



Commissario Straordinario per il M.O.S.E.

Roma, 6 marzo 2020
Prot. U **xx**/2020

RELAZIONE TRIMESTRALE

I° TRIMESTRE

dicembre 2019 – marzo 2020

Nel primo trimestre successivo alla sua nomina¹, l'attività del Commissario Straordinario si è sviluppata contemporaneamente lungo le direttrici d'azione di seguito descritte.

1. AZIONI CONOSCITIVE VOLTE A STABILIRE L'ESATTO AVANZAMENTO DELLE OPERE DEL SISTEMA MOSE

Si è proceduto mettendo a confronto due linee informative:

- una linea indiretta, proveniente dal Concessionario dell'opera, a cui è stata richiesta una *Due Diligence* tecnico-amministrativa da cui fosse possibile evincere:
 - i. stato di avanzamento dell'opera nelle sue varie componenti edili, impiantistiche e informatiche,
 - ii. criticità tecniche emerse in corso di esecuzione e/o a valle di eventi imprevisi,
 - iii. necessità di interventi di ripristino e/o migliorativi,
 - iv. stato di approvazione degli interventi e di loro consegna alle imprese,
 - v. costi connessi ai diversi interventi,
 - vi. quadro delle procedure di gara e conseguenti affidamenti;
- una linea diretta, costituita da analisi in loco svolte dallo stesso Commissario e/o da collaboratori appartenenti alla sua struttura, che hanno riguardato:
 - i. visite ai cantieri presso le tre bocche di Lido, Malamocco e Chioggia,

¹ Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 novembre 2019, registrato alla Corte dei Conti in data 6 dicembre 2019 al n. reg. 2334, recante la nomina dell'arch. Elisabetta Spitz quale "Commissario Straordinario incaricato di sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento del modulo sperimentale elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia della Laguna di Venezia."

- ii. partecipazione a diverse prove di sollevamento delle barriere,
- iii. sopralluogo alle aree proposte per accogliere le attività manutentive – in particolare l’area Ex Pagnan a Porto Marghera.

Attraverso le visite in loco è stato possibile verificare e puntualizzare le informazioni della *Due Diligence* e incrociarle con i dati di pianificazione degli interventi messi a disposizione dal Concessionario. Ne è emerso un quadro che permette di avere un focus su potenziali elementi di criticità e/o fattori di stasi da tenere sotto monitoraggio.

2. VALUTAZIONI STRATEGICHE E INDIRIZZI OPERATIVI (ORIZZONTE DI BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO)

BREVE PERIODO

A. Un’attenta valutazione dello stato di avanzamento dell’opera (cfr. paragrafo 1), messo in relazione agli ultimi avvenimenti di marea che hanno pesantemente interessato la laguna nei mesi finali del 2019, ha indotto a prendere in considerazione un’accelerazione delle tempistiche di ultimazione di alcune sue parti, segnatamente quelle strettamente indispensabili al sollevamento di tutte o di parte² delle barriere, al crearsi di condizioni meteomarine che facciano prevedere una situazione di “emergenza” anche prima del completamento dell’opera, previsto per il 31 dicembre 2021.

Da una verifica tecnica svolta insieme a Provveditorato competente³ e Concessionario dell’opera, è emersa la fattibilità di tale impostazione, con cui si darà la precedenza nell’esecuzione delle opere ad alcuni interventi - prevalentemente impiantistici - anziché ad altri, in modo da garantire i seguenti essenziali step intermedi:

- a. messa in servizio in ciascuna barriera di tre compressori (necessari al sollevamento e al successivo abbattimento delle barriere in modo sufficientemente rapido e sicuro) e del relativo impianto aria servizi e strumenti, attraverso i collegamenti elettromeccanici e l’interfaccia al software di controllo;
- b. test di sollevamento di due bocche su tre entro fine maggio 2020;
- c. test di sollevamento di tutte le bocche contemporaneamente entro fine giugno 2020;
- d. barriere funzionanti in caso di situazioni di “emergenza” a partire da luglio 2020.

Tale soluzione è stata consolidata in un cronoprogramma di dettaglio che riguarda il primo semestre 2020 e che costituisce una parte della più ampia visione esecutiva in corso di elaborazione (cfr. successiva sezione “Medio periodo”).

Si è contemporaneamente palesata la necessità di avere, al termine del semestre, la disponibilità di almeno quattro squadre (una per ciascuna barriera, a fronte dell’unica attualmente operante) addestrate per eseguire i sollevamenti contemporanei delle barriere. In relazione a questa esigenza, su input del Commissario Straordinario, il Concessionario ha individuato i soggetti deputati a costituire tali squadre e ha impostato un piano di formazione compatibile con il cronoprogramma di cui sopra.

² In funzione di volta in volta della combinazione di altezza e gradiente di marea e vento

³ Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche di Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia

- B. A seguito delle visite ai cantieri delle bocche a cui si è accennato (cfr. paragrafo 1), è stata avviata una ricognizione, tuttora in corso, delle aree di cantiere rilasciabili in quanto non più essenziali al completamento dell'opera. Ad esito di tale ricognizione sarà possibile restituire ai territori di appartenenza, e quindi alle amministrazioni competenti e, in ultima battuta, alla popolazione locale, porzioni di suolo sino ad ora occupate da lavorazioni cantieristiche che, tuttavia, per l'avanzato stadio di esecuzione delle opere, non risultano più indispensabili.
- C. La situazione di criticità in termini di liquidità immediata per il Concessionario che si è recentemente palesata (richiamata anche nel paragrafo successivo) sommata alla necessità di dare continuità all'esecuzione dell'opera – con particolare riferimento all'attuazione del cronoprogramma di cui al precedente punto A. – ha richiesto azioni non ordinarie di contabilità. Il Commissario Straordinario, pertanto, a seguito di richiesta da parte del Provveditorato competente e in coerenza con i poteri-doveri che le sono stati attribuiti, ha autorizzato, a valere sulla contabilità speciale, un pagamento anticipato al Concessionario per alcuni interventi finanziati con contabilità ordinaria, per i quali, tuttavia, la cassa non era ancora disponibile, scongiurando in tal modo una fase di stallo delle opere.

