



Venezia, 31-05-2012

nr. ordine 1240

Prot. nr. 145

Al Sindaco Giorgio Orsoni

e per conoscenza

Al Presidente del Consiglio comunale

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Ai Capigruppo Consiliari

Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: SONO SICURE LE CERNIERE DEL SISTEMA MO.S.E. ? E CHI CONTROLLA I CONTROLLORI IN MATERIA DI SALVAGUARDIA ? L'Amministrazione Comunale faccia il possibile affinché siano attivate le doverose e necessarie verifiche sui lavori per le dighe mobili e l'operato di Consorzio Venezia Nuova e Magistrato alle Acque

Tipo di risposta richiesto: in Consiglio

Interrogazione urgente

Il sottoscritto Consigliere comunale,

premesso che in data 22 novembre 2006, in sede di Comitato Interministeriale comunemente noto come Comitatore, il Governo nazionale imponeva – nonostante la ferma opposizione del Comune di Venezia e la richiesta che fossero realizzate soluzioni progettuali alternative più efficaci e di gran lunga meno costose ed impattanti – l'apertura dei cantieri per la costruzione del sistema di dighe mobili alle bocche di porto per la regolazione dei flussi di marea in ingresso nella Laguna di Venezia (cosiddetto sistema Mo.S.E.);

rammentato che, proprio in quella sede, gli unici impegni formali che la nostra Amministrazione Comunale riusciva a strappare allo Stato centrale erano "il monitoraggio indipendente dei cantieri dell'opera" e "la assicurazione che, nonostante le ingenti risorse previste per la sua realizzazione, garantite dai meccanismi della Legge Obiettivo, sarebbe stato assicurato negli anni successivi il flusso di finanziamenti necessari per la manutenzione ordinaria e straordinaria della Città e del suo patrimonio", come prescritto dalla Legislazione speciale per Venezia attualmente vigente ;

ribadito che proprio in quell'occasione (in data 23 novembre 2006) il sottoscritto notava come fosse "la prima volta nella storia che una scelta così determinante in materia di salvaguardia veniva presa contro il parere della Città" e che si era giunti a questo esito "per l'enorme potere di condizionamento esercitato dalla lobby affaristica che prende il nome di Consorzio Venezia Nuova, un monopolista che ha speso e spende ingentissime risorse pubbliche, fuori da ogni controllo pubblico, inquinando la vita economica della città e quella istituzionale del Paese. Un elemento distorsivo del mercato e della politica, che va in ogni modomesso in discussione e superato" ;

visto che neppure uno tra gli impegni formalmente assunti dallo Stato in occasione del "via libera al Mo.S.E." è stato nel frattempo rispettato: non è stato istituito alcun dispositivo di "monitoraggio indipendente" dei cantieri dell'opera e, da allora, ad opera dei diversi Esecutivi nazionali succedutisi, le risorse destinate agli interventi per la salvaguardia della Città, previsti dalla Legge Speciale, si sono progressivamente ridotte, fino allo zero;

visto inoltre che, nel frattempo, lo Stato ha garantito un continuo flusso di cassa per il finanziamento del cosiddetto sistema Mo.S.E., calcolabile approssimativamente in circa 650 (seicentocinquanta) milioni di Euro all'anno, per un costo complessivo dell'opera che, al termine dei lavori, dovrebbe ammontare a circa 5,5 miliardi di Euro (cinque miliardi e cinquecento milioni) con un significativo incremento rispetto a quanto previsto dal progetto definitivo approvato nel 2006 dal Comitatore; mentre non vi è alcuna certezza per quanto riguarda l'effettivo stanziamento e trasferimento delle risorse deliberate per l'anno 2011 a favore degli interventi prescritti dalla Legge Speciale, che erano state ottenute dal Sindaco di Venezia in sede dell'ultima riunione del Comitatore (22 luglio 2011) nella misura di 50 (cinquanta) milioni di Euro per i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino-Treporti;

riscontrato che, nel corso del programma giornalistico "Off the Report" trasmesso in data 27 maggio 2012 da servizio pubblico radiotelevisivo Rai Tre, emergevano – in merito ai lavori di costruzione del sistema Mo.S.E., all'operato del concessionario unico Consorzio Venezia Nuova e del Magistrato alle Acque, e dell'intreccio di incarichi ad essi collegato – informazioni inquietanti non precedentemente note;

e, in particolare, a proposito del cruciale e delicatissimo problema di natura ingegneristica relativo alla realizzazione delle cosiddette "cerniere" che dovrebbero garantire la connessione tra le paratoie delle dighe mobili e i relativi cassoni di

