incarico di realizzare la grande opera contro l'acqua alta. Nel 2014 i lavori furono interrotti dall'esplosione di uno scandalo di corruzione, che portò all'arresto di trentacinque persone. Tra questi anche alti funzionari e politici di primo piano, come l'allora sindaco di Venezia e l'ex presidente della Regione Veneto.

A Venezia tutti sapevano che ministri e alti funzionari erano al libro paga del Consorzio e che questo elargiva favori economici in città, per esempio al Teatro La Fenice o alla fondazione del patriarca lagunare. O, ancora, sovvenzionando la campagna elettorale di Giorgio Orsoni alla carica di sindaco. Il sistema delle false fatturazioni serviva a corrompere i funzionari pubblici e a finanziare i partiti politici: anche a livello nazionale, oltre che locale. Nessuno controllava il Consorzio Venezia Nuova, neppure il Magistrato delle acque, l'organo amministrativo per secoli deputato al monitoraggio dei corpi idrici della laguna, fino a quando si è scoperto che anche i suoi funzionari erano al soldo del Consorzio. E che questi, inoltre, provvedevano affinché venissero licenziati gli esperti rei di aver disturbato l'idillio.

Ora, è assodato che gli episodi corruttivi sono stati puniti, un quesito, tuttavia, è rimasto senza risposta, ovvero se il Mose sia effettivamente in grado di salvare Venezia. Dopo il 12 novembre 2019 i responsabili dei lavori di ultimazione del progetto lanciano un'offensiva

della trasparenza: un gruppo di giornalisti dopo l'altro viene condotto nel tunnel sotto le paratoie. Muniti di giubbotti segnaletici ed elmetti di protezione e guidati dal direttore di cantiere, scendiamo fino a 12,70 metri di profondità, in una galleria che si estende per poco più di quattrocento metri. Alcuni anni fa uno di questi tunnel fu allagato, ma su questa vicenda non una parola, il direttore di cantiere, al contrario, ci spiega che quest'opera edilizia è un fiore all'occhiello dell'ingegneria italiana.

Un certo nervosismo, ciò nonostante, aleggia nell'aria, soprattutto da quando La7 ha mandato in onda delle riprese subacquee (non autorizzate) che mostrano le paratoie sommerse da alghe, cozze, balani e sabbia e in cui, per giunta, una di esse sembra un barattolo di latta semiaperto e ammaccato. Quest'ultimo, però, interrompe subito il direttore, era semplicemente un'aletta di gomma. D'altra parte, conosce a memoria i rilievi critici: sulla questione dell'acciaio scadente adoperato per le cerniere e sulla storia della conca di navigazione che, dapprima, si è rivelata troppo piccola per le navi portacontainer e, in seguito, è stata spazzata via dalla prima mareggiata.

Poi, certo, a ciò va aggiunta anche la faccenda dello sprofondamento del fondo lagunare sotto la pressione del calcestruzzo, con un ritmo, in soli due anni, equivalente a quello di un secolo in condizioni normali: all'inizio, così il direttore, il fondale si è abbassato velocemente, ora, però, è tornato a stabilizzarsi. Per non parlare inoltre del problema degli eventi di acqua alta che si sono intensificati da quando gli accessi alla laguna sono stati approfonditi e riempiti di cemento: al limite, la velocità della marea è leggermente aumentata solo qui alla bocca di porto, sostiene il direttore di cantiere, che prende come un fatto personale anche la domanda sull'innalzamento del livello del mare e alla fine sbotta: «Se non lo finiamo, ci rimettiamo tutti la faccia! Una macchina che è costata 5,5 miliardi di euro non la si può buttare via così!»

Veniamo informati che delle camere di decompressione e un secondo tunnel parallelo a quello in cui ci troviamo garantiranno la sicurezza degli operatori in caso di emergenza. Nel frattempo, si sente distintamente il sibilo dell'aria compressa che con l'alta marea andrà immessa nelle paratoie perché queste possano ricevere la spinta necessaria e, grazie al sostegno delle cerniere, sollevarsi e arginare così l'acqua alta. Il tutto si metterà in movimento per le maree sopra i centodieci centimetri, forse, però, solo per quelle dal metro e quaranta. A tal proposito non si sa ancora nulla di preciso. Quasi ogni giorno vengono annunciate nuove date di messa in funzione, da ultimo: fine 2021. Forse.

