



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale
X Legislatura

Consiglio Regionale del Veneto
I del 02/12/2015 Prot.: 0027687 Titolario 2.16.2
CRV CRV spc-UPA

PUNTO 18 DELL'ODG DELLA SEDUTA DEL 03/11/2015

ESTRATTO DEL VERBALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 86 / IIM del 03/11/2015

OGGETTO:

Risposta all'interpellanza n. 2 del 14 settembre 2015 presentata dai consiglieri Erika Baldin, Jacopo Berti, Simone Scarabel, Patrizia Bartelle e Manuel Brusco, avente per oggetto "Revisione del progetto MOSE".

COMPONENTI DELLA GIUNTA REGIONALE

Presidente	Luca Zaia	Presente
Vicepresidente	Gianluca Forcolin	Presente
Assessori	Luca Coletto	Presente
	Giuseppe Pan	Presente
	Roberto Marcato	Presente
	Gianpaolo E. Bottacin	Presente
	Manuela Lanzarin	Presente
	Elena Donazzan	Assente
	Federico Caner	Presente
	Elisa De Berti	Presente
Segretario verbalizzante	Cristiano Corazzari	Presente
	Mario Caramel	

RELATORE ED EVENTUALI CONCERTI

ROBERTO MARCATO

STRUTTURA PROPONENTE

AREA INFRASTRUTTURE

APPROVAZIONE:

Sottoposto a votazione, il provvedimento è approvato con voti unanimi e palesi.

OGGETTO: Risposta all'interpellanza n. 2 del 14 settembre 2015 presentata dai consiglieri Erika Baldin, Jacopo Berti, Simone Scarabel, Patrizia Bartelle e Manuel Brusco, avente per oggetto "Revisione del progetto MOSE".

L'Assessore Roberto Marcato propone alla Giunta di adottare la seguente risposta:

L'interpellanza concerne il progetto delle opere per la difesa di Venezia dalle acque alte, la cui realizzazione esula dalle competenze attribuite alla Regione dalla vigente normativa.

Infatti, ai sensi dell'art. 7 della Legge 16 aprile 1973, n° 171 ("Interventi per la salvaguardia di Venezia"), la regolazione dei flussi di marea e la realizzazione delle opere a questa finalizzate sono di esclusiva competenza dello Stato, che vi provvede tramite il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (ex Magistrato alle Acque di Venezia), struttura periferica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

In considerazione della natura delle richieste degli interpellanti, pur trattandosi di materia la cui competenza resta in capo ad organi ministeriali, potrebbe essere opportuno che il Consiglio Regionale si faccia parte attiva per sollecitare una specifica audizione del Provveditorato Interregionale alle OO.PP., in considerazione del fatto che la realizzazione di dette opere incide profondamente sulle dinamiche socio economiche e sugli aspetti ambientali del territorio, non solo per quanto attiene alle aree direttamente interessate dai cantieri del MOSE, ma anche in riferimento al Bacino Scolante ed alla Laguna di Venezia.

LA GIUNTA REGIONALE

Udito il relatore, il quale dà atto che la struttura proponente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale;

DELIBERA

1. di approvare, nel testo riportato in premessa, la risposta all'interpellanza n. 2 del 14 settembre 2015 presentata dai consiglieri Erika Baldin, Jacopo Berti, Simone Scarabel, Patrizia Bartelle e Manuel Brusco, allegata, avente per oggetto "Revisione del progetto MOSE".
2. di incaricare dell'esecuzione del presente atto la Segreteria della Giunta- Sezione verifica e gestione atti del Presidente e della Giunta.

Risposta data dalla Giunta regionale
nella seduta del Consiglio regionale n.
.....16..... del11.10.15
Per ulteriori informazioni si rinvia al
resoconto integrale della seduta.

