

ATENEIO VENETO

Convegno sul Mose Ci saranno anche i critici

VENEZIA. «Imparare dal passato e non ripetere più passi falsi ed errori». Il Mose è tornato di attualità, dopo l'acqua alta straordinaria del 12 novembre. E gli ingegneri si mobilitano in vista della conclusione e della sua gestione. Lo spiegheranno in un convegno sabato mattina all'Ateneo Veneto, organizzato dal Consiglio nazionale degli ingegneri e dall'Ordine veneto. «Molti si sono chiesti per quale ragione il Mose non fosse stato messo in funzione quella notte», si legge nel depliant del convegno, «i motivi sono molti, e questo convegno cercherà di esplicitarli». Ci saranno tra gli altri il responsabile del Centro maree Alvisè Papa, il progettista del Mose Alberto Scotti (Technital), Fabrizio Curcio, Enrico Foti e Luigi D'Alpaos. Moderatore della tavola rotonda Paolo Possamai, direttore della Nuova Venezia.

Riunione attesa. Perché è la prima volta che si parla di Mose dal punto di vista tecnico dopo lo scandalo e gli arresti del 2014. Iscrizioni già al completo. E anche molti ingegneri del Consorzio non hanno trovato posto.

Ci saranno anche i «critici» dell'opera. Vincenzo Di Tella, ingegnere con esperienze off-shore in tutto il mondo, non è mai stato tenero con il Mose. Ha scritto anche un libro in cui elenca le carenze «tecniche» dell'opera. «Ci sono due nodi non ancora risolti», dice, «che noi solleviamo inascoltati da anni: la risonanza delle paratoie in condizioni di mare agitato e le prove che sono state fatte in vasca senza considerare l'effetto scala, su modelli troppo piccoli. Di tutto questo vorremmo discutere in pubblico con i progettisti del Mose». —

A.V.



NETWORK TECNICO

INGEGNERI

architetti

INGEGNERI

INGEGNERI

INGEGNERI

INGEGNERI

INGEGNERI

INGEGNERI
CC

Cerca tra aziende, prodotti, news, software ...

iscriviti alla newsletter
se vuoi rimanere sempre aggiornatoMAGGIOLI
EDITORE

HOME ANTINCENDIO STRUTTURE E ANTISISMICA BIM SICUREZZA INVOLUCRO INFRASTRUTTURE NORMATIVA

LOGIN

IN EVIDENZA

Passaggi Sicuri

Collaudo Statico

Viadotto Morandi

Blocchi CAD

Esame di Stato Ingegneri

Tecnologie

Aziende

REGISTRATI

6 FEBBRAIO 2020 DI REDAZIONE IN PROGETTAZIONE ♥ 0

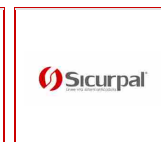
MOSE VENEZIA: UNA SFIDA PER LA SALVAGUARDIA DI UN PATRIMONIO UNIVERSALE



AZIENDE



scheda top



scheda top



La vasta opera ingegneristica

MoSE Venezia (MODulo Sperimentale Elettromeccanico), come erroneamente si crede, non si compone delle sole opere alle bocche ma di un articolato piano di interventi che interessa l'intera Laguna.

Oggetto di contestazioni e di un'inchiesta anticorruzione, il MoSE Venezia ha richiesto per la sua complessa realizzazione uno studio, quindi un'analisi ed una sperimentazione circa i molteplici aspetti ingegneristici dall'**estrema difficoltà tecnica** legata al contesto ambientale fatto di delicati equilibri morfologici, climatici e dell'ecosistema ma anche di aggressive condizioni saline e specifiche caratteristiche geotecniche.

Gli **interventi programmati** nel progetto MoSE Venezia, per la salvaguardia della Laguna, comprendono:

1. opere di regolazione delle maree alle bocche di porto per la difesa dalle acque alte eccezionali;
2. rialzo delle pavimentazioni pubbliche, realizzazione di opere meccaniche di difesa locale e realizzazione di margini lagunari per la difesa delle zone retrostanti dal moto ondoso e dalle acque alte;

VIDEO

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

3. ripristino e ricostruzione dei tratti di sponda, marginamenti e/o arginature;
4. ristrutturazione dei moli foranei in sinergia con la difesa dalle acque alte eccezionali alle bocche di porto.

Tra le opere MoSE Venezia progettate per la **difesa delle acque alte eccezionali** rientra, per le bocche di porto Lido, Malamocco e Chioggia, l'**installazione di paratoie** che si sollevano dagli alloggiamenti sul fondale dei canali. L'attivazione delle paratoie avviene quando il livello di marea supera una quota di salvaguardia predefinita a 110 cm rispetto al riferimento altimetrico di Punta della Salute.

Inoltre per garantire la difesa dalle acque è stata necessaria la realizzazione di **opere fisse complementari**, al fine di aumentare gli attriti nei canali di bocca e smorzare la vivacità delle correnti di marea, attenuando i livelli di quelle più frequenti.

Il punto focale del programma di opere MoSE Venezia è rappresentato dalle **barriere mobili** ideate per impedire gli allagamenti e poste alle bocche di porto, vale a dire le aperture lungo il cordone litoraneo che mettono in collegamento la Laguna di Venezia con il mare Adriatico. Un vero e proprio sistema di protezione per la città lagunare dalle acque alte, anche nel caso di un rilevante innalzamento del mare.

[Sei interessato all'idraulica marittima? Non perdere il volume edito da Maggioli Editore](#)

MOSE VENEZIA E LE BARRIERE

Le barriere del MoSE Venezia si sollevano per interrompere temporaneamente l'entrata del mare in Laguna che potrebbe provocare un **allagamento del territorio**, e restano operative solo durante l'evento di alta marea. Con l'abbassamento del livello del mare e della Laguna, le barriere paratoie vengono riempite d'acqua e rientrano nella propria sede.

In corrispondenza di ogni bocca di porto è prevista una struttura che permette il transito delle imbarcazioni anche quando le paratoie saranno in funzione per impedire un'acqua alta. Le barriere di difesa sono costituite da paratoie tra loro indipendenti che normalmente rimangono invisibili in alloggiamenti collocati nel fondale dei canali delle bocche di porto. Le paratoie sono **strutture in acciaio modulari e a scomparsa**; le loro superfici interne ed esterne sono trattate con speciali vernici anticorrosione e antifouling e prive di biocidi.

Vincoli progettuali legati a precisi indirizzi legislativi e governativi sono alla base della soluzione adottata, difatti l'opera si configura anche quale esito di una concertazione con altre realtà, enti ed istituzioni.

Alla bocca di porto di Lido sono state installate due barriere di paratoie mobili Lido Tre Porti (che è già stata completata) e Lido San Nicolò, una a Malamocco e una a Chioggia, per un totale di **78 paratoie**.



MOSE VENEZIA: BOCCA DI PORTO DI LIDO

La **bocca di porto di Lido** si trova nella parte Nord della Laguna a ridosso di Venezia. Per via dell'ampiezza della bocca di porto e la presenza di due canali con profondità diverse, al Lido sono state previste due schiere di paratoie MoSE: una sul canale di Treporti a Nord (21 paratoie per 420 metri) e una sul canale di San Nicolò a Sud (20 paratoie per 400 metri). Sul fondale della bocca di porto di Lido è stato eseguito un intervento di consolidamento col fine di evitare cedimenti differenziali della barriera.

Al centro della bocca di porto, tra le due schiere di paratoie, è stata realizzata una **nuova isola** di nove ettari sulla quale sono presenti edifici tecnici e gli impianti per il funzionamento delle due barriere. Lungo la sponda Nord della bocca, sul litorale di Treporti, è stato realizzato un ampio porto rifugio costituito da due bacini protetti dedicati al ricovero e al transito delle imbarcazioni e dei mezzi di soccorso quando le paratoie saranno in funzione.

Sul lato Sud della bocca è stato **ampliato il molo esistente**, per evitare sifonamenti e sormonti d'acqua. All'esterno della

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

bocca è stata completata la **scogliera curvilinea** che si sviluppa per circa un chilometro e che consente di smorzare la vivacità delle correnti di marea in ingresso in Laguna.

[Leggi anche: Moli a scogliera. Quali sono le fasi di costruzione?](#)

MOSE VENEZIA: BOCCA DI PORTO DI MALAMOCCO

La **bocca di porto di Malamocco** è la più profonda della Laguna, -14 metri. Sulla sponda sud della bocca, sull'isola di Pellestrina, è stata realizzata una conca di navigazione per consentire il passaggio delle grandi navi durante l'operatività delle paratoie. All'esterno della bocca è stata completata la scogliera curvilinea che si sviluppa per circa 1280 metri per smorzare l'azione delle correnti di marea e per garantire un bacino di acque calme per facilitare la manovra di entrata nella conca di navigazione.