Di fatto, se si eccettua qualche tentativo di alzare e abbassare le paratoie in assenza di vento, qui è stato fatto poco o niente. Manca tutto: i compressori d'aria, il software per quelle che in futuro diventeranno le stanze di controllo, ma soprattutto la credibilità di una grande opera di cui nessuno sa se entrerà mai in funzione.

Malgrado tutti gli scandali, da decenni i partiti italiani continuano a restare fedeli al mega progetto infrastrutturale. A eccezione del Movimento 5 Stelle, graziato dal fatto di essere nato tardi. Di conseguenza, i commissari nominati dall'autorità anticorruzione non vedono come loro compito porre interrogativi sulla sua qualità. L'unica cosa che conta è portarlo a termine. A ogni costo.

Chiunque, nel corso dei tre decenni della sua attuazione, abbia dichiarato la propria contrarietà al Mose, è diventato bersaglio di querele: giornalisti, comitati dei cittadini, l'associazione di salvaguardia dei beni culturali Italia Nostra e ingegneri colpevoli di aver reso pubblici gli errori tecnici del progetto.

«È un progetto che non ha valore scientifico», spiega Vincenzo Di Tella, ingegnere esperto di opere sottomarine, che fin dall'inizio si è opposto al Mose. Ci diamo appuntamento alla caffetteria della stazione. Tra colombi che svolazzano alla rinfusa perché non trovano più l'uscita e turisti cinesi con la mascherina alla bocca, l'ing. Di Tella mi mostra un video su quella che è vista come la maggiore criticità del Mose, la frequenza di risonanza delle paratoie: giacché ciascuna delle settantotto dighe mobili è indipendente dalle altre e, quando reagisce oscillando al moto ondoso, genera, a sua volta, delle onde, c'è il rischio che in caso di discrepanze tra le rispettive oscillazioni le singole paratoie possano fuoriuscire dagli alloggiamenti e galleggiare fino a piazza San Marco. Magari a seguito di uno tsunami. È un pericolo che è stato confermato da diversi studi ed era noto anche ai tecnici del Consorzio, che lo hanno tenuto nascosto.

Fino a oggi, nessuno sa come si comportano le paratoie in condizioni reali nel mare, sostiene. E poi aggiunge: «A Venezia non siamo nient'altro che cavie».

Oltre a vedersi querelato, chi si è pronunciato contro il Mose ha subito il dileggio. L'ex sindaco di Venezia di area prodiana Paolo Costa, per esempio, in passato ha diffamato i critici definendoli «gli infermieri della laguna»: ingegneri idraulici, ingegneri marittimi, docenti di architettura, sociologi, ex consiglieri comunali, esperti nella valutazione di impatto ambientale. Molti di loro hanno dedicato la vita alla lotta contro la distruzione della laguna, alla decennale battaglia contro il progetto del sistema di barriere mobili. Dopo tutti questi anni sono invecchiati, tuttavia non rinunciano a combattere.

Ai critici del Mose dobbiamo nozioni fondamentali sulla laguna. Nelle ventilate sale comunali non smettono di ricordare ai veneziani che la laguna è un fragile ecosistema che per mille anni è stato custodito come un tesoro dalla Repubblica di Venezia: per la Serenissima, la laguna era di vitale importanza, offriva protezione dalla terra e dal mare e, sulla scorta di conoscenze secolari, veniva considerata alla stregua di un organismo vivente di cui occorreva prendersi cura.

Ancora oggi tutti i veneziani sanno cosa significa «palo fa palù(de)»: è intorno ai pali che si depositano i sedimenti. Per impedire che la laguna si interrasse, i fiumi Brenta, Sile e

Piave furono deviati e per secoli ogni intervento non autorizzato sulla stessa venne severamente punito dal Magistrato delle acque.

