

CAMBIAMENTI CLIMATICI: 750 INGEGNERI STUDIANO IL MOSE

Ha riscosso un buon successo, l'evento organizzato dal **Consiglio Nazionale Ingegneri**, Ordine Ingegneri Venezia, Collegio Ingegneri Venezia e Federazione Ordine Ingegneri Veneto.

Esperti e Istituzioni si sono confrontati sul Mose, opera idraulica unica al mondo.

Obiettivo n. 1: difendere Venezia dai cambiamenti climatici

La capacità progettuale dell'ingegneria italiana e quella realizzativa dell'imprenditoria italiana impegnata per il MoSE, non seconde a nessuno e riconosciute in tutti gli ambienti scientifici competenti, offre ampie garanzie verso il raggiungimento del difficile obiettivo.

Il traguardo comune da raggiungere è che funzioni il sistema di chiusura temporanea delle bocche di porto e garantisca la sopravvivenza di Venezia sempre più minacciata dalla evoluzione dei cambiamenti climatici che interessano il nostro pianeta.

Questo lo scenario che ha fatto da sfondo al convegno nazionale dello scorso 8 febbraio in Ateneo Veneto - coordinato da Paolo Possamai, Direttore La Nuova Venezia - trasmesso in diretta streaming in diverse sedi italiane degli Ordini Ingegneri.

Ai 250 tecnici presenti nell'Aula Magna, sono stati registrati oltre 500 professionisti accreditati in streaming per un totale di oltre 750 ingegneri. Altre 80 persone del pubblico hanno seguito i lavori dal multi schermo allestito al piano superiore dell'Ateneo.

Convegno MoSE by CNI, Ordine e Collegio Ingegneri Venezia, FOIV

Ing. Carraro: "completare il MoSE ultimato al 93%"

"Il MoSE è un'opera molto complessa, unica al mondo: nessuno ha mai fatto delle chiusure di braccia di mare o lagune con installazioni sommerse come si è fatto qui a Venezia. Siamo in una città unica al mondo che richiede soluzioni tecniche assolutamente uniche ha dichiarato Mariano Carraro, Presidente dell'Ordine Ingegneri di Venezia -.

È un'opera che costa oltre 5 miliardi e mezzo e che costerà ulteriormente per la sua manutenzione, ma è straordinaria rispetto a qualunque altra opera di tipo analogo che è stata fatta nel mondo.

I problemi ci sono e il convegno di oggi ne ha messo in rilievo alcuni. L'opera è ultimata al 93% e sarebbe un errore non completarla. Confidiamo nel fatto che chi l'ha progettata abbia tenuto conto di tutti gli aspetti posti in rilievo oggi e cerchiamo di difendere questa città meravigliosa".

Ing. Pozzato: "confronto autorevole mai visto prima"

"Ci si è presentata un'occasione unica, dopo un silenzio assordante durato anni. A livello tecnico non c'è mai stata una comunicazione come quella di oggi.

Siamo riusciti a portare a questo convegno eccellenze in tutti i sensi.

Abbiamo avuto un confronto necessario, mai visto prima, grazie a conoscenze, persone autorevoli e personalità dotate di effettivo potere decisionale ha affermato il Presidente del Collegio Ingegneri Venezia, Maurizio Pozzato.

Noi ingegneri siamo le persone dedicate alla soluzione dei problemi, in questo senso penso che la giornata di oggi sia molto importante per arrivare a qualcosa di concreto".

Ing. Boschetto: "ci sono competenze tecniche per far fronte ai problemi"

"Si auspica che il MoSE sia completato, senza entrare nei particolari e nei tecnicismi, valutando esclusivamente l'aspetto di convenienza.

Se ci saranno dei problemi le professionalità e le competenze tecniche ci sono e si saprà far fronte a ogni possibile criticità trovando un'opportuna soluzione ha dichiarato Pasqualino Boschetto Presidente della Federazione Ordini Ingegneri del Veneto.

Riteniamo comunque irrinunciabile il completamento dell'opera, per poter mettere in funzione il MoSE, monitorandolo in modo da riuscire a capire sui fatti e non sulle previsioni".