Anche per questa bocca di porto gli interventi sono stati preceduti da un importante lavoro di consolidamento del fondale. Il progetto prevede per questa barriera **diciannove paratoie**, ciascuna delle quali è lunga 29,5 metri e larga 20 metri per uno spessore di 4,5 metri. Le paratoie sono incernierate ai sette cassoni di alloggiamento, le strutture in calcestruzzo installate all'interno del fondale; i cassoni sono larghi 48 metri e lunghi 60 metri, per un'altezza di 12,5 metri. In questo caso sono stati costruiti **cinque cassoni da tre paratoie ciascuno e due cassoni più piccoli da due paratoie**. I due cassoni di spalla ai lati del canale permettono l'accesso alle gallerie all'interno dei cassoni di alloggiamento.

MOSE VENEZIA: BOCCA DI PORTO DI CHIOGGIA

La barriera a **bocca di porto di Chioggia** è formata da **diciotto paratoie** mobili lungo tutto il varco di 360 metri tra le due sponde della bocca di porto. Il canale della bocca di porto è profondo 11 metri. La configurazione finale della bocca di porto prevede una scogliera lato mare (lunga 520 metri e alta 2,5 metri) per smorzare la corrente di marea in ingresso in laguna, l'area impianti sul lato sud e un grande porto rifugio sul lato nord per consentire il passaggio dei natanti quando le paratoie sono in esercizio e chiudono il canale.

Il porto rifugio è costituito da due ampi bacini, otto ettari lato mare e quattro ettari lato laguna, collegati tra loro da una doppia conca di navigazione considerato il traffico intenso di pescherecci, con punte di oltre cento mezzi all'ora. Le due conche sono lunghe 134 metri e profonde 16 metri.

Per ospitare le diciotto paratoie previste a Chioggia sono stati realizzati **sei cassoni di alloggiamento e due cassoni di spalla** necessari a raccordare la barriera alle sponde del canale di bocca. Ciascun cassone di alloggiamento è lungo 46 metri, largo 60 metri e alto 11,5 metri; è costituito da una struttura cellulare in calcestruzzo suddivisa in una serie di vani e locali su vari livelli. Per le opere a vista del MoSE alla bocca di porto di Chioggia, è stata elaborata ed approvata una proposta di inserimento architettonico e paesaggistico, definite dall'*Università IUAV*.

SOLUZIONI MOSE VENEZIA: COSA NON HA FUNZIONATO?

Se ne discute in un convegno organizzato da [Consiglio Nazionale Ingegneri](#), *Ordine Ingegneri Venezia*, *Collegio Ingegneri Venezia e Federazione Ordini Ingegneri Veneto*. L'appuntamento è per **sabato 8 febbraio a Venezia, alle ore 8.45**, presso l'Ateneo Veneto, Campo San Fantin.

La sera di martedì 12 novembre 2019 Venezia e le sue isole sono state travolte da un'acqua alta eccezionale, seconda solo a quella del 1966. Molti si sono chiesti per quale ragione il MoSE, in occasione di quell'evento, **non sia stato messo in funzione**.

Si tratta di una sfida che tutti devono saper cogliere per la salvaguardia di un patrimonio universale e irripetibile come Venezia e dei suoi abitanti. Gli ingegneri e l'ingegneria sono pronti a questa sfida e intendono promuovere un dialogo con tutti gli stakeholder che a diverso titolo saranno chiamati a gestire il MoSE. Questo è l'obiettivo che si propone il **convegno "Acque alte a Venezia: la soluzione MoSE"**.

Parteciperanno ai lavori, tra gli altri, **Armando Zambrano** (Presidente CNI), **Mariano Carraro** (Presidente Ordine Ingegneri Venezia), **Alberto Scotti** (Progettista del MoSE), **Luigi D'Alpaos** (Docente universitario di idraulica), **Cinzia Zincon** (Provveditore OOPP), **Elisabetta Spitz** (Commissario per il MoSE), **Giovanni Salmistrari** (Presidente Ance Venezia), **Fabio Dattilo** (Corpo V.V.F.), **Fabrizio Curcio** (Capo Dipartimento "Casa Italia") e **Salvatore Margiotta** (Sottosegretario di Stato Ministero Infrastrutture e Trasporti) cui saranno affidate le conclusioni. Chairman dell'evento **Paolo Possamai** (Direttore La Nuova Venezia).

Le iscrizioni sono al completo, pertanto il Convegno sarà trasmesso in streaming presso le sedi degli Ordini Ingegneri d'Italia che assicureranno il collegamento.

PER SAPERNE DI PIÙ LEGGI IL VOLUME:



MOSE DI VENEZIA

Fabio Manzone - Cristina Lovisari, 2018, Maggioli Editore

Un libro per ricordare la "acqua granda" ma anche per spiegare e divulgare l'immenso patrimonio di conoscenze sulla Laguna di Venezia che è stato acquisito, analizzando la storia che ha portato alla progettazione del sistema Mose: gli iter governativi e procedurali, l'analisi degli...

39,00€ 39,00 € [Acquista](#)

su www.maggiolieditore.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Se vuoi rimanere aggiornato su
"MoSE Venezia"
[ISCRIVITI alla nostra newsletter](#)

TAGGED: [INGEGNERIA MARITTIMA](#)

LEGGI ANCHE:



MOLI A SCOGLIERA. QUALI SONO LE FASI DI COSTRUZIONE?

12 DICEMBRE 2019 [♥](#) [0](#)

LASCIA UNA RISPOSTA

L'indirizzo email non verrà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento

Nome *

ATENEIO VENETO

**Esperti
 a convegno
 sul futuro
 dell'opera**

Acque alte a Venezia e la soluzione Mose. Se ne discuterà in un convegno organizzato da Consiglio nazionale ingegneri, Ordine di Venezia, Collegio ingegneri Venezia e Federazione ordini ingegneri Veneto. L'appuntamento è per oggi alle 9, nell'Aula magna dell'Ateneo Veneto.

Il convegno cercherà di offrire risposte puntuali, sul piano tecnico e su quello decisionale, agli interrogativi ancora in piedi, tenendo ben presente la complessità realizzativa di un'opera straordinaria, così concepita perché finalizzata alla difesa di una città unica, Patrimonio dell'Umanità. Gli Ingegneri intendono promuovere un dialogo con tutti gli stakeholder che a diverso titolo saranno chiamati a gestire il Mose. Parteciperanno ai lavori, tra gli altri, Armando Zambrano (Presidente Cni), Mariano Carraro (Presidente Ordine ingegneri Venezia), Alberto Scotti (progettista del Mose), Luigi D'Alpaos (Docente universitario di idraulica), Cinzia Zincone (Provveditore alle Opere pubbliche), Elisabetta Spitz (commissario per il Mose), Giovanni Salmistrari (Presidente Ance Venezia), Fabio Dattilo (vigili del fuoco), Fabrizio Curcio (capo dipartimento "Casa Italia") e Salvatore Margiotta (Sottosegretario di Stato Ministero Infrastrutture e Trasporti) cui saranno affidate le conclusioni. chairman dell'evento Paolo Posamai (direttore della Nuova Venezia). La sera di martedì 12 novembre Venezia e le isole sono state travolte da un'acqua alta eccezionale, seconda solo a quella del 1966. Molti si sono chiesti per quale ragione il Mose, in occasione di quell'evento, non sia stato messo in funzione. I motivi sono molti e oggi saranno resi espliciti. —





Questa mattina all'Ateneo Veneto il convegno degli ingegneri "Acque alte a Venezia: la soluzione Mose"

TOPICS: [Comune Di Venezia](#) [Venezia](#)
POSTED BY: [REDAZIONE](#) 08/02/2020

L'assessore comunale all'Ambiente, Urbanistica e Edilizia, Massimiliano De Martin, è intervenuto questa mattina all'Ateneo Veneto al convegno "Acque alte a Venezia: la soluzione Mose", organizzato dal [Consiglio Nazionale Ingegneri](#), dall'[Ordine degli Ingegneri](#) di Venezia, dal Collegio degli Ingegneri di Venezia e dalla Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto.

Lo scopo della conferenza era quello di offrire risposte puntuali, sul piano tecnico e decisionale, agli interrogativi posti dal Mose, tenendo presente la complessità realizzativa dell'opera e basandosi su un'informazione scientificamente attendibile ed oggettiva.