Con la caduta della Repubblica e l'ascesa della borghesia nel XVIII secolo, si manifestarono i primi segni di un cambiamento profondo. La metamorfosi prese avvio con la costruzione degli argini per delimitare le valli da pesca, le porzioni della laguna da destinare all'allevamento ittico. Proseguì, poi, in un primo momento con il prosciugamento e la trasformazione in strade dei canali e, più tardi, con il processo di industrializzazione che ebbe inizio quando, per realizzare il porto industriale, un gruppo di baroni dell'imprenditoria, alcuni dei quali di lì a poco avrebbero fatto carriera sotto il governo Mussolini, fece bonificare le paludi salmastre di Marghera. Per ultimo, Venezia incorporò forzatamente la città industriale di Marghera e la colonia operaia che sorgeva a Mestre; e i futuristi arrivarono perfino a chiedere che i canali di Venezia venissero prosciugati per farne dei «simboli della modernità».

Per consentire il raggiungimento del porto industriale di Marghera fu dapprima scavato il canale Vittorio Emanuele, in seguito, in concomitanza con la costruzione dell'impianto petrolchimico negli anni 60, fu la volta del canale dei Petroli, adibito al transito delle navi petroliere: un'autostrada del mare, lunga venti chilometri, larga duecento metri e profonda fino a diciassette, che collega la bocca di porto di Malamocco al polo petrolchimico di Marghera. Ogniqualvolta passa una petroliera o una nave da crociera, in laguna si origina un piccolo tsunami, ragion per cui la sua parte centrale risulta duramente colpita dall'erosione.

Oltre a ciò, durante il secolo scorso la laguna ha visto la sua superficie ridursi di un terzo: per realizzare l'aeroporto, una barena, la palude salmastro tipica della laguna, di millecinquecento ettari fu interamente rivestita di calcestruzzo. La conseguenza è che, in occasione delle alte maree, una volta penetrata all'interno della laguna l'acqua trova meno spazio per espandersi e il suo livello aumenta. Ciò malgrado, ad oggi si seguita a discutere sull'ampliamento dell'aeroporto o l'approfondimento del canale Vittorio Emanuele.

Tutto ciò è noto da lungo tempo. Secondo gli ambientalisti, i colpevoli dell'acqua alta del '66 furono individuati rapidamente: il canale dei Petroli e lo sprofondamento di Venezia a seguito del prelievo delle acque sotterranee effettuato dalle industrie di Marghera. Nel 1970, quando infine quest'ultimo venne vietato, la città lagunare si era già abbassata di dodici centimetri.

Nel 1973, a distanza di meno di dieci anni dall'*acqua granda*, venne redatta la prima Legge speciale per la salvaguardia di Venezia, cui fecero seguito ulteriori leggi che dettero disposizioni di ripristinare la morfologia della laguna e di arrestarne e invertirne il processo di

degrado. E che proibiscono ogni intervento sulla laguna che non venga eseguito per gradi e non sia, al contempo, sperimentale e reversibile.

Ora, «il Mose è tutto fuorché “graduale, sperimentale e reversibile”», sostiene Andreina Zitelli, veneziana risoluta, già membro della Commissione per la valutazione di impatto ambientale che ha messo in luce gli effetti devastanti e gli errori tecnici del progetto. Se ad avere la meglio, a suo tempo, fu il progetto Mose, fu proprio perché era definito «invisibile», sebbene le opere invisibili entrino in funzione solo dopo che quelle visibili hanno già pesantemente deturpato la laguna: una striscia di costa di undici ettari interamente rivestita di calcestruzzo alla bocca di porto di Malamocco, delle pareti in cemento ai lati della conca di navigazione attraverso cui dovranno passare le navi durante l’operatività delle paratoie, un porto rifugio in cemento armato a Punta Sabbioni e la succitata isola di calcestruzzo alla bocca di porto di Lido.

L’esito della verifica sull’impatto ambientale del progetto fu negativo, il che avrebbe dovuto mettere la parola fine alla sua realizzazione già nel 1998, se le cose si fossero svolte secondo le regole. Nel 2003, invece, l’allora Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi posò la prima pietra e, dopo di lui, Romano Prodi riuscì a imporre la sua costruzione contro ogni resistenza.

«Sostanzialmente c’è un conflitto fondamentale tra gli interessi della città e quelli della laguna», afferma Andreina Zitelli: la città sarebbe sottomessa agli interessi dei proprietari immobiliari che investono sul turismo di massa. E la laguna non verrebbe vista come un fragile ecosistema, ma come un’area di circolazione da sfruttare. Ecco perché la gestione delle acque lagunari rientra nelle competenze del Ministero delle infrastrutture e non in quelle del Ministero dell’ambiente.

