



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

L'impegno del Governo Draghi per la funzionalità del MoSE e la salvaguardia di Venezia e della sua laguna

Venezia, 6 ottobre 2022



Le criticità del MoSE nella primavera 2021

- 1. Crisi del Consorzio Venezia Nuova*
- 2. Mancanza di risorse per il corretto funzionamento del MoSE*
- 3. Operatività, manutenzione e messa in sicurezza del MoSE*

Le criticità relative al CVN

1 La crisi del Consorzio Venezia Nuova

- Il Consorzio Venezia Nuova (CVN) è il concessionario del Mims per la realizzazione del MoSE e degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna.
- Nella primavera del 2021, **il CVN si trovava in uno stato di crisi** dovuto a:
 - un debito consistente verso il Provveditorato per anticipazioni riconosciute negli anni precedenti per lavori ancora da realizzare;
 - incapienza di risorse per il suo funzionamento;
 - debiti consistenti verso i consorziati;
 - contenziosi per oltre 550 milioni di euro con i consorziati.
- Il 30 aprile 2021, **il CVN ha proposto un accordo di ristrutturazione del debito** ex 182 bis comma 6 L.F. per salvaguardare l'integrità del suo patrimonio e offrire ai creditori il miglior soddisfacimento possibile.
- Tuttavia, a causa dell'indisponibilità alla trattativa da parte delle imprese consorziate, **il Tribunale di Venezia ha rilevato la carenza dei presupposti per l'accoglimento dell'istanza**, che conseguentemente è stata rigettata.

Le criticità relative all'operatività e alle risorse del MoSE

2 Mancanza di risorse per il corretto funzionamento del MoSE

- Gli importi stanziati per la realizzazione del Sistema MoSE coprivano solo in minima parte la cosiddetta Fase di Avviamento necessaria a testare il funzionamento dell'opera prima del suo collaudo.
- Inoltre, le risorse disponibili non comprendevano una serie di interventi migliorativi, soprattutto in termini di sicurezza, resisi necessari durante l'esecuzione dell'infrastruttura sperimentale.

3 Operatività, manutenzione e messa in sicurezza del MoSE

- Dubbi sui problemi relativi alla corrosione delle parti metalliche del MoSE e sul funzionamento delle barriere protettive del MoSE a causa dell'incompletezza dell'opera.
- Assenza di attività di manutenzione delle barriere protettive del MoSE.



La risposta alle criticità

- 1. L'impegno del Mims per la governance*
- 2. Le risorse per il completamento del MoSE*
- 3. Assicurare l'operatività, la manutenzione e la sicurezza del MoSE*

L'impegno del Mims per la governance del MoSE

Accordo transattivo tra Provveditorato alle Opere Pubbliche del Veneto e il CVN

- Dopo la presentazione della domanda di concordato preventivo da parte del Commissario Liquidatore del CVN (procedura ai sensi dell'art. 161, c., L.F.) il 3 agosto 2021 il **Tribunale di Venezia ha concesso 120 gg per la presentazione della proposta di un accordo per la ristrutturazione del debito.**
- Nei mesi successivi, sono state avviate trattative tra il Commissario Liquidatore e il MIMS per valutare l'effettiva possibilità di giungere ad un accordo transattivo finalizzato a ridurre il debito del CVN verso il Provveditorato e riavviare i cantieri.
- **Il Governo, con delibera Cipess n. 39 del 9 giugno 2021, ha stanziato 538 mln di euro** derivanti da risparmi sui mutui contratti in passato, finalizzati al completamento dei lavori del Mose e degli interventi di salvaguardia. Inoltre, ha stanziato le risorse necessarie per le attività della prima fase di avviamento, oltre che per il sollevamento delle barriere durante gli eventi di acqua alta.
- Contemporaneamente, il Commissario Liquidatore ha prospettato la possibilità di giungere con le creditrici ad un accordo finalizzato al riconoscimento dei loro crediti, al fine di una rapida ripresa dei lavori.

L'impegno del Mims per la governance del MoSE

Accordo transattivo tra Provveditorato alle