"La città - ha esordito De Martin, dopo aver portato i saluti del sindaco Luigi Brugnaro - chiede ormai da tempo che quest'opera sia completata il prima possibile: è ora che Venezia benefici del Mose, però è anche importante sottolineare che il Mose non può risolvere tutto ed è essenziale intervenire in modo sinergico anche su altri fronti. Questo è il motivo per cui abbiamo preso certi provvedimenti approvando il nuovo Regolamento edilizio, quali elevare la quota delle prese e delle spine, o la pavimentazione dei piani terra, o ancora, rimodulare l'altezza dei solai dei piani intermedi".

"Oggi - ha proseguito l'assessore - preoccupa la frequenza degli eventi mareali, che è un effetto del cambiamento climatico. Se lavoriamo per fronteggiare questi effetti dobbiamo agire su grande scala: possiamo solo adattarci e trovare modalità di gestione su più fronti. Quindi non solo Mose, ma anche il rilancio della tutela della città e delle isole grazie alla legge speciale per Venezia".

L'assessore ha completato il suo intervento riferendosi infine ad un ultimo intervento considerato fondamentale, in risposta a una delle problematiche



FORSE TI PUÒ INTERESSARE:

All'Arsenale il convegno "Verso l'ultimazione del...
Mose - Fracasso, Pigozzo, Zottis e Zanoni (PD):...
Il sindaco Brugnaro e la presidente Damiano...

FOLLOW ON FACEBOOK

CERCA ...


 08/02/2020
Snatura Rock del 26 gennaio 2020

 08/02/2020
Snatura Rock del 26 gennaio 2020

emerse nel corso dell'”acqua granda” dello scorso 12 novembre: “Dobbiamo pensare a nuovo impianto fognario a Venezia. Non importa quanto ci si metterà per realizzarlo, perché è oggettivamente difficile per il tessuto urbano della città, però è essenziale progettare e in tal senso gli ingegneri avranno un ruolo importante”.

In programma, dopo i saluti istituzionali, numerosi interventi tecnici, tra cui quello del responsabile del Centro Previsioni Maree del Comune, Alvise Papa, che ha parlato in particolare dell'evento del 12 novembre 2019, spiegando, dati e grafici alla mano, che quella sera, a evento meteo ormai concluso, si è abbattuto sull'area una struttura simil-tropicale anomala, che ha modificato repentinamente e completamente la situazione e la previsione.

Oltre al suo, erano in programma relazioni di numerosi esperti: l'ingegnere Gianluca Pasqualon (Perché il Mose), il capo dipartimento “Casa Italia” (Promuovere la sicurezza del Paese dai rischi naturali), il docente di Idraulica Luigi D'Alpaos (Gli effetti sulla laguna delle opere di regolazione delle maree), il progettista Mose Alberto Scotti (Il progetto del Mose: obiettivi, limiti, stato di avanzamento, criticità, avvio possibile) e il docente di Idraulica Enrico Foti (Potenzialità e limiti del Sistema Mose).

E' seguita infine una tavola rotonda su proposte e riflessioni sull'opera – a cui hanno partecipato il presidente dell'Associazione Costruttori edili, Giovanni Salmistrari, l'ingegnere Roberto Scibilia, il commissario per il Mose, Elisabetta Spitz, il provveditore interregionale Cinzia Zincone e il presidente del [Consiglio nazionale ingegneri](#), Armando Zambrano -, mentre le conclusioni sono spettate al sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta.

La registrazione integrale del convegno sarà caricata nei prossimi giorni sul canale YouTube dell'Ateneo Veneto.

(Comune di Venezia)

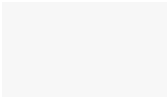
Vedi anche:



08/02/2020
Snatura Rock del 26 gennaio 2020



08/02/2020
Sanremo 2020 - Day 4



08/02/2020
L'assessore Boraso alla deposizione della corona d'alloro al Monumento dei Caduti Istriani, Fiumani e Dalmati al Cimitero di Mestre



Accedi
 Inserimenti feed
 Feed dei commenti
 WordPress.org



Unfortunately, "Nirvana exp" signal is disabled and unavailable

MOSE, SCINTILLE SUI SOLDI TRA AZIENDE E COMMISSARIO

VITUCCI / APAG.18

Mose, scintille fra Spitz e aziende sui soldi

Duro botta e risposta fra il presidente Ance e la commissaria Sblocca cantieri: «I contratti si devono rispettare»

Alberto Vitucci

VENEZIA. «Il Mose sarà finito il 31 dicembre 2021. Poi avrà bisogno di un anno di avviamento. Entro giugno sarà pronto per le prove di emergenza. Ci sono tanti problemi che stiamo affrontando. Ma non sono problemi di soldi. I soldi ci sono tutti». La commissaria Sblocca-Cantieri Elisabetta Spitz traccia il suo nuovo cronoprogramma dei lavori del Mose. Grande opera contestata e travolta dallo scandalo. «Resuscitata» d'urgenza dopo le acque alte di novembre. Ora al centro di un convegno organizzato all'Ateneo Veneto dal Consiglio nazionale degli Ingegneri, dall'Ordine e dal collegio degli ingegneri di Venezia e del Veneto. «Acque alte a Venezia, la soluzione Mose», il titolo della giornata. Esperti a confronto in una seduta chiusa e trasmessa via streaming, non sono ammesse domande.

Giovanni Salmistrari, titolare della ditta omonima che fa parte del Consorzio e presidente dell'Ance (associazione costruttori edili di Venezia), le ri-

sponde a muso duro sui soldi. «Mi scusi, ma non è affatto così. Le imprese devono pagare gli operai il 10 del mese, non possono aspettare mesi senza sapere il loro destino. I soldi sono finiti, ci hanno detto i commissari, e il Consorzio oggi è considerato una società in *default*. Insomma, le banche non ci riconoscono le fatture».

Morale: se lo Stato non paga, le imprese se ne potrebbero anche andare. E lasciare i cantieri del Mose, con le sperimentazioni e le prove che dovrebbero essere accelerate. «Abbiamo scritto una lettera insieme con le altre imprese del comitato consultivo», continua Salmistrari, «non abbiamo nemmeno ricevuto risposta. Vogliamo ricordare che dopo l'uscita delle grandi azioniste del Consorzio siamo state noi piccole imprese a portare avanti i lavori».

Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche, annuncia «un'inchiesta per vedere di chi siano le responsabilità». «I ritardi non sono imputabili a noi». A chi allora? Zincone lo accenna ma non lo dice. Il dito è puntato sui commissari

nominati dall'Anace e dal prefetto di Roma dopo i noti fatti di corruzione del 2014. Un tema che non fa parte dell'ordine del giorno del convegno. Ma che pure ha condizionato i lavori in questi anni. In prima fila c'è l'ingegnere Francesco Ossola, amministratore straordinario nominato da Cantone. Ma nessuno lo fa parlare. Un «convitato di pietra», scherzerà poi. «Certo che si tratta di denaro pubblico, le regole ci devono essere», dice Zincone, «ma i ritardi esistono. E sono colpa nostra solo per il 10 per cento».

Chi dovrà portare avanti questi lavori? «Ci sono dei contratti e vanno rispettati», risponde Spitz. E accusa: «Forse ci sono scollamenti, problemi di subappalti fra le ditte all'interno del Consorzio». La platea ascolta attonita un dibattito che si fa quasi surreale. Il moderatore Paolo Possamai, direttore di questo giornale incalza e chiede risposte che non arrivano. La tensione cresce.

«Nessun problema fra ditte», taglia corto Salmistrari. Il presidente degli edili continua: «Noi chiediamo che i lavo-

ri della gestione e manutenzione siano fatti con gara», dice, «ma soprattutto chiediamo di essere pagati per il lavoro che abbiamo già fatto. Non c'è soltanto il Mose, e lo dico da veneziano. Bisogna anche garantire gli altri interventi di manutenzione della laguna e la difesa delle insule. Altrimenti anche il Mose non servirà».

Lo scenario è confuso. Il convegno si proponeva di fare chiarezza sul futuro della grande opera. Ma almeno su questo fronte le domande restano tante. La prima: chi garantirà i pagamenti e la conclusione dei lavori? Quando comincerà la fase di «avviamento», e chi la dovrà gestire? «Ci sono decisioni che ancora non abbiamo preso», dice Spitz.