«La decisione sul progetto Mose è stata presa senza che nessuno lo abbia esaminato», sostiene Stefano Boato. L’ex docente di architettura è stato membro della Commissione per la salvaguardia di Venezia. Quando è ora di intervistarlo, c’è di nuovo acqua alta, non ci resta che sederci su una panchina di legno in campo San Giacomo, visto che nei bar tutt’attorno stanno ancora pompando acqua fuori dai locali. Boato racconta di quel giorno del gennaio 2004 quando la costruzione del sistema di barriere anti mareggiata venne approvata in via definitiva – e all’unanimità – dalla Commissione di salvaguardia. Già prima della votazione, il presidente del Veneto Giancarlo Galan, più tardi condannato per corruzione, annunciò che il Governo ormai si era deciso a realizzarlo.

Al momento della votazione, Boato uscì dalla sala assieme ad altri sei membri. Alla commissione, tuttavia, non venne a mancare il numero legale, la Soprintendenza per i beni culturali acconsentì a tutto e la rappresentante Unesco, giunta appositamente da Parigi, si

espresse a favore del progetto poiché, stando a quanto dichiarò, salvare Venezia era una sua precisa volontà.

«Prima di costruire il Mose, avrebbe dovuto essere ristabilito l'equilibrio della laguna. Se la profondità della laguna fosse ridotta, se il canale dei Petroli fosse rialzato e le valli da pesca, le aree delimitate per gli impianti di acquacoltura, fossero aperte, ciò significherebbe venticinque centimetri in meno di acqua alta», afferma Boato. A quel punto, però, entrerebbe in ballo il porto: meno profondità significa al tempo stesso meno navi, lo sa bene il presidente dell'Autorità di sistema portuale, che non smette mai di agitare lo spauracchio della perdita di cinquemila posti di lavoro – che a ben guardare sono millesettecento, ma si prestano perfettamente alla propaganda e a influenzare il voto degli elettori.

Nel lungo termine il porto andrà in ogni caso perso, secondo l'opinione di Georg Umgiesser, oceanografo e primo ricercatore dell'Istituto di scienze marine di Venezia, che si trova ai margini dello storico Arsenale della Serenissima e, al contempo, nelle immediate vicinanze degli uffici del Consorzio. A Venezia, infatti, ogni cosa coesiste con il suo opposto: chimere e conoscenze, avidità e altruismo, un presente infamante e un passato glorioso.

Umgiesser osserva che gli scienziati incaricati dal Consorzio hanno sottostimato l'entità dell'innalzamento del livello del mare determinato dalla costruzione del Mose prevedendo che avrebbe oscillato tra un minimo molto ottimistico di 22 centimetri e un massimo di 31,4 nel peggiore dei casi, sebbene già allora i ricercatori del Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico (IPCC) avessero messo in guardia da un innalzamento dei mari compreso tra i 55 e gli 80 centimetri entro la fine di questo secolo.

«Ciò sta a significare che le paratoie andranno chiuse ogni giorno», afferma Umgiesser. A Venezia tutti sanno cosa comporterebbe: senza lo scambio continuo con il mare, la laguna si trasformerebbe in una cloaca.

«Il problema è la filosofia del progetto», sostiene l'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos. Anche il professore emerito dell'Università di Padova fa parte del gruppo degli sbagliati «infermieri della laguna». Non molto tempo fa ha descritto con sottile ironia la sua personale esperienza della battaglia per salvare la laguna: il suo libro *SOS Laguna* porta un sottotitolo che è tutto un programma, *Salviamo Venezia e la sua laguna dai prenditori ingordi e dai tecnici e politici senz'anima*.

«La profondità del canale non è la causa dell'acqua alta», asserisce. «La profondità, però, fa aumentare la velocità del flusso di marea.» A provocare l'acqua alta, così D'Alpaos, è certamente la meteorologia, ma giacché la parte centrale della laguna si è tramutata in un braccio di mare, la distribuzione della corrente ha un ruolo determinante: non c'è nulla che freni l'acqua alta, cosicché questa fluisce sempre più velocemente e furiosamente verso la

città. Con un fondale più profondo, il vento produce un altro effetto: in origine, quando la laguna aveva una profondità compresa tra i quaranta e i settanta centimetri, non potevano generarsi onde – a differenza di quanto accade ai nostri giorni, in cui la profondità media si aggira sul metro e mezzo.

