

Stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione del MO.S.E.

Audizione dell'Ance

*Presso l'8^a Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni del
Senato della Repubblica*

27 novembre 2019

IL PROGETTO E LO STATO DI ATTUAZIONE

LE REGOLE

L'idea del Mose nasce 53 anni fa

L'esigenza di proteggere la città di Venezia si impone 53 anni fa, quando il 4 novembre 1966, un'eccezionale acqua alta (194 cm) sommerse la città e i centri della laguna.

Da quella data ha inizio un lungo iter legislativo e tecnico che ha visto, nel 1973, l'istituzione di una Legge speciale per Venezia e, nel 1984, di un **Comitato Interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia** (il cosiddetto "Comitatone") e di un **Consorzio Venezia Nuova** al quale viene affidata la progettazione e l'esecuzione di un sistema di protezione della laguna dal mare, il cosiddetto Mose (Modulo sperimentale elettromeccanico).

Il Progetto

Il progetto prevede la costruzione di **quattro barriere mobili da realizzare alle bocche lagunari di Lido, Malamocco e Chioggia** per la regolazione delle maree, nonché **conche di navigazione** per assicurare il transito delle navi e **opere complementari** per aumentare le capacità dissipative nei canali alle bocche di porto.

Rientrano nel progetto Mose anche la realizzazione di tutti gli **interventi per la salvaguardia di Venezia di cui alla Legge 798/84**, ovvero gli interventi diffusi, piccoli e grandi, di manutenzione e messa in sicurezza della città.

L'iter realizzativo

L'opera è stata inserita, nel 2001, nella **Legge Obiettivo** e da allora è stata oggetto di **costanti e importanti finanziamenti, circa 5,5 miliardi di euro**.

Il progetto definitivo è stato presentato nel 2002 e l'anno successivo sono stati aperti i cantieri.

I lavori sarebbero dovuti terminare nel 2011, ben 8 anni fa, ma i noti scandali che hanno coinvolto l'opera ne hanno rallentato la realizzazione.

Il commissariamento del Consorzio Venezia Nuova, ai sensi del DL 90/2014 art. 32, co. 1, a partire dal 1° dicembre 2014, ha richiesto tempi piuttosto lunghi per la riorganizzazione delle imprese, del personale e dei progettisti.

A ciò si aggiungono ulteriori **ritardi a causa di procedure di approvazione dei progetti estremamente lunghe e farraginose** rese ancora più difficili dalla mancanza delle competenze necessarie presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche.

A titolo di esempio, il 21 dicembre 2018 sono stati affidati alle imprese, mediante appalto integrato, 350 milioni di lavori complementari, circa la metà di quelli mancanti. Da allora, e fino ad ottobre scorso, sono stati progressivamente presentati i progetti all'approvazione del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, ma nessun lavoro è partito.

Allo stato attuale l'opera ha raggiunto il 94% dello stato di avanzamento e la conclusione dei lavori è prevista nel 2021. Per completare i lavori complementari restano da realizzare circa 800 milioni di euro di opere.

***Il Decreto
Legge
"Sblocca
cantieri"***

Di fronte a queste difficoltà, il Governo è intervenuto con il Decreto Sblocca cantieri (DL 32/2019 art. 4, co. 6-bis) prevedendo la nomina di un **Commissario straordinario** incaricato di sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori del sistema MOSE. Il Commissario può assumere le funzioni di stazione appaltante e opera in raccordo con la struttura del Provveditorato interregionale.

***Valutazione
associativa***

Le eccezionali piogge delle ultime settimane e la devastazione che ha colpito la città di Venezia e il suo inestimabile patrimonio culturale il 12 novembre scorso, hanno dimostrato **l'urgenza di completare l'opera al più presto per difendere la laguna dalle maree.**

Di fronte all'estrema lentezza delle procedure, **l'Ance ha apprezzato la scelta del Governo di prevedere un Commissario straordinario che possa concretamente velocizzare e concludere i lavori** e sbloccare anche tutti gli altri interventi, piccoli e grandi, di manutenzione necessari per mettere in sicurezza la città di Venezia.

Si è appreso che è Elisabetta Spitz la persona scelta per assolvere a questo importante compito.

Naturalmente, un giudizio completo sull'efficacia della scelta commissariale potrà essere formulato dopo aver avuto conoscenza del DPCM di nomina del Commissario.

Ciò, al fine di comprendere sia come verranno gestite le procedure per il completamento dell'opera, sia i rapporti con **il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche**, nonché come verrà delineato il **necessario e delicato coordinamento con i Commissari Anac.**

Certamente, occorrerà garantire certezza ed evitare sovrapposizioni di competenze che finirebbero per ingessare ulteriormente le procedure.