Una è quella del luogo dove si farà la manutenzione delle paratoie del Mose. In un primo tempo pensata all'Arsenale, nel cuore della città storica. Il provveditore Linetti aveva deciso di spostarla a Marghera. «Una parte si potrà fare lì, nell'area Pagnan», annuncia Spitz, «nel pomeriggio faremo un sopralluogo per vedere se è possibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Consorzio in default, perciò le banche non ci riconoscono le fatture»



I partecipanti al dibattito sul Mose ospitato ieri dall'Ateneo Veneto



SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

Mose e soldi, lite Spitz e aziende

La commissaria: «Il denaro non è il problema»
 Il presidente dell'Ance: «Consorzio in default
 così le banche non ci riconoscono le fatture»

Esperti a confronto ieri in Aula Magna all'Ateneo Veneto. Un faccia a faccia con scintille fra imprese e la commissaria Sblocca-Cantieri sulla questione soldi. «I soldi ci sono tutti»,

ha detto nel dibattito finale la Spitz, «quello non è un problema». Dura la replica di Giovanni Salmistrari presidente dell'Ance. «Mi scusi, ma non è affatto così. Le imprese devono paga-

re gli operai il 10 del mese. I soldi sono finiti, e il Consorzio oggi è considerato una società in default. Insomma, le banche non ci riconoscono le fatture». VITUCCI / PAGINE 2 E 3

Mose e soldi alle imprese scintille fra Spitz e aziende «I contratti si rispettano»

Duro botta e risposta fra presidente Ance e la commissaria Sblocca cantieri Salmistrari: «Consorzio in default, le banche non ci riconoscono le fatture»

Alberto Vitucci

VENEZIA. «Il Mose sarà finito il 31 dicembre 2021. Poi avrà bisogno di un anno di avviamento. Entro giugno sarà pronto per le prove di emergenza. Ci sono tanti problemi che stiamo affrontando. Ma non sono problemi di soldi. I soldi ci sono tutti».

La commissaria Sblocca-Cantieri Elisabetta Spitz traccia il suo nuovo cronoprogramma dei lavori del Mose. Grande opera contestata e travolta dallo scandalo. «Resuscitata» d'urgenza dopo le acque alte di novembre. Ora al centro di un convegno organizzato all'Ateneo Veneto dal Consiglio nazionale degli Inge-

gneri, dall'Ordine e dal collegio degli ingegneri di Venezia e del Veneto. «Acque alte a Venezia, la soluzione Mose», il titolo della giornata. Esperti a confronto in una seduta chiusa e trasmessa via *streaming*, non sono ammesse domande. «I soldi ci sono tutti», ripete nel corso del dibattito finale la Spitz, «quello non è un problema».

Giovanni Salmistrari, titolare della ditta omonima che fa parte del Consorzio e presidente dell'Ance (associazione costruttori edili di Venezia), le risponde a muso duro. «Mi scusi, ma non è affatto così. Le imprese devono pagare gli operai il 10 del mese, non possono aspettare mesi senza sapere il loro destino. I soldi sono finiti, ci hanno detto i

commissari, e il Consorzio oggi è considerato una società in *default*. Insomma, le banche non ci riconoscono le fatture».

Morale: se lo Stato non paga, le imprese se ne potrebbero anche andare. E lasciare i cantieri del Mose, con le sperimentazioni e le prove che dovrebbero essere accelerate. «Abbiamo scritto una lettera insieme con le altre imprese del comitato consultivo», continua Salmistrari, «non abbiamo nemmeno ricevuto risposta. Vogliamo ricordare che dopo l'uscita delle grandi azioniste del Consorzio siamo state noi piccole imprese a portare avanti i lavori».

Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche, annuncia «un'inchiesta per vede-

re di chi siano le responsabilità». «I ritardi non sono imputabili a noi». A chi allora? Zincone lo accenna ma non lo dice. Il dito è puntato sui commissari nominati dall'Anac e dal prefetto di Roma dopo i noti fatti di corruzione del 2014. Un tema che non fa parte dell'ordine del giorno del convegno. Ma che pure ha condizionato i lavori in questi anni. In prima fila c'è l'ingegnere Francesco Ossola, amministratore straordinario nominato da Cantone. Ma nessuno lo fa parlare. Un «convitato di pietra», scherzerà poi.

«Certo che si tratta di denaro pubblico, le regole ci devono essere», dice Zincone, «ma i ritardi esistono. E sono colpa nostra solo per il 10 per cento».

Chi dovrà portare avanti questi lavori? «Ci sono dei contratti e vanno rispettati», risponde Spitz. Eaccusa: «Forse ci sono scollamenti, problemi di subappalti fra le ditte all'interno del Consorzio». La platea ascolta attonita un dibattito che si fa quasi surreale. Il moderatore Paolo Possamai, direttore della *Nuova Venezia e Mestre* incalza e chiede risposte che non arrivano. La tensione cresce.

«Nessun problema fra ditte», taglia corto Salmistrari. Il presidente degli edili continua: «Noi chiediamo che i lavori della gestione e manutenzione siano fatti con gara», dice, «ma soprattutto chiediamo di essere pagati per il lavoro che abbiamo già fatto. Non c'è soltanto il Mose, e lo dico da veneziano. Bisogna anche garantire gli altri interventi di manutenzione della laguna e la difesa delle insule. Altrimenti anche il Mose non servirà».

Lo scenario è confuso. Il convegno si proponeva di fare chiarezza sul futuro della grande opera. Ma almeno su questo fronte le domande restano tante. La prima: chi garantirà i pagamenti e la conclusione dei lavori? Quando comincerà la fase di «avviamento», e chi la dovrà gestire? «Ci sono decisioni che ancora non abbiamo preso», dice Spitz. Una è quella del luogo dove si farà la manutenzione delle paratoie del Mose. In un primo tempo pensata all'Arsenale, nel cuore della città storica. Il provveditore Linetti aveva deciso di spostarla a Marghera. «Una parte si potrà fare lì, nell'area Pagnan», annuncia Spitz, «nel pomeriggio faremo un sopralluogo per vedere se è possibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ATENE0 VENETO

Tutti gli esperti a confronto in Aula Magna

Nella foto grande a sinistra: Il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone (a sinistra) e la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Sopra: il dibattito nell'Aula Magna dell'Ateneo Veneto e l'intervento dell'ingegnere Luigi D'Alpaos.

Nella foto grande, la barriera del Mose al Lido durante la prova di gennaio.



CIFRE E DATI

2021

La data per ora non cambia. Secondo il cronoprogramma stilato nei mesi scorsi entro il 31 dicembre del prossimo anno il Mose potrà essere messo in funzione.

5,5

Sono i miliardi fin qui spesi per la realizzazione della grande opera. Ma ne servono altri perché il sistema sia ultimato.

2014

L'anno dell'inchiesta che ha travolto i vertici del Consorzio Venezia Nuova. Passati sei anni le acque all'interno del Consorzio sono sempre agitate.

72

Sono le paratoie che costituiscono il sistema Mose. Una volta alzate tutte, la città di Venezia dovrebbe essere risparmiata dalle maree superiori ai 110 centimetri.

187

I centimetri di marea che il 12 dicembre scorso hanno allagato il 90% per cento di Venezia. Si tratta della seconda marea più alta di sempre. Centinaia i milioni di danni provocati da quella Acqua grande.



MAXI-CONVEGNO DEGLI ORDINI INGEGNERI. Le autorità rispondono ai dubbi degli operatori

Mose, le prove migliorano «Utilizzabile dall'estate»

Ma le imprese al lavoro denunciano ancora la lentezza dei pagamenti
La gestione di tutto costerà 100 milioni l'anno, ma non si sa chi la farà

Piero Erle

È confermato: se ci sarà un'emergenza come l' "acqua grande" del 12 novembre le barriere del Mose potranno essere alzate in via sperimentale dall'estate di quest'anno. Ma sulla situazione dei soldi che dallo Stato devono arrivare alle aziende che realizzano l'opera c'è ancora una zona buia che dev'essere risolta. È la fotografia emersa dal grande convegno "Acque alte a Venezia: soluzione Mose" organizzato all'Ateneo Veneto da Consiglio nazionale ingegnerico gli Ordini regionale e veneziano. Per una mattinata si sono confrontati relatori d'eccezione tra cui Alvise Papa (Centro previsione maree), Fabrizio Curcio ("Casa Italia"), il prof. Luigi D'Alpaos e Alberto Scotti progettista del Mose. A seguire una tavola rotonda con le autorità. E Cinzia Zincone, provveditore interregionale Opere pubbliche Veneto, Trentino e Friuli, rassicura: «Le prove finora condotte sono andate bene, anzi danno anche risultati mi-

gliori man mano che si eseguono: non c'è nessun motivo per pensare che il Mose non funzionerà. Siamo al 93% per cento dell'opera. Sul piano dei tempi ci sono stati indubbi ritardi, all'inizio legati anche a flussi finanziari e poi per motivi tecnici. Il cronoprogramma è stato accelerato: a dicembre 2021 si consegnerà l'opera».