IL VERBALIZZANTE
Segretario della Giunta Regionale
F.to Avv. Mario Caramel

UNITA' ASSEMBLEA
Il Responsabile
(Giuseppe Mignato)



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

DECIMA LEGISLATURA

INTERPELLANZA N. 2

REVISIONE DEL PROGETTO MOSE

presentata il 14 settembre 2015 dai Consiglieri Baldin, Berti, Scarabel, Bartelle e Brusco

Premesso che:

- la trasmissione AMBIENTE ITALIA della RAI ha mandato in onda il giorno 11 aprile 2015 un servizio di Maurizio Menicucci sul Mo.S.E., il complesso e discusso sistema di dighe mobili ideato per difendere Venezia dal fenomeno dell'acqua alta, dove emergono dubbi sulla funzionalità del sistema, costituito da 4 schiere mobili, una a Malamocco con 19 paratoie, una alla bocca di Chioggia con 18 paratoie, e 2 alla bocca di Lido con 41 paratoie, progetto realizzato per l'86% con 5,5 mld euro di costo;
- in particolare si fa riferimento alla bocciatura del progetto nel 1998 da parte della commissione Via nazionale sull'impatto ambientale del Mo.S.E.: già allora si parlava di sistema datato, che si sarebbe dovuto realizzare e verificare per gradi, che fosse inutile sia per l'acqua bassa quando comunque una parte di Venezia si allaga, sia con onde troppo alte che potrebbero mandare in risonanza le paratoie oscillanti con divaricamento reciproco che annullerebbe l'effetto della barriera o potrebbero causare persino la fuoriuscita dai cardini. Infine, i costi di manutenzione dal momento che l'opera giace per la maggior parte del tempo sotto acqua marina e quindi va incontro a biodeterioramento a causa di animali e piante che possono aderirvi: è un'opera costosissima nella manutenzione, di cui non si sa nemmeno l'entità;
- le note vicende giudiziarie che hanno coinvolto il Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico dello Stato e costruttore del Mo.S.E., ipotizzano azioni di corruzione e concussione e possono destare legittimi sospetti di coinvolgimento di comportamenti illegali riscontrabili in quei soggetti, tecnici e politici, che tanto si sono spesi per la realizzazione del sistema Mo.S.E., che si è rivelata una macchina corruttiva capace di controllare il controllore, il Magistrato alle Acque, e di elargire tangenti a tutti i soggetti coinvolti, a tutti i livelli: Comune di Venezia, Regione Veneto, TAR, Guardia di Finanza, Corte dei Conti - con 35 manager e politici arrestati e oltre 100 indagati.

Constatato che Ercole Incalza, deus ex machina del ministero delle Infrastrutture e delle grandi opere in laguna con il governo Berlusconi, il governo Monti, poi Letta ed infine Renzi, fino al suo arresto avvenuto il 16 marzo 2015 su richiesta della Procura di Firenze, liberato il 17 giugno 2015 ed in attesa di processo per i gravi reati contestati che emergerebbero dalla maxi inchiesta "Sistema" relativa la gestione illecita degli appalti delle grandi opere che i magistrati hanno definito un "*articolato sistema corruttivo che coinvolgeva dirigenti pubblici, società aggiudicatari degli appalti ed imprese esecutrici dei lavori*", ha seguito da vicino anche la vicenda del Mose.

Considerato che:

- in data 4 agosto 2009 le associazioni AMBIENTEVENEZIA, ASSEMBLEA PERMANENTE NO MOSE, MEDICINA DEMOCRATICA VENEZIA hanno presentato alla Corte dei Conti, alla Procura della Repubblica di Venezia, al Presidente della Commissione Petizioni del Parlamento Europeo - Bruxelles, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una segnalazione / esposto che si riferiva ad uno studio eseguito dalla società francese PRINCIPIA R.D. (società di consulenza tra le più qualificate e riconosciute autorevoli a livello mondiale per la modulazione numerica di sistemi marini complessi che interagiscono tra loro in modo ondoso) la quale, su incarico ricevuto da Comune di Venezia nel 2008, dimostrava che le paratoie di sollevamento del Mo.S.E. presentano fenomeni di risonanza ovvero sono dinamicamente instabili;
- il 19 novembre 2009 il Comitato Tecnico di Magistratura del Magistrato alle Acque di Venezia redige un documento volto a mettere in dubbio la validità dei risultati del rapporto di Principia R.D. Il documento del Comitato Tecnico di Magistratura, che non porta alcuna evidenza di prove o risultati di calcolo che possono smentire i risultati dello studio di Principia R.D., non ha mai avuto un contraddittorio tecnico scientifico che avrebbe verosimilmente evidenziato al suo interno errori ed incompetenze per rifiuto al confronto del Magistrato alle Acque e del Consorzio Venezia Nuova nonché per un sopraggiunto cambio dell'Amministrazione Comunale di Venezia avvenuto nel maggio 2010, che ha portato all'elezione di Giorgio Orsoni, arrestato il 4 giugno 2014 per lo scandalo Mo.S.E. Fra il 1999 e il 2000 Giorgio Orsoni in qualità di avvocato chiese e ottenne, per conto di alcuni clienti, che il TAR del Veneto sospendesse il decreto con il quale due ministri della Repubblica, Edo Ronchi (Ambiente) e Giovanna Melandri (Beni culturali), dichiaravano che il Mose non aveva superato la VIA, la valutazione di impatto ambientale;
- nella Seduta del 06/09/2005 della X^a Commissione congiunta alla IV^a Commissione del Comune di Venezia vengono presentate da De Simone, del gruppo italo-norvegese-olandese EKO-NORCONSULT-TEC che ha realizzato decine di dighe e tunnels sottomarini in tutto il mondo, soluzioni alternative a quelle pensate per il Mo.S.E.. A Rotterdam è stato realizzato un sistema composto da due sbarramenti mobili che ruotando chiudono un canale collegato al mare, questo in caso d'alta marea. Le strutture di Rotterdam, quando non sono in esercizio, sono posizionate all'asciutto, ispezionabili e manutenzionabili. Altri sistemi realizzati in Europa, sono basati su degli elementi in gomma, gonfiati per arginare le alte maree; strutture che possono essere la soluzione giusta per Venezia, considerato che già operano e sono reversibili, senza la necessità d'invasive strutture subacquee. De Simone parla del sistema del cassone autoaffondante (tipo il Mo.S.E.) ed esprime dubbi per il rischio di ribaltamento. La prima analisi deve riguardare la sicurezza, i problemi delle cerniere delle

paratie mobili e costi della manutenzione del sistema Mo.S.E. Per quanto riguarda l'impatto ambientale, le strutture mobili alternative al Mo.S.E. non vanno a toccare lo strato di caranto presente in laguna; le strutture alternative non sarebbero ancorate al fondale mediante una struttura di cemento: non si comporterebbero rigidamente con le mareggiate ma potrebbero muoversi oscillando e adeguandosi ai flussi di marea. A Venezia, nelle tre bocche di porto, realizzare strutture mobili tipo Rotterdam verrebbe a costare circa 1,5 miliardi di euro; si è in grado di realizzare le opere in 5 anni; il costo delle manutenzioni (annuo) è di 3 milioni di euro;