MEDIO PERIODO

- A. A partire dalle azioni conoscitive di cui al paragrafo 1., si sta strutturando, sotto forma di cronoprogramma, un quadro pianificatorio complessivo degli interventi di completamento, di ripristino e propedeutici all'avviamento che, una volta completata la verifica e il perfezionamento - ancora in corso - costituirà contemporaneamente:
- lo strumento per un'azione puntuale di verifica progressiva dell'andamento delle opere;
 - il supporto ad un monitoraggio dei costi dell'opera in relazione alla provvista finanziaria via via disponibile;
 - uno degli elementi di guida per gli indirizzi operativi che verranno indicati dal Commissario Straordinario.
- B. È in corso una verifica complessiva delle necessità residue di risorse economiche tanto per la fase di completamento dell'opera che di suo avviamento, delle disponibilità finanziarie già stanziata e di quelle ancora svincolabili per sopperire al fabbisogno complessivo. Tale attività, indirizzata a garantire la completa eseguibilità dell'opera sia in termini di provvista che di cassa, sta comportando verifiche tanto con il Concessionario e il Provveditorato competente, che con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con la Ragioneria Generale dello Stato.

LUNGO PERIODO

- A. Traguardando il completamento dell'opera, il Commissario Straordinario sta operando per tratteggiare e impostare le fasi successive e complementari, ovvero:
- il collaudo integrato prestazionale dell'opera, per il quale sono in corso articolate valutazioni circa la dimensione, la composizione, le competenze e la provenienza dell'organismo di collaudo;
 - la fase di avviamento e gestione dell'opera una volta completata e collaudata, per la quale sono in corso articolate valutazioni soprattutto riguardo alla forma giuridico-

amministrativa della futura struttura di governance, allo schema organizzativo della stessa e ai profili di competenza delle risorse ad essa necessarie;

- il piano delle manutenzioni, per il quale sono in corso articolate valutazioni soprattutto riguardo le più efficaci ed economiche modalità di esecuzione degli interventi manutentivi, tenendo conto della complessità ambientale di buona parte delle lavorazioni in relazione ai siti sin qui individuati per l'esecuzione delle stesse.

Degli elementi sin qui accennati si potrà dare più vasto e dettagliato riscontro nelle future Relazioni trimestrali con l'avanzare dell'operatività della struttura del Commissario Straordinario.

3. RELAZIONI CON ISTITUZIONI E ALTRE PARTI A VARIO TITOLO INTERESSATE ALL'ESECUZIONE DELL'OPERA

Data la complessità dell'opera e i numerosi effetti che il suo funzionamento potrà dispiegare sulle diverse attività della laguna, è apparso indispensabile, nonostante le proficue attività della Cabina di Coordinamento dell'Informazione incardinata presso la Prefettura di Venezia e ferma restando la stretta collaborazione istituita sin dalla prim'ora con il Provveditorato competente, un confronto fattivo con le principali istituzioni locali, rappresentate principalmente dalle amministrazioni dei comuni interessati dalle opere del MOSE – Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti – nonché, per le ricadute su tutti gli aspetti connessi alla navigazione, da Capitaneria di Porto e Autorità di Sistema Portuale.

Se tale azione è consistita inizialmente in momenti di confronto di natura strategica, è emersa anche la volontà comune di una collaborazione maggiormente operativa, sia nell'immediato che nella fase di avvio dell'opera, volontà che si sta concretizzando nell'istituzione di tavoli di lavoro ristretti e dedicati.

Inoltre, sebbene entro una cornice di visuale ampia, vengono mantenuti contatti con finalità principalmente informative con le principali amministrazioni centrali a vario titolo interessate, ovvero, oltre ovviamente con lo stesso Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, anche con Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero degli Interni, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali.

Da ultimo, principalmente per effetto del recente palesarsi di una situazione di seria criticità per il Concessionario in termini di liquidità immediata e pianificazione delle risorse finanziarie residue, si è resa necessaria anche un'azione di confronto con sindacati e imprese consorziate, tutt'ora in corso, finalizzata a inquadrare correttamente le problematiche emerse e a convogliarle verso una risoluzione rapida e soddisfacente per tutte le parti.

A mero titolo conoscitivo si precisa che le attività sopra descritte sono state svolte contemporaneamente alla fase, all'attualità pressoché conclusa, di organizzazione della struttura del Commissario Straordinario in termini principalmente di:

- logistica per la sede di Roma e per la sede distaccata a Venezia presso il Provveditorato;
- dotazioni informatiche e di attrezzature strumentali;
- procedure per l'avvalimento di personale da altre amministrazioni pubbliche e società controllate;
- affidamento degli incarichi consulenziali a supporto dell'operatività;
- procedura per rendere eseguibile la contabilità assegnata;

- regolamentazione interna per gli aspetti connessi ad acquisti di beni e servizi.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
Arch. Elisabetta Spitz