IL PROBLEMA DEI SOLDI. Ma c'è appunto la novità, confermata da Elisabetta Spitz neo-commissario governativo per il Mose: «Il primo obiettivo è far funzionare le barriere tutte assieme: succederà a inizio luglio». Ci sarà la prova per alzare le barriere a tutte le "bocche" della laguna «per poter far funzionare il sistema in emergenza dall'estate. L'opera intera sarà poi ragionevolmente conclusa del tutto a fine 2021, anche con le opere di contorno alle barriere. Dal 2022 inizierà la fase di avviamento dell'opera». Incalzata dal moderatore Paolo Possamai, direttore dei quotidiani Gedi a Nordest, Spitz assicura che «non ci



La tavola rotonda con le autorità al convegno nell'Ateneo Veneto

sono problemi di finanziamento, i soldi ci sono». Ma aggiunge: «Se ci sono scollamenti nel consorzio Venezia Nuova (titolare dei lavori) devono essere risolti dai consorziati: non posso sapere se ci sono difficoltà con i sub-appaltatori». Arriva però l'attacco di Giovanni Salmistrari, presidente dei Costruttori Ance di Venezia, che ha spedito una lettera al commissario Spitz «a nome del comita-

to consultivo del consorzio Venezia Nuova. Perché i problemi finanziari ci sono. Il problema non è se sono stanziati i soldi, perché sappiamo che lo sono. Ma non basta. Non vengono cioè pagate le fatture che le imprese del consorzio presentano, se non dopo centinaia di giorni. «E le banche non anticipano le fatture perché considerano il consorzio in default, non affidabile. Volete aprire prima il

sistema? Ma le imprese "di bocca" che aiutano a innalzare le paratoie non hanno più la forza di pagare gli stipendi: crediamo che lo Stato abbia la forza per imporsi sulle banche per far sì che le fatture siano pagate». E il commissario Spitz: «Le risorse necessarie per l'opera sono state tutte erogate: manca solo il 7-8 per cento da versare, il 92% è pagato. Vengono anticipate le somme per i saldi avanzamento lavori, e siamo disponibili a parlare con le banche». Zincone rigetta la palla: la responsabilità del non pagato, afferma, sta dentro la catena di rapporti tra imprese private e non nel rapporto Stato-consorzio: «Noi paghiamo a lavori fatti, ma anche con larghe anticipazioni come permesso dalla legge».

LA GESTIONE. Il convegno è stato chiaro: l'opera ormai è fatta. E la gestione successiva? Commissario Spitz e provveditore Zincone spiegano che si calcola che costerà 100 milioni l'anno circa, forse meno. Ma su chi farà la gestione del sistema e della Laguna, è ancora tutto da decidere: «Prima va concluso il contratto di consegna dell'opera col consorzio Cvn». E il sottosegretario alle infrastrutture Salvatore Margiotta assicura che il Governo farà quanto serve per «rendere il più celere possibile» il pagamento alle aziende. Poi però, conclude, niente comitati: ci dovrà essere un soggetto gestore unico e responsabile per tutto. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ingenio

Informazione
tecnica e progettuale



SISTEMI ANTISISMICI E RINFORZI STRUTTURALI IN FRP

[home](#) / [areetematiche](#) / [discipline tecniche](#) / [idraulica](#)

Completare il MOSE di Venezia ? e come Gestirlo ? il parere degli Ingegneri

Redazione INGENIO - 09/02/2020 1

Il MOSE è un'Opera che nasce vecchia ? va completata ? come dovrebbe essere gestita ? queste le questioni affrontate nell'ambito del convegno "Soluzione MoSE" e che vengono riprese nel Comunicato ufficiale del CNI.



MOSE – GLI INGEGNERI: COMPLETARLO E POI DECIDERE COME GESTIRLO

Ne hanno discusso nel convegno "Soluzione MoSE" cui hanno partecipato tecnici - tra cui il presidente del [Consiglio Nazionale degli Ingegneri](#) Armando ZAmbrano - e anche diversi esponenti politici interessati quali il Sottosegretario Salvatore Margiotta (ingegnere anche lui) e il Commissario MoSE Elisabetta Spitz.

Soluzioni Antisismiche Edilmatic per la prefabbricazione

Connessione Tegolo-Trave EDIL T.T.

EDILMATIC

Il Magazine

Sfogliala rivista online

"Il MoSE è un'opera straordinaria e al tempo stesso complessa, dato che unisce problematiche di natura tecnica alla necessità di tutelare l'ambiente e il patrimonio artistico di Venezia e della laguna. Per completare l'opera servono tecnici qualificati e funzionari competenti. Ma la domanda soprattutto è: chi gestisce, chi mantiene, chi decide come e quando usare questa opera?". Con queste parole Armando Zambrano, Presidente del CNI, ha avviato la tavola rotonda nell'ambito del convegno "Acque alte a Venezia: la soluzione MoSE", svoltosi il giorno 8 febbraio 2020 a Venezia, presso l'Ateneo Veneto, e organizzato dal CNI con l'Ordine Ingegneri della Provincia di Venezia, il Collegio degli Ingegneri di Venezia e la Federazione Ordini Ingegneri Veneto.

"MOSE: L'opera è completata al 93% ma è indubbio che si siano registrati dei ritardi".

Così si è espressa Cinzia Zincone, Provveditore Interregionale ff. OOPP Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, intervenendo alla stessa tavola rotonda. Elisabetta Spitz, Commissario MoSE, da parte sua, dichiarato: "Esiste un cronoprogramma secondo il quale la chiusura dei lavori del MoSE è prevista per il 31 dicembre 2021. Desidero precisare che non esiste alcuna problematica di tipo finanziario".

A quest'ultima affermazione ha ribattuto Giovanni Salmistrari (Presidente Costruttori Edili Venezia e provincia) che ha sottolineato come i tempi di erogazione dei pagamenti continuino a rappresentare un problema. Il Commissario, comunque, ha affermato che i costi annui di gestione del MoSE, una volta entrato in funzione, prevedono un tetto massimo di 100 milioni di euro. Per Roberto Scibilia (Consigliere Ordine di Venezia) la priorità assoluta è finire presto e bene, poi decidere come gestire il MoSE.

La tavola rotonda è stata chiusa dal Sottosegretario Ministero Infrastrutture e Trasporti, l'ing. Salvatore Margiotta: "Sono qui per assumermi la responsabilità per le cose da fare. Io però sono pronto a scommettere che il MoSE funzionerà. Ho fiducia nell'ingegneria italiana e nelle nostre imprese".

Il Perito denuncia: l'acciaio delle cerniere del MOSE non è quello dei test, durabilità a rischio

I lavori, moderati dal Direttore della Nuova Venezia Paolo Possamai, nella prima parte sono stati aperti dai saluti istituzionali del Presidente dell'Ateneo Veneto Giampaolo Scarante, cui ha fatto seguito Mariano Carraro, Presidente dell'Ordine Ingegneri di Venezia. Quindi è stata la volta di Maurizio Pozzato (Presidente Collegio Ingegneri Venezia), Pasqualino Boschetto (Presidente FOIV Veneto) e, per conto del Sindaco di Venezia, dell'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin, il quale, dopo aver portato i saluti del Presidente della Regione Veneto Luca Zaia, ha sottolineato che ormai è arrivato il momento che Venezia possa usufruire del MoSE.

I lavori sono entrati nel vivo con la brillante relazione di Gianluca Pasqualon (Consigliere Ordine Ingegneri Venezia) che ha illustrato i fenomeni che generano le acque alte a Venezia ed ha spiegato perché il MoSE è l'unica soluzione per fermare il mare. Ha analizzato, tra l'altro, le spesso citate esperienze olandesi mettendo in evidenza come queste non avrebbero mai superato un'analisi di impatto ambientale in un'area unica al mondo come Venezia e la sua laguna. Alvise Papa (Responsabile Centro Previsione Maree del Comune di Venezia) ha



News

[Vedi tutte](#)

Ingegneri e cemento: un incontro per comprenderne la sostenibilità e il controllo di processo

Completare il MOSE di Venezia ? e come Gestirlo ? il parere degli Ingegneri

Presidenza Consiglio Superiore dei LLPP: torna l'Ing. Massimo Sessa

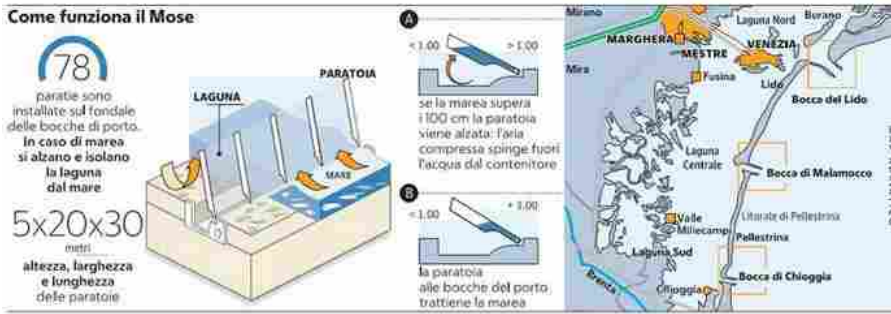
Protezione Civile: nasce la "Struttura Tecnica Nazionale" (STN). Dentro geologi, ingegneri, geometri e architetti

Mobilità elettrica: dal CNPI una linea guida sulla normativa relativa alle colonnine di ricarica

Riquilificazione energetica nei condomini: nuove linee guida ENEA per gli amministratori

Bonus mobili ed elettrodomestici: la guida aggiornata dell'Agenzia delle Entrate con tutte le regole

ripercorso le tappe dell'evento eccezionale del 12 novembre scorso.