- il gruppo di tecnici che nel 1998 negò per primo la Valutazione di Impatto Ambientale al Mose, sottolineando la pericolosità delle cosiddette "cerniere", oggi si è ricostituito per fare pressione al governo e chiedere di rivedere tutta l'opera. Andreina Zitelli, già docente allo IUAV proprio in materia di VIA ed ex membro della Commissione nazionale VIA del Mo.S.E., in una intervista dichiara: «*il Mo.S.E. è un progetto tecnicamente e complessivamente sbagliato*», andato avanti senza confronti con altri modelli e ottenendo le autorizzazioni della Regione Veneto e del Magistrato alle Acque con i sistemi che la Procura mette ora in luce. La commissione VIA lavorò per diciotto mesi e concluse i lavori a dicembre del 1998. La conclusione: il Mo.S.E. ha un impatto disastroso sugli equilibri lagunari, non garantisce funzionalità e manifesta problemi insormontabili nella gestione. Nel documento finale si legge che il Mo.S.E. «*comportando un sempre più elevato numero di chiusure (delle paratoie) non è in grado di governare le maree più frequenti e medio-alte, se non a danno della portualità e dell'aperto e continuo scambio tra mare e laguna*». Inoltre il progetto viene considerato tecnicamente inaffidabile: il moto ondoso fa vibrare le paratoie non garantendo una chiusura ermetica alle acque. E, infine, costosissimo. Le ultime parole del documento suonano inappellabili: il Mo.S.E. non è «*compatibile con le attuali condizioni di criticità dell'ecosistema di riferimento, comprendente la laguna, la città di Venezia, il relativo bacino scolante*»;

- a Padova esiste un dipartimento universitario di ingegneria idraulica che è una delle eccellenze del nostro Paese. Lì, un gruppo di ricercatori di altissimo livello lavora da decenni proprio sulle questioni legate ai regimi idrodinamici della laguna, conoscono quell'ambiente per esperienza fisica diretta, dispongono di una eccellente modellistica matematica. Il direttore, il professor Luigi Dal Paos dichiara alla stampa nel 2014: «*Noi consulenti naturali per quella grande opera, siamo stati messi all'angolo perché ci siamo rifiutati di modificare una relazione*». Il Dipartimento aveva già appurato come il Canale dei Petroli avesse dissestato la laguna «*incrementando - dice Dal Paos - il processo erosivo della laguna centrale, portandole via 60 centimetri di fango. Sono andati avanti con i lavori senza dare risposte a nessuno, si sentivano al di sopra di tutto e di tutti, tanto che sono riusciti a procedere, senza avere alle spalle un progetto esecutivo, per stralci successivi; nessuno, al di fuori dei loro uffici, sa quale sia il reale stato di avanzamento dell'opera*». Quindi, nessuno sa cosa ci sia alle bocche di porto, anche sotto il profilo politico amministrativo: l'intera operazione è stata preventivamente sottratta alle mani del Comune e affidata alla regia dello Stato che a sua volta ha delegato per intero il consorzio Venezia Nuova. Il Consorzio, con il contributo fattivo della dirigenza del Magistrato alle Acque, non ha solo preteso di scegliersi i controllori, ha anche eliminato relazioni tecniche scomode e consulenze che non erano disposte a tacere, a falsificare analisi e studi;

- nella Relazione di Gestione ai bilanci 2010 e 2011 di Technital, società di progettazione che fa parte del Consorzio Venezia Nuova, sono rilevabili affermazioni preoccupanti in merito a quanto avverrebbe nel cantiere del Mo.S.E.. Nella Relazione di Gestione al bilancio 2010, al capitolo "Contratti quadro con il Consorzio Venezia Nuova" a pagina 112 si afferma che: «Già dell'esercizio passato avevamo evidenziato le azioni delle imprese del Consorzio per estendere il loro coinvolgimento, puntando impropriamente - anche alla titolarità oltre che ai compensi della progettazione. Le azioni delle imprese in questa direzione sono aumentate creando situazioni di forte disagio per i continui rifacimenti, per le richieste di modifica al progetto non sempre accettabili e per l'atteggiamento del Consorzio Venezia Nuova di una generale mancata applicazione degli accordi contrattuali in favore delle imprese consorziate.». Nella Relazione di Gestione al bilancio 2010, al capitolo "Contratti quadro con il Consorzio Venezia Nuova" a pagina 95, si afferma che «Le richieste di variante sono continue; le imprese svolgono in proprio parti di progettazione con poca cura della coerenza con quanto già progettate e con poco coordinamento con il progettista; le soluzioni progettuali imposte dalle imprese, non adatte per gli obiettivi del progetto, devono poi essere adeguate con sforzi progettuali, ed evidentemente con costi, del tutto imprevisi.»;

