



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Class. 218/CIU

Oggetto: interpellanza urgente n. 2-00047 Onorevole Pellicani e altri (PD).

Il sistema MoSE è un'opera segnata, come è noto, da gravissimi episodi di corruzione che hanno generato inchieste, processi, commissariamenti e da ultimo la nomina di una *task force*, per indagare sulle cause della paralisi dei lavori e far luce sull'intricata vicenda di malaffare.

La verità comincia a farsi strada, potremo così cominciare a parlare di un ritorno alla legalità; risultano però ancora aperte alcune questioni che richiedono approfondimenti e gli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) e il Prefetto di Roma sono al lavoro per l'individuazione di una soluzione che possa gettare le basi per la futura gestione della laguna di Venezia.

Per una più precisa analisi della vicenda premetto che bisogna distinguere il Piano generale degli interventi, oggetto della Convenzione al Consorzio Venezia Nuova e dell'attuale commissariamento, e il sistema di barriere mobili, cioè il MoSE propriamente detto. La concessione riguarda la salvaguardia dell'intera laguna attraverso una serie variegata di interventi; ciò di cui parliamo oggi è soltanto l'intervento principale, cioè il MoSE, cioè le opere alle bocche di porto.

Il Provveditore interregionale per le opere pubbliche Veneto - Trentino Alto Adige- Friuli Venezia Giulia ha comunicato che lo stato d'avanzamento dei lavori del MoSE è attestato a oltre il 93%, mancano la posa in opera delle paratoie di una bocca di Lido, alcune opere civili e la maggior parte degli impianti elettrici, meccanici e di sicurezza vari; la percentuale dei lavori eseguiti è molto alta, tuttavia gli impianti o le stesse paratoie sono propedeutici al funzionamento del sistema.

Questa opera particolarmente complessa è oggetto di attenzione sia del mondo scientifico sia della popolazione e di quanti, a vario titolo, gravitano nella sfera sociale ed economica della città di Venezia; di conseguenza, è necessario analizzare attentamente ogni singolo aspetto, nella massima trasparenza possibile, per evitare, finalmente, quello che finora non si è voluto evitare: lo spreco di danaro pubblico e il proliferare di ricorsi che rallentano inesorabilmente la realizzazione delle opere, finendo per gravare sulle tasche e sulla vita dei cittadini.

Sempre il Provveditore ha segnalato che i cantieri sono praticamente inoperosi dalla fine del 2017 e che nei primi tre mesi del corrente anno risultano spesi circa 12 milioni di euro in totale; tra le cause anche il contenzioso insorto tra le imprese esecutrici e gli Amministratori straordinari.

Il costo contrattualmente definito del sistema MoSE, formalizzato in atti e provvedimenti, è pari a 5.493,154 milioni di euro, interamente finanziato.

In ordine alla reale condizione delle opere realizzate, il Provveditore informa che l'8 febbraio 2018 gli Amministratori straordinari hanno trasmesso alla stampa un elaborato che illustra le principali criticità tecniche rilevate e la stima dei presunti costi (paratoie-risonanza, bocche-accumulo sedimenti, cassoni-giunti gina ed omega, corrosioni-barre inghisaggio elementi femmina, corrosioni-gruppi cerniera-tensionatori, Malamocco-conca-nuova porta lato mare e interventi di adeguamento porta lato laguna, lunata di Lido, Jack up-Mose 1, controllo affidabilità complessiva del sistema, tubazioni di Malamocco).

Tali criticità sono principalmente un esito del troppo tempo trascorso per la realizzazione del MoSE; il Provveditore riferisce che gran parte di esse sono imputabili alla totale mancanza di cura, manutenzione e attenzione da parte del Consorzio Venezia Nuova, che detiene di fatto e di diritto la custodia delle opere fino alla loro completa realizzazione e al collaudo finale del sistema.

La situazione di stallo venutasi a determinare ha condotto alla nomina del Gruppo di lavoro inter-istituzionale formato da esperti del Ministero delle infrastrutture, dell'ANAC e della Prefettura di Roma con il mandato di acquisire elementi informativi e valutazioni in particolare sulla gestione dei finanziamenti

stanziati per la realizzazione degli interventi per la salvaguardia della laguna di Venezia

Il Gruppo, sulla base dell'esame dell'utilizzo delle somme derivanti dalle Convenzioni, ha concluso che il Consorzio Venezia Nuova ha impiegato i "residui" (entrate/uscite/onere del concessionario) relativi a tutte le convenzioni, anche per esborsi non coerenti con le disposizioni contenute nella Convenzione iniziale del 1991.

Nei citati residui sono ricomprese somme non attribuibili al compenso del concessionario, ma riconducibili ad incassi per opere per le quali il Consorzio non ha effettuato i relativi pagamenti

In tale contesto, fermo restando che i costi straordinari possono in alcuni casi essere ricondotti ad "atti necessitati", emergono comunque, nel periodo 2013/2017, costi di struttura ovvero costi di gestione per oltre 55 milioni di euro - di cui oltre 37 milioni relativi al periodo 2015/2017 - che avrebbero dovuto essere spesi con il compenso del concessionario o con somme messe a disposizione dai consorziati (in caso di incapienza) e non con denaro destinato al pagamento delle opere.

Inoltre, il Gruppo di lavoro ha dato evidenza:

- del ritardo nella messa a disposizione delle risorse statali e, conseguentemente, nel pagamento dei SAL (Stati di Avanzamento dei Lavori);
- delle criticità evidenziate dagli Amministratori straordinari nella relazione al Prefetto di Roma per il 2017 tra le quali il ripianamento del disavanzo di esercizio 2014 per 28 milioni di euro, il pagamento di 21,5 milioni di euro all'Agenzia delle Entrate per sanzioni relative ad accertamenti fiscali ante commissariamento e l'esposizione delle Consorziato, anche con riferimento alla restituzione delle somme oggetto di fatture false per 40,8 milioni di euro.

Inoltre, è stato rilevato che la circostanza in virtù della quale il meccanismo di rendicontazione alla BEI delle opere da finanziare sia, di fatto, non riconciliabile con i SAL sulla base dei quali il Provveditorato erogava le somme destinate al pagamento delle opere, ha prodotto un disallineamento che - in presenza di un controllo meramente contabile da parte del Provveditorato - ha consentito al Consorzio, nel 2014, di effettuare pagamenti ad imprese consorziate per oltre 76 milioni di euro in

maniera difforme alle regole previste dal contratto di finanziamento, destinando "eccedenze" a soggetti già beneficiari di prestito BEI.

Tale scelta, i cui effetti economici non sono stati ammortizzati negli anni successivi, ha costituito una delle concause del determinarsi della mancanza di liquidità per il pagamento di lavori eseguiti da imprese non beneficiarie di prestito BEI.

In relazione a ciò, il MIT ha ritenuto opportuna una segnalazione alla Corte dei conti.

Tenendo conto della opportunità di un approccio che contempi la definizione generale delle attività da porre in essere con riferimento al completamento delle opere, all'avviamento del sistema e alla gestione dello stesso, obiettivo di questo Governo è garantire la sicurezza e il risanamento della città di Venezia e dell'ambiente lagunare, al fine di un pieno ed effettivo ripristino della legalità.