Cos'è il MOSE (La Repubblica, 14 novembre 2019)

Il Capo Dipartimento di Casa Italia, Fabrizio Curcio, si è chiesto se il MoSE e, più in generale, determinate opere per la messa in sicurezza sono soltanto una questione di risorse. In realtà, ha detto Curcio, occorre avere il coraggio di fare di più per proteggere il nostro patrimonio.

Luigi D'Alpaos, docente universitario di idraulica, ha illustrato gli effetti sulla laguna delle opere di regolazione delle maree, mentre Enrico Foti (Consulente tecnico del Commissario MoSE) ha analizzato potenzialità e limiti dell'opera. A seguire Alberto Scotti, progettista del MoSE, ha fatto il punto della situazione, soffermandosi sugli obiettivi, i limiti, le criticità e l'avvio possibile.

Leggi anche

- » Calcestruzzo leggero strutturale in argilla espansa per il sistema Mose
- » MOSE: scoppiato cassone in calcestruzzo
- » MOSE: nei bacini storici di carenaggio l'attività di manutenzione delle PARATIE ?
- » Il Perito denuncia: l'acciaio delle cerniere del MOSE non è quello dei test, durabilità a rischio
- » Come funziona il MOSE e perchè non è stato azionato
- » MOSE: per il collaudo serve il piano di manutenzione

Sopraelevazioni: senza verifica antisismica il bagno sulla terrazza va rimosso

IoT e Security: cosa c'è dietro un attacco Cyber? Come gestire e mitigare il rischio

Efficienza energetica e sicurezza strutturale: quanti fondi per la progettazione! Importi e scadenze



Mi piace [Condividi](#) [Tweet](#)

Commenti: 0 Ordina per [Meno recenti](#)

Aggiungi un commento...

Completare il MOSE di Venezia ? e come Gestirlo ? il parere degli Ingegneri

Redazione INGENIO - 09/02/2020 1

Il MOSE è un'Opera che nasce vecchia ? va completata ? come dovrebbe essere gestita ? queste le questioni affrontate nell'ambito del convegno "Soluzione MoSE" e che vengono riprese nel Comunicato ufficiale del CNI.



MOSE – GLI INGEGNERI: COMPLETARLO E POI DECIDERE COME GESTIRLO

Ne hanno discusso nel convegno "Soluzione MoSE" cui hanno partecipato tecnici - tra cui il presidente del [Consiglio Nazionale degli Ingegneri](#) Armando ZAMBRANO - e anche diversi esponenti politici interessati quali il Sottosegretario Salvatore MARGIOTTA (ingegnere anche lui) e il Commissario MoSE Elisabetta SPITZ.

"Il MoSE è un'opera straordinaria e al tempo stesso complessa, dato che unisce problematiche di natura tecnica alla necessità di tutelare l'ambiente e il patrimonio artistico di Venezia e della laguna. Per completare l'opera servono tecnici qualificati e funzionari competenti. Ma la domanda soprattutto è: chi gestisce, chi mantiene, chi decide come e quando usare questa opera?". Con queste parole Armando Zambrano, Presidente del CNI, ha avviato la tavola rotonda nell'ambito del convegno "Acque alte a Venezia: la soluzione MoSE", svoltosi il giorno 8 febbraio 2020 a Venezia, presso l'Ateneo Veneto, e organizzato dal CNI con l'Ordine Ingegneri della Provincia di Venezia, il Collegio degli Ingegneri di Venezia e la Federazione Ordini Ingegneri Veneto.

"MOSE: L'opera è completata al 93% ma è indubbio che si siano registrati dei ritardi".

Così si è espressa Cinzia Zincone, Provveditore Interregionale ff. OOPP Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, intervenendo alla stessa tavola rotonda. Elisabetta Spitz,

Il Magazine



Sfogliala rivista online

News

Vedi tutte

Completare il MOSE di Venezia ? e come Gestirlo ? il parere degli Ingegneri

Presidenza Consiglio Superiore dei LLPP: torna l'Ing. Massimo Sessa

Terremoti in Italia nel 2019: circa 2000 quelli registrati sopra magnitudo 2

Prove su cubetti in calcestruzzo: chiarimenti del CS LLPP sul limite dei 45 giorni dal getto

UNI: il nuovo Statuto nel decennio della sostenibilità

Sostenibilità (ciò che conta è ciò che è buono per l'uomo in quanto uomo)

Costruzioni: online il sito di DigiPLACE, il progetto della piattaforma digitale per l'Edilizia in Europa

Commissario MoSE, da parte sua, dichiarato: *“Esiste un cronoprogramma secondo il quale la chiusura dei lavori del MoSE è prevista per il 31 dicembre 2021. Desidero precisare che non esiste alcuna problematica di tipo finanziario”.*

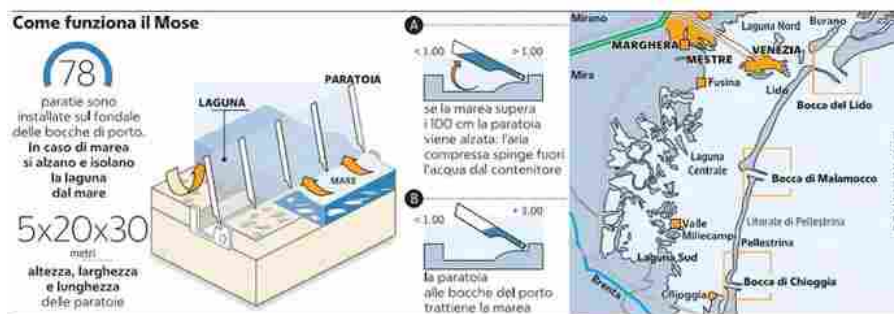
A quest’ultima affermazione ha ribattuto Giovanni Salmistrari (Presidente Costruttori Edili Venezia e provincia) che ha sottolineato come i tempi di erogazione dei pagamenti continuino a rappresentare un problema. Il Commissario, comunque, ha affermato che i costi annui di gestione del MoSE, una volta entrato in funzione, prevedono un tetto massimo di 100 milioni di euro. Per Roberto Scibilia (Consigliere Ordine di Venezia) la priorità assoluta è finire presto e bene, poi decidere come gestire il MoSE.

La tavola rotonda è stata chiusa dal Sottosegretario Ministero Infrastrutture e Trasporti, l’ing. Salvatore Margiotta: *“Sono qui per assumermi la responsabilità per le cose da fare. Io però sono pronto a scommettere che il MoSE funzionerà. Ho fiducia nell’ingegneria italiana e nelle nostre imprese”.*

Il Perito denuncia: l'acciaio delle cerniere del MOSE non è quello dei test, durabilità a rischio

I lavori, moderati dal Direttore della Nuova Venezia Paolo Possamai, nella prima parte sono stati aperti dai saluti istituzionali del Presidente dell’Ateneo Veneto Giampaolo Scarante, cui ha fatto seguito Mariano Carraro, Presidente dell’Ordine Ingegneri di Venezia. Quindi è stata la volta di Maurizio Pozzato (Presidente Collegio Ingegneri Venezia), Pasqualino Boschetto (Presidente FOIV Veneto) e, per conto del Sindaco di Venezia, dell’assessore all’Urbanistica Massimiliano De Martin, il quale, dopo aver portato i saluti del Presidente della Regione Veneto Luca Zaia, ha sottolineato che ormai è arrivato il momento che Venezia possa usufruire del MoSE.