- in fase di posa del cassone di soglia numero 8, una delle basi in cemento da 16mila tonnellate sulle quali vengono fissate le paratoie delle dighe mobili, denominato CBA-02, alla barriera di Chioggia, avvenuta il ottobre 2014, si è verificato un danno consistente nel sollevamento del massetto fibrorinforzato esterno (soletta S4) e una parziale fuoriuscita del calcestruzzo di riempimento nelle celle 18a e 18b, sembra per la pressione troppo alta del cemento. Il costo stimato per la riparazione è di circa 10-12 milioni di euro. Dell'incidente si è avuta notizia, e solo per caso, a fine agosto 2015 e sta comportando limitazioni al transito di navi e pescherecci alla bocca di porto di Chioggia;

- quest'ultimo incidente è solo l'ultimo di cui si è venuti a conoscenza; ricordiamo a marzo 2013 il cedimento della lunata di Lido, la diga foranea lunga un chilometro in pietra d'Istria al largo del Lido di Venezia (costata 43milioni di euro), ceduta durante una mareggiata, anche in questo caso la notizia non venne divulgata, ed a scoprire casualmente i danni fu un gruppo di pescatori. Si ricorda come la lunata del Lido fosse stata «bocciata» dai tecnici del Comune di Venezia che l'avevano ritenuta inutile ai fini della riduzione delle maree. Costruita a tempo di record era stata ultimata a metà 2012 e cedette dopo nemmeno un anno dal suo completamento;

- altro incidente a febbraio 2015 quando la galleria dei cassoni di Malamocco è stata allagata dal mare in tempesta con conseguenti danni considerevoli e nuovi dubbi sul funzionamento del mega progetto in condizioni meteorologiche critiche.

I sottoscritti consiglieri

interpellano la Giunta regionale

per conoscere:

- alla luce delle vicende giudiziarie e degli studi tecnici negativi e degli incidenti occorsi, di sottoporre a revisione il progetto complessivo del Mose sul piano prima funzionale e poi tecnico, prima di procedere ulteriormente con il completamento dell'opera. Questa analisi critica serve per capire dove la corruzione è intervenuta per far avanzare le decisioni e i finanziamenti di un'opera

che non ha mai avuto un progetto esecutivo unitario, e venga nominata un'Authority indipendente costituita da tecnici e scienziati super partes per un'ispezione su quanto realizzato finora e sulla possibilità di eventuali varianti in corso d'opera che evitino le criticità sul funzionamento delle paratie;

- di sapere chi ha validato la funzionalità del sistema di previsione, stabilito la quota di chiusura, fissato la batimetria delle bocche, fatto gli studi del monitoraggio ambientale, ignorando i segnali dell'innalzamento del livello marino in rapporto alla vita stimata dell'opera in 50-100 anni;

- di analizzare le implicazioni future della intrusione irreversibile rappresentata dall'affondamento degli enormi cassoni di cemento attraverso i canali di porto e a profondità definite per sempre;

- di fare luce in merito agli incidenti occorsi alle strutture dell'opera e se non ve ne siano accaduti di ulteriori, dei quali non sia stata finora fornita evidenza alcuna da parte del concessionario unico dello Stato e costruttore del Mo.S.E., Consorzio Venezia Nuova;

- di fare luce definitiva sui collaudi dei lavori male eseguiti e sulle responsabilità delle più recenti approvazioni, al Magistrato alle Acque, del sistema delle cerniere e del sistema delle paratoie a rischio di risonanza e collasso;

- di attivare la commissione anticorruzione, creata appositamente per far luce sulle vicende del Mose, ma mai divenuta operativa.