Si alle critiche costruttive, ma accantoniamo le polemiche

Ciò di cui oggi la nostra categoria sente il bisogno hanno fatto presente molti ingegneri durante l'evento - è di accantonare le polemiche, di fare in modo che la negatività generata dalle scandalose vicende corruttive che la Magistratura è riuscita a far emergere e giudicare, sia tenuta nettamente separata dalle valutazioni, anche costruttivamente critiche su alcuni aspetti della progettazione, che devono essere finalizzate a contribuire positivamente alla realizzazione dell'opera la cui ultimazione non ammette più ritardi, ripensamenti ed incertezze decisionali.

E' necessario che tutte le energie e le attenzioni dei tecnici e degli amministratori, ma anche di un'opinione pubblica più correttamente informata e coinvolta, siano rivolte a favorire il superamento di eventuali criticità ed a consentire la migliore conclusione dei lavori, che garantisca il corretto funzionamento del sistema ed una efficace metodologia manutentiva delle opere.

Vincoli e complessità progettuali del MoSE

Durante i lavori è emerso che la scelta politica a monte, cioè a livello della sensibilità paesaggista ambientalista, ha fatto maturare un vincolo determinante, cioè l'obbligo di progettare un'opera sommersa. Ad oggi non esiste nessun'altra esperienza analoga e il vincolo progettuale ha impedito paragoni con le barriere del Reno, della Mosa e della Schelda in Olanda, quelle di Rotterdam, di San Pietroburgo e di Londra.

Quali sono state le ragioni della scelta politica di allora? Minimizzare l'impatto visivo sul delicato ambiente lagunare. Da qui l'ideazione del sistema a paratoie sommerse, e quindi non visibili, da innalzare in caso di necessità. Questa originale progettazione non ha eguali nel mondo e costituisce un'opera di natura quasi prototipale.

La sua realizzazione ha comportato innovative messe a punto progettuali durante il corso della realizzazione a seguito delle problematiche che via via sono emerse durante la fase esecutiva prima e quella gestionale poi.

Ora non sono ammissibili ritardi, occorre la cabina di regia

L'ultimazione dell'opera, secondo la Comunità degli ingegneri riunita all'Ateneo Veneto, non ammette più ritardi, ripensamenti e incertezze decisionali continuando nelle scie delle polemiche.

Si rende necessario invece individuare un soggetto gestore del sistema e che venga definita e posta in essere quanto prima una cabina di regia che coinvolga tutti gli Enti interessati e che definisca la metodologia e le regole atte a consentire la chiusura temporanea delle bocche di porto, assicurando tempestività decisionale ed operatività.

Vanno definitivamente messe a punto le metodologie e le procedure manutentive e quelle organizzative al fine di poter correttamente individuare sia le caratteristiche del soggetto che fungerà da gestore del sistema che l'attendibile ammontare della spesa annuale da finanziare per la gestione ordinaria.

I costi del MoSE, le opere complementari e la liquidazione lavori

Finora sono stati spesi 4,27 miliardi, pari al 93% del costo finale di 4,57 miliardi di euro.

Questo è il valore del MoSE propriamente detto, cioè le dighe mobili contro l'acqua alta di Venezia.

Se si aggiungono altri interventi correlati e meno «infrastrutturali» la spesa finora è stata 5,03 miliardi, pari al 92% di quella complessiva prevista di 5,49 miliardi.

Il raggiungimento del 93% della spesa per la sua realizzazione, rispetto ad un costo complessivo stimato di di 4,57 miliardi di euro, da una parte, e l'urgenza generata dal drammatico incremento delle acque alte eccezionali, dall'altra, non consentono oggi di ipotizzare teoriche e indimostrate soluzioni alternative, bensì impongono di ultimare il più rapidamente possibile l'opera, di collaudarla e di porla in esercizio.

Non è più il tempo dei dibattiti e delle discussioni che, pur legittimi, risultano oggi sterili ed inutili, si legge in una nota degli organizzatori dell'evento: il punto di non ritorno è stato

ampiamente superato.

E' tempo di fare bene e di concludere con urgenza!

Appare importante che sia garantita un'adeguata erogazione dei fondi necessari già stanziati (e di quelli che eventualmente si renderanno necessari) che si accompagni ad una sollecita liquidazione ed al tempestivo pagamento delle somme dovute per le opere eseguite.

Mose ordine ingegneri 2020-02-13 agenzia dns

[CAMBIAMENTI CLIMATICI: 750 INGEGNERI STUDIANO IL MOSE]