

Dopo 15 anni il Mose di Venezia resta una incompiuta

Il cantiere partì una quindicina di anni fa. Ma il Mose di Venezia, tra inchieste e arresti, è ancora da terminare. Mancano 200 milioni di fondi e le gare per i fidi bancari sono andate deserte. ► pagina 11

Impresa & territori

Grandi opere. Mancano 200 milioni per completare il progetto

Il Mose di Venezia dopo quindici anni resta un'incompiuta

Banche alla finestra: a vuoto le gare per i fidi

Jacopo Giliberto

VENEZIA

■ Per finire il Mose contro l'acqua alta di Venezia mancano all'appello gli ultimi 221 milioni di euro. Meglio: gli ultimi 221 milioni ci sono, sono stati stanziati dal Governo ma (come al solito) vengono distillati dal bilancio dello Stato a goccia agocchia, con parsimonia infinita. Così il Consorzio Venezia Nuova — l'organismo che costruisce l'opera e la gestirà, ora commissariato sotto controllo attentissimo dopo decenni di gestione in stile babilonese — ha emanato due bandi europei per chiedere quali banche volessero anticipare 200 milioni stanziatissimi e stragarantiti dallo Stato. Male due gare sono andate deserte. Da tutta l'Unione europea, non si è presentata all'appello nemmeno una casa di risparmio, non una banca di credito cooperativo, nemmeno una cassarurale di un Paese remoto.

Spesi finora 5,5 miliardi

Finora il progetto Mose è costato 5 miliardi e 493 milioni. Ed è quasi finito 15 anni dopo il via libera politico. Il grosso dei lavori è completato e manca la parte finale: sono già state incernierate al fondale tre delle quattro dighe mobili che chiuderanno fuori dalla laguna il mare quando si alzerà troppo.

Il Mose dovrà difendere Ve-

nezia dalle acque alte eccezionali. Le dimensioni bibliche si leggono anche nei nomi alterati nel loro accrescitivo: il Comitato ne approvò il Progetto il 3 aprile 2003. Il Mose è la sigla di Modulo sperimentale elettromeccanico, il prototipo di una singola paratoia che venne realizzato 30 anni fa per provarne la meccanica. Questo singolo elemento di acciaio faceva pensare all'episodio biblico di Mosè che divise le acque del mare e protesse il suo popolo. In questo caso, sono dighe mobili a scomparsa che quando l'acqua dell'Adriatico salirà troppo verranno sollevate per chiudere e isolare la laguna.

Trentaquattro anni

I 15 anni dal Comitato che deliberò l'opera sono solamente la parte finale di un progetto che risale a mezzo secolo fa, a quel 4 novembre del 1966 quando ci fu l'acqua alta più devastante per Venezia; da allora la città cominciò a svuotarsi di abitanti e a trasformarsi in un turistico feroce. Seguirono la Legge Speciale per Venezia e una legge che nell'aprile del 1984, cioè 34 anni fa, individuò proprio nelle dighe a scomparsa la soluzione per salvare dal mare la città.

Il 3 aprile 2003 il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia, cioè il Comitato, diede il via libera al

progetto. Un mese dopo, era il maggio 2003, il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi fece la cerimonia di posa della prima pietra e il ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, pronosticò con ottimismo che l'opera sarebbe stata pronta dopo 8 anni, cioè nel 2011. Tre anni dopo, estate 2014, tutto si fermò per un'inchiesta sulle spese faraoniche del Consorzio Venezia Nuova, con 35 arresti, la stima di tangenti per 40 milioni e il blocco totale dei lavori.

Un paio d'anni

Il pronostico ottimista di Lunardi era del tutto sballato. Ottimista pare anche il cronoprogramma attuale, che stima la conclusione dei lavori per l'inverno prossimo, dicembre 2018. Lo ha ammesso lo stesso presidente dell'Anac Raffaele Cantone — che guida il commissariamento del Consorzio Venezia Nuova — secondo il quale i lavori «si protrarranno



Peso: 1-1%, 11-23%

almeno fino al 2019-2020». Una previsione realistica fa pensare al pieno funzionamento dall'estate-autunno 2021.

Lavori in corso

Ormai mancano solamente le ultime 20 paratoie di San Nicolò delle 78 che formano le quattro barriere alle bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia. I lavori dovranno fermarsi per il passaggio estivo delle odiosamate navi da crociera e ricominceranno in autunno. Poi mancano gli impianti accessori, come compressori, arredi, ascensori,

condutture. Gli edifici fuori terra saranno valutati in dibattito pubblico dai cittadini. Finiti i lavori, i collaudi e rotta la bottiglia di spumante per il varo, il funzionamento a regime costerà 80 milioni l'anno.

I bandi a vuoto

Gli ultimi 221 milioni di euro già stanziati saranno erogati entro il 2024. Ma bisogna pagare i lavori e servono subito. Così il Consorzio Venezia Nuova aveva bandito l'estate scorsa una prima gara da 50 milioni. Zero offerte. Un mese fa è scaduta senza offerte anche una

seconda gara fra le banche europee per anticipare altri 150 milioni; in palio anche il servizio di tesoreria. Più che per i dubbi sulla validità dell'opera o sulle contestazioni nimby, con ogni probabilità le banche europee hanno ritenuto poco remunerative entrambe le gare.

GLI STANZIAMENTI LENTI

I fondi statali sono stati approvati ma i tempi di erogazione restano troppo lunghi; ora si prevede di arrivare almeno al 2021



Dighe a scomparsa. Il Mose è formato da grandi paratoie mobili per tagliare l'acqua alta fuori dalla laguna



Peso: 1-1%, 11-23%