Più in generale, occorre comunque ribadire che, fatte salve emergenze straordinarie come il MOSE e il Ponte Morandi di Genova, non è comunque più accettabile che il **Commissario straordinario sia ormai**

la scelta obbligata per aprire i cantieri e realizzare opere.

Si può senz'altro derogare per "tagliare" i tempi – lunghissimi – di attraversamento delle procedure autorizzative "a monte" della gara sul **modello del Commissario adottato per la tratta dell'Alta Velocità Napoli-Bari**, dopodiché occorre salvaguardare il confronto concorrenziale, ed i principi di massima concorrenza trasparenza e legalità che lo devono improntare.

LE RISORSE

Drenaggio di risorse

Negli anni l'attenzione si è concentrata soprattutto sulla realizzazione delle opere di regolazione delle maree, che hanno potuto beneficiare di importanti finanziamenti, a discapito delle opere, medie e grandi, di manutenzione necessarie alla sicurezza della città di Venezia e della Laguna.

Al riguardo, nel 2009 la Corte dei Conti (Deliberazione n. 2 – 2009-G) evidenziava che: *"Le allocazioni dei fondi per la manutenzione ordinaria della città e della laguna dovrebbero procedere parallelamente alla realizzazione del Sistema Mo.s.e., per integrare i benefici ottenuti dal controllo delle acque alte eccezionali"*.

Valutazione associativa

Quanto accaduto a Venezia conferma, di fatto, le preoccupazioni più volte denunciate dall'Ance, fin dall'approvazione della Legge Obiettivo, ovvero che **l'esclusiva attenzione alle grandi opere potesse determinare un vero e proprio drenaggio di risorse a discapito delle altre infrastrutture sul territorio, di dimensione più limitata.**

Per anni l'Associazione ha, infatti, evidenziato, in tutte le sedi opportune, una drammatica riduzione delle risorse stanziato nel bilancio dello Stato per le opere "ordinarie", come quelle di manutenzione del territorio, a favore, invece, dei capitoli di spesa che alimentavano le grandi opere strategiche della Legge Obiettivo, molte delle quali, peraltro, ancora da realizzare.

Occorre **garantire risorse adeguate a tutti i programmi di spesa**, in particolare a quelli per la **manutenzione e messa in sicurezza del territorio**, che necessitano di finanziamenti ordinari costanti e certi nel tempo.

I PAGAMENTI ALLE IMPRESE

Pagamenti a sei mesi

Le imprese impegnate nella costruzione del Mose denunciano una **lentezza esasperante nei pagamenti a fronte di lavori regolarmente eseguiti.**

Le procedure previste comportano pagamenti alle imprese ogni sei mesi.

Ciò determina il mancato rispetto dei termini previsti dalla Direttiva europea sui ritardi di pagamento oltre che gravi conseguenze sull'equilibrio finanziario delle imprese.

**Valutazione
associativa**

Occorre **adeguare i meccanismi di pagamento alla normativa vigente.**

LA MANUTENZIONE DELL'OPERA

**Il problema
della
manutenzione
dell'opera**

Il completamento del Mose, nonché la sua piena operatività, porta con sé un problema cruciale per la città di Venezia, quello della **gestione e manutenzione dell'infrastruttura stessa.**

Un'esigenza immediata che riguarda le opere già realizzate, che, essendo immerse nell'acqua di mare, manifestano i primi segni di ruggine, oltre che problemi di infiltrazioni su paratie e cerniere.

Il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti, a settembre 2018, ha quantificato in circa 80 milioni di euro annui il costo per il funzionamento del Mose e per la sua manutenzione.

**Valutazione
associativa**

Oltre al veloce completamento dei lavori, è necessario **da parte del Governo un impegno preciso affinché siano immediatamente individuate le figure e le risorse per garantire la corretta manutenzione dell'opera.**

L'evento catastrofico del 12 novembre scorso, ha dimostrato gli effetti devastanti del cambiamento climatico, soprattutto su un ecosistema fragile come quello veneziano.

Occorre compiere una riflessione per capire quali azioni intraprendere nei prossimi anni per avviare il necessario processo di adattamento al cambiamento climatico.

E' un processo complesso che riguarda la **capacità delle infrastrutture esistenti, compreso il Mose, di rispondere ai cambiamenti climatici**, nonché la necessità di introdurre un approccio resiliente alla pianificazione urbanistica e alla gestione del patrimonio architettonico che sia in grado di mettere in sicurezza la città e di evitare ulteriori danni al sistema economico sociale della Laguna e a uno dei patrimoni artistici e culturali più importanti del Mondo.

26 novembre 2019