Anziché fissare lo sguardo, come conigli ipnotizzati, sul completamento del Mose, andrebbero adottate le misure in grado di proteggere Venezia: installando delle paratoie nei canali, innalzando i muri di fondazione e sollevando la città tramite iniezioni di acqua marina nel sottosuolo, Venezia potrebbe sostenere quote di marea fino a centosettanta centimetri. Tutto ciò sarebbe già stato proposto nel 2006, ma senza successo: «La politica si è piegata ai gruppi d'interesse», afferma Luigi D'Alpaos. È cominciata con il denaro e finirà con il denaro, aggiunge: secondo le stime, per la manutenzione del sistema di barriere verranno spesi dai 100 fino ai 120 milioni di euro ogni anno. Saranno i costi ad affossare il Mose.

«Venezia sottostà alla logica della terraferma», asserisce Lorenzo Bonometto mentre ci troviamo sopra una barena situata alla periferia della laguna, non distante dall'aeroporto, e da cui in lontananza si scorge la silhouette di Venezia, che campeggia come un collage su carta. Bonometto è professore di Ecologia applicata e nessuno meglio di lui conosce la laguna: per diversi anni è stato consulente del Ministero dell'ambiente, per il quale ha stilato numerose perizie.

Con le sue tonalità del marrone, di cui si colora in inverno con la bassa marea, la barena ricorda una brughiera. Davanti a noi vediamo un'imbarcazione da pesca corrosa dall'acqua, sul cui lato si sono ammucchiati dei rifiuti di plastica. Bonometti spiega le funzioni essenziali svolte dalle barene all'interno della laguna: esse frenano e filtrano l'acqua alta, sono polmoni e reni allo stesso tempo, funzioni che – si badi bene – rimangono inalterate fino a quando guardiamo alla laguna come a un organismo vivente che va accudito, curato e nutritto. E non come a un territorio che bisogna assoggettare, sfruttare e rimodellare.

Sono secoli che queste due visioni contrapposte competono l'una contro l'altra, ma non c'è dubbio che ad averla vinta sia stata quella utilitaristica, il cui risultato è una *Laguna ferita*. Il paradigma è il corpo di un anziano che ogni giorno viene mutilato, avvelenato e sbudellato dal moto ondoso generato dai motoscafi, dalle petroliere e dalle crociere, dai pescatori di molluschi bivalvi, che smuovono il fondale con una sorta di frullatore gigante, e dalla creazione di barene artificiali, che altro non sono se non discariche di fanghi tossici.

Perfino le opere di compensazione del Mose hanno prodotto più danni che benefici: le barene realizzate *ex novo* non presentano i tipici canaletti a meandri (i cosiddetti ghebi), bensì sono dei terrapieni delimitati da sacchi di poliestere pieni di detriti e alti un metro e mezzo di troppo perché l'acqua possa ricoprirli. La morfologia e l'andamento delle correnti di

marea non sono state rispettate né nella forma né nella sostanza. L'unico scopo raggiunto è stato sbarazzarsi in modo economico del fondale lagunare scavato per costruire il Mose.

«Siamo così abituati a queste perversioni che nel frattempo le vediamo quasi come normali», afferma Lorenzo Bonometto. «Ma la domanda è: quando finirà tutto ciò?»

Succederà che una notte, mentre, grazie al salvatore, ci crediamo al sicuro, una paratoia cederà e uno tsunami trascinerà via ogni cosa? Riflettiamo insieme. E da un lato ci affrettiamo ad allungare le dita in segno di scaramanzia.

Sulla strada del ritorno ripenso alla notte del 12 novembre, a quando c'era tutta quell'acqua davanti alle boutique di lusso di via XXII Marzo e fu chiaro che: non siamo noi che decidiamo della sorte dell'acqua, ma è l'acqua che decide della nostra. Potrebbe essersi trattato di un ultimo ammonimento.

Errare è umano, ma perseverare è diabolico.

Traduzione dal tedesco di Stefano Porreca