alloggiamento, ben tre autorevoli testimonianze (quelle del già Presidente del Magistrato alle Acque Ing. Maria Giovanna Piva, del già componente del Comitato Tecnico di Magistratura Ing. Lorenzo Fellin, Professore ordinario di Impianti elettrici per l'energia presso l'Università di Padova, e di un anonimo Ingegnere progettista dello stesso Consorzio Venezia Nuova) denunciavano come le scelte realizzative (cioè a favore di "cerniere" in acciaio saldato, ad opera della società FIP controllata dalla Mantovani SpA, socio di maggioranza dello stesso CVN, piuttosto che in acciaio fuso come inizialmente previsto) operate dal Concessionario unico e avallate dallo stesso Magistrato alle Acque non garantiscono affatto che tale decisiva componente tecnica di funzionamento del cosiddetto Mo.S.E. sia in grado di assicurare adeguatamente "tenuta e funzionalità" dell'intero sistema e, quindi in ultima analisi, le migliori condizioni di sicurezza possibili per la Laguna e la Città di Venezia ;

considerato che tali circostanze, fondate su autorevoli ed attendibili testimonianze e un'altrettanto indiscutibile documentazione (studi e perizie già depositati agli atti dei lavori del Comitato Tecnico di Magistratura), non possono che destare grave preoccupazione, sia per gli eventuali rischi che tali scelte progettuali e realizzative potrebbero comportare per la pubblica incolumità e la tutela del patrimonio ambientale, monumentale, storico e architettonico della Città nel suo insieme, sia per la mancanza di corretta informazione, di trasparenza e di adeguato coinvolgimento delle Istituzioni pubbliche (il Comune per primo) su scelte decisive per la Città stessa, sia infine per il permanente anomalo intreccio di ruoli ed incarichi, e gli evidenti conflitti d'interesse, che di fatto il totale affidamento della delicatissima materia della Salvaguardia al Concessionario unico continua a determinare ;

ritenuto, infine, pertanto non più rinviabile la necessità di riaffermare il protagonismo dell'Amministrazione Comunale in materia di Salvaguardia e, più in generale, la piena sovranità del Comune e dei suoi rappresentanti democraticamente eletti sul proprio territorio e le proprie acque, rispetto a poteri e interessi opachi che vi operano svincolati da alcun effettivo controllo ;

CHIEDE AL SINDACO di intervenire nei confronti del Governo nazionale e dei competenti organi dello Stato affinché:

1) sia data attuazione con urgenza, in modi e forme da concertare con lo stesso Comune di Venezia, a quei dispositivi di "monitoraggio indipendente", mai definiti e posti in essere ma su cui lo Stato si era formalmente impegnato in sede di Comitato Interministeriale in data 22 novembre 2006, dell'attività di cantiere del sistema Mo.S.E. e, più in generale, di tutta l'attività di studio, progettazione, esecuzione e gestione della Salvaguardia attualmente affidati al Consorzio Venezia Nuova e di fatto sottratti a qualsiasi controllo ad esso esterno;

2) siano fino in fondo verificate, secondo la metodologia della "due diligence tecnica" con il determinante apporto di autorevoli contributi indipendenti, le circostanze denunciate pubblicamente dall'Ing. Maria Giovanna Piva (anche a proposito della sua rimozione dall'incarico di Presidente del Magistrato alle Acque), dal Prof. Lorenzo Fellin (anche a proposito del suo allontanamento dal Comitato Tecnico di Magistratura) e da un anonimo Ingegnere progettista dello stesso CVN, relativamente alle condizioni di "tenuta, funzionalità e sicurezza" che delicati dispositivi tecnici del sistema Mo.S.E. dovrebbero assicurare ;

3) sia reso pubblico e trasmesso anche al Comune di Venezia il dettagliato elenco dei componenti delle Commissioni di Collaudo che, sulla base del riconoscimento di lauti compensi calcolati percentualmente sull'importo delle opere sottoposte a collaudo, devono pronunciarsi sul sistema Mo.S.E. e, in particolare, sulla congruità delle opere stesse in rapporto ai considerevoli stanziamenti finanziari dello Stato; risulterebbe infatti allo scrivente che, tra i Collaudatori componenti le Commissioni preposte, vi sarebbero – in condizione di evidente conflitto d'interesse – figure apicali delle Amministrazioni Centrali dello Stato che attualmente assicurano la continuità dei flussi di cassa allo stesso Concessionario Unico;

4) sia, infine, affrontato in termini di assoluta pubblicità e trasparenza il tema delle "compensazioni" da devolvere alla Città, relative agli impatti delle opere del sistema Mo.S.E. da definirsi percentualmente sul totale dei trasferimenti statali destinati alla realizzazione delle opere stesse.

Venezia, 30 maggio 2012

Giuseppe Caccia