I lavori sono entrati nel vivo con la brillante relazione di Gianluca Pasqualon (Consigliere Ordine Ingegneri Venezia) che ha illustrato i fenomeni che generano le acque alte a Venezia ed ha spiegato perché il MoSE è l’unica soluzione per fermare il mare. Ha analizzato, tra l’altro, le spesso citate esperienze olandesi mettendo in evidenza come queste non avrebbero mai superato un’analisi di impatto ambientale in un’area unica al mondo come Venezia e la sua laguna. Alvise Papa (Responsabile Centro Previsione Maree del Comune di Venezia) ha ripercorso le tappe dell’evento eccezionale del 12 novembre scorso.



Cos'è il MOSE (La Repubblica, 14 novembre 2019)

Il Capo Dipartimento di Casa Italia, Fabrizio Curcio, si è chiesto se il MoSE e, più in generale, determinate opere per la messa in sicurezza sono soltanto una questione di risorse. In realtà, ha detto Curcio, occorre avere il coraggio di fare di più per proteggere il nostro patrimonio.

Luigi D’Alpaos, docente universitario di idraulica, ha illustrato gli effetti sulla laguna delle opere di regolazione delle maree, mentre Enrico Foti (Consulente tecnico del Commissario MoSE) ha analizzato potenzialità e limiti dell’opera. A seguire Alberto Scotti, progettista del MoSE, ha fatto il punto della situazione, soffermandosi sugli obiettivi, i limiti, le criticità e l’avvio possibile.

Inaugurata la prima Accademia del Calcestruzzo: teoria e pratica in cantiere per formare i tecnici del futuro

Calendario 2020 dei divieti di circolazione per mezzi pesanti

Accademia del Calcestruzzo: nasce in Brianza la prima Scuola di Specializzazione per il Calcestruzzo

■ Seguici su



All'Ateneo Veneto il convegno degli ingegneri "Acque alte a Venezia: la soluzione Mose"

Di **Comunicati Stampa** - 8 Febbraio 2020

Mi piace 4



mose



TI RIFIUTI DI VEDERLO?
se abbandoni i rifiuti abbandoni Vicenza

Vieni a conoscerci
nel tuo quartiere!

SCOPRI LE DATE

aim

L'assessore comunale all'Ambiente, Urbanistica e Edilizia, Massimiliano De Martin, è intervenuto sabato mattina all'Ateneo Veneto al convegno "Acque alte a Venezia: la soluzione Mose", organizzato dal **Consiglio Nazionale Ingegneri**, dall'**Ordine degli Ingegneri** di Venezia, dal Collegio degli Ingegneri di Venezia e dalla Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto.

- Pubblicità -

"Roi, la Fondazione demolita",
il libro/dossier di Giovanni Coviello

EURO 3,99

EURO 12,00

shop.vicenzapiu.com
amazon.com

0444 1428915 Viale Milano, 31 Vicenza

HOT NEWS



Scappa da comunità di recupero, condannato trovato a dormire su una...



Processo BPVi 6 febbraio 2020 in video, Adriano Cauduro all'avv. Ciccotto:...



Spaccia nascondendo la droga nel passeggiato



Giudici a Vicenza, cinque in arrivo a fronte

Lo scopo della conferenza era quello di offrire risposte puntuali, sul piano tecnico e decisionale, agli interrogativi posti dal Mose, tenendo presente la complessità realizzativa dell'opera e basandosi su un'informazione scientificamente attendibile ed oggettiva.

"La città - ha esordito De Martin, dopo aver portato i saluti del sindaco Luigi Brugnaro - chiede ormai da tempo che quest'opera sia completata il prima possibile: è ora che Venezia benefici del Mose, però è anche importante sottolineare che il Mose non può risolvere tutto ed è essenziale intervenire in modo sinergico anche su altri fronti. Questo è il motivo per cui abbiamo preso certi provvedimenti approvando il nuovo Regolamento edilizio, quali elevare la quota delle prese e delle spine, o la pavimentazione dei piani terra, o ancora, rimodulare l'altezza dei solai dei piani intermedi".

"Oggi - ha proseguito l'assessore - preoccupa la frequenza degli eventi mareali, che è un effetto del cambiamento climatico. Se lavoriamo per fronteggiare questi effetti dobbiamo agire su grande scala: possiamo solo adattarci e trovare modalità di gestione su più fronti. Quindi non solo Mose, ma anche il rilancio della tutela della città e delle isole grazie alla legge speciale per Venezia".

L'assessore ha completato il suo intervento riferendosi infine ad un ultimo intervento considerato fondamentale, in risposta a una delle problematiche emerse nel corso dell'"acqua grande" dello scorso 12 novembre: "Dobbiamo pensare a nuovo impianto fognario a Venezia. Non importa quanto ci si metterà per realizzarlo, perché è oggettivamente difficile per il tessuto urbano della città, però è essenziale progettarlo e in tal senso gli ingegneri avranno un ruolo importante".

In programma, dopo i saluti istituzionali, numerosi interventi tecnici, tra cui quello del responsabile del Centro Previsioni Maree del Comune, Alvisè Papa, che ha parlato in particolare dell'evento del 12 novembre 2019, spiegando, dati e grafici alla mano, che quella sera, a evento meteo ormai concluso, si è abbattuto sull'area una struttura simil-tropicale anomala, che ha modificato repentinamente e completamente la situazione e la previsione.

Oltre al suo, erano in programma relazioni di numerosi esperti: l'ingegnere Gianluca Pasqualon (Perché il Mose), il capo dipartimento "Casa Italia" (Promuovere la sicurezza del Paese dai rischi naturali), il docente di Idraulica Luigi D'Alpaos (Gli effetti sulla laguna delle opere di regolazione delle maree), il progettista Mose Alberto Scotti (Il progetto del Mose: obiettivi, limiti, stato di avanzamento, criticità, avvio possibile) e il docente di Idraulica Enrico Foti (Potenzialità e limiti del Sistema Mose).

E' seguita infine una tavola rotonda su proposte e riflessioni sull'opera - a cui hanno partecipato il presidente dell'Associazione Costruttori edili, Giovanni Salmistrari, l'ingegnere Roberto Scibilia, il commissario per il Mose, Elisabetta Spitz, il provveditore interregionale Cinzia Zincone e il presidente del Consiglio nazionale ingegneri, Armando Zambrano -, mentre le conclusioni sono spettate al sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta.

La registrazione integrale del convegno sarà caricata nei prossimi giorni sul canale YouTube dell'Ateneo Veneto.

-Pubblicità-

del figlio, Polizia arresta di due in...
pluripregiudicato...



CRONACA VICENTINA



Scappa da comunità di recupero, condannato trovato a dormire su una...

Comunicati Stampa - 8 Febbraio 2020

Alle prime ore di oggi gli uomini del Nucleo Investigativo del Comando Provinciale di Vicenza hanno rintracciato ed arrestato DELL'AMICO Emiliano, 47enne pregiudicato di...



Spaccia nascondendo la droga nel passeggio del figlio, Polizia arresta pluripregiudicato...

8 Febbraio 2020



Giardino Salvi di Vicenza nel degrado, interrogazione di Giovanni Rolando e...

7 Febbraio 2020



Finestrini in frantumi, altra notte di raid in città. A San...

7 Febbraio 2020



Viadotto di Ponte Alto, "tagliando" dei 50 anni completato: il video...

7 Febbraio 2020

- Pubblicità -

Mose, scintille fra Spitz e aziende sui soldi

Duro botta e risposta tra il presidente Ance e la commissaria Sblocca cantieri: «I contratti si devono rispettare»

Alberto Vitucci

VENEZIA. «Il Mose sarà finito il 31 dicembre 2021. Poi avrà bisogno di un anno di avviamento. Entro giugno sarà pronto per le prove di emergenza. Ci sono tanti problemi che stiamo affrontando. Ma non sono problemi di soldi. I soldi ci sono tutti». La commissaria Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz traccia il suo nuovo cronoprogramma dei lavori del Mose. Grande opera contestata e travolta dallo scandalo. «Resuscitata» d'urgenza dopo le acque alte di novembre. Ora al centro di un convegno organizzato all'Ateneo Veneto dal Consiglio nazionale degli Ingegneri, dall'Ordine e dal collegio degli ingegneri di Venezia e del Veneto. «Acque alte a Venezia, la soluzione Mose», il titolo della giornata. Esperti a confronto in una seduta chiusa e trasmessa via *streaming*, non sono ammesse domande.

Giovanni Salmistrari, titolare della ditta omonima che fa parte del Consorzio e presidente dell'Ance (associazione costruttori edili di Venezia), le risponde a muso duro sui soldi. «Mi scusi, ma non è affatto così. Le imprese devono pagare

gli operai il 10 del mese, non possono aspettare mesi senza sapere il loro destino. I soldi sono finiti, ci hanno detto i commissari, e il Consorzio oggi è considerato una società in *default*. Insomma, le banche non ci riconoscono le fatture».

Morale: se lo Stato non paga, le imprese se ne potrebbero anche andare. E lasciare i cantieri del Mose, con le sperimentazioni e le prove che dovrebbero essere accelerate. «Abbiamo scritto una lettera insieme con le altre imprese del comitato consultivo», continua Salmistrari, «non abbiamo nemmeno ricevuto risposta. Vogliamo ricordare che dopo l'uscita delle grandi azioniste del Consorzio siamo state noi piccole imprese a portare avanti i lavori».

Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche, annuncia «un'inchiesta per vedere di chi siano le responsabilità». «I ritardi non sono imputabili a noi». A chi allora? Zincone lo accenna ma non lo dice. Il dito è puntato sui commissari nominati dall'Ance e dal prefetto di Roma dopo i noti fatti di corruzione del 2014. Un tema che non fa parte dell'ordine del giorno del convegno. Ma che pure ha condizionato i lavori in questi anni. In prima fila c'è l'ingegnere Francesco Ossola, amministratore straordinario nominato da Cantone. Ma nessuno lo fa parlare. Un «convitato di pietra», scherzerà poi. «Certo che si tratta di denaro pubblico, le regole ci devono essere», dice Zincone, «ma i ritardi esistono. E sono colpa nostra solo per il 10 per cento».

Chi dovrà portare avanti questi lavori? «Ci sono dei contratti e vanno rispettati», risponde Spitz. E accusa: «Forse ci sono scollamenti, problemi

di subappalti fra le ditte all'interno del Consorzio». La platea ascolta attonita un dibattito che si fa quasi surreale. Il moderatore Paolo Possamai, direttore di questo giornale, incalza e chiede risposte che non arrivano. La tensione cresce.

«Nessun problema fra ditte», taglia corto Salmistrari. Il presidente degli edili continua: «Noi chiediamo che i lavori della gestione e manutenzione siano fatti con gara», dice, «ma soprattutto chiediamo di essere pagati per il lavoro che abbiamo già fatto. Non c'è soltanto il Mose, e lo dico da veneziano. Bisogna anche garantire gli altri interventi di manutenzione della laguna e la difesa delle insule. Altrimenti anche il Mose non servirà».

Lo scenario è confuso. Il convegno si proponeva di fare chiarezza sul futuro della grande opera. Ma almeno su questo fronte le domande restano tante. La prima: chi garantirà i pagamenti e la conclusione dei lavori? Quando comincerà la fase di «avviamento», e chi la dovrà gestire? «Ci sono decisioni che ancora non abbiamo preso», dice Spitz.

Una è quella del luogo dove si farà la manutenzione delle paratoie del Mose. In un primo tempo pensata all'Arsenale, nel cuore della città storica. Il provveditore Linetti aveva deciso di spostarla a Marghera. «Una parte si potrà fare lì, nell'area Pagnan», annuncia Spitz, «nel pomeriggio faremo un sopralluogo per vedere se è possibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I partecipanti al dibattito sul Mose ospitato ieri dall'Ateneo Veneto

«Consorzio in default,
perciò le banche
non ci riconoscono
le fatture»



LA SALVAGUARDIA LE IMPRESE PROTESTANO: «DATECELI»

Mose, parola di commissario

«I soldi per finirlo ci sono»

VENEZIA «Non c'è nessun problema finanziario relativo al Mose», taglia corto il commissario Elisabetta Spitz. «Mi stupisce che lei dica questo» la rimbrotta però Giovanni Salmistrari, presidente dell'Ance di Venezia, a nome delle imprese costruttrici. A giugno è previsto il test finale.

a pagina 5 **Zorzi**



E. Spitz
Mi risulta che gli avanzamenti dei lavori siano pagati mese per mese e ci siano anche anticipazioni

Mose, parola di commissario

«I soldi ci sono tutti test finale a giugno»

Nodo manutenzioni: «Cento milioni l'anno»

VENEZIA «Non c'è nessun problema finanziario relativo al Mose», taglia corto Elisabetta Spitz. «A me risulta che gli stati avanzamento lavori (Sal) siano pagati mensilmente e ci siano anche delle anticipazioni - prosegue il commissario "sblocca cantieri" delle dighe - Il provveditore e la sottoscritta si sono rese anche disponibili a parlare con il sistema bancario». «Mi stupisce che lei dica questo - la rimbrotta però Giovanni Salmistrari, presidente dell'Ance di Venezia, uno dei firmatari della recentissima lettera-denuncia delle imprese al lavoro sul Mose, relativa ai mancati pagamenti - Una cosa sono gli stanziamenti, un'altra è la cassa, perché noi dobbiamo pagare dipendenti e fornitori. Una legge dello Stato imporrebbe il saldo dei Sal entro 30 giorni e invece ci dite di andare in banca, dove il Consorzio Venezia Nuova è considerato

una società in *default*». Lo scontro va in scena all'Ateneo Veneto, al convegno sul Mose organizzato da tutti gli organi di categoria degli Ingegneri. E si mette in mezzo anche il provveditore reggente Cinzia Zincone: «Non posso tollerare certe parole - afferma - La contabilità pubblica ha delle regole: si pagano i lavori fatti oppure le anticipazioni. Pagheremo noi i costi dei test, salvo poi decidere, anche in via giudiziaria, a chi spettano». Infine l'ultima stoccata: «I ritardi sono solo in minima parte imputabili a noi».

E a chi dunque? I commissari del Cvn non sono citati e non erano invitati a parlare (c'è però l'ingegner Francesco Ossola in prima fila), ma proprio il Consorzio sembrerebbe l'indiziato speciale. Questa e tante altre domande sono rimaste senza risposta. La commissaria ha ribadito solo che l'opera sarà consegnata il 31

dicembre 2021, ma usata in emergenza già dall'estate prossima. «A fine giugno saranno sollevate tutte e quattro le barriere assieme», spiega. Punti di domanda invece sulla manutenzione - costi, dove si farà e chi la farà - e sulla gestione futura. «Ci siamo posti un tetto di 100 milioni all'anno - dice Spitz - ma stiamo lavorando per ridurre la spesa, per esempio allungando i tempi». La *location* doveva essere l'Arsenale, poi le proteste l'hanno spinto a Porto Marghera, ma Spitz ha bloccato tutto e ieri è andata in sopralluogo in terraferma. «Il Consorzio deve realizzare l'opera, non gli spetta in automatico la manutenzione», ha spiegato invece Zincone. «Noi vogliamo le gare - ha spiegato Salmistrari - e che quei cento milioni abbiano una ricaduta anche sulle imprese del territorio». «Della *governance* deve parlare la politica», hanno

aggiunto le due donne che hanno in mano le redini del Mose ora. E dunque sul palco è salito il sottosegretario alle Infrastrutture Salvatore Margiotta. «Vanno coinvolti tutti i soggetti interessati, ma deve esserci un'unicità della responsabilità nella fase operativa - ha sottolineato - Bisogna stabilire chi comanda, non si può convocare un comitato per ogni decisione». «Decisioni che vanno prese il prima possibile», ha commentato Armando Zambrano, presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri.

Prima il dibattito era stato tra critici e difensori dell'opera. L'ingegner Luigi D'Alpaos ha messo in luce le criticità: dalla cosiddetta risonanza (il rischio che con certe onde le paratoie oscillino troppo) alla sottovalutazione del vento («con la bora a Chioggia già ora ci possono essere anche 40 centimetri in più che a Ve-

nezia: con le bocche chiuse si potrebbe arrivare a 80»), ma soprattutto il rischio che il Mose non serva se nel 2100 il mare sarà più alto di 60-70 centimetri. «Già con 50 centimetri in più ci sarebbero oltre 300 chiusure l'anno, per un

totale di 4500 ore, anche d'estate, con grossi problemi per il porto», ha spiegato. Per chiudere con una battuta: «Veneziani, non vendete gli stivali». Nel frattempo l'ingegner Vincenzo Di Tella diffondeva in sala un volantino con

le due critiche ventennali al sistema. La difesa la fa il progettista Alberto Scotti. «Gli scenari citati sono un po' esagerati, ma il Mose funziona fino a 60 centimetri di mare in più - ha detto - poi certo già

con 20-30 centimetri i sollevamenti sarebbero talmente tanti che bisogna ipotizzare un sistema diverso: chiusure parziali delle bocche, per far passare le navi, e rialzo della città per sollevarlo meno».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La prova
Il test di sollevamento della paratoia del Mose della bocca di porto di Lido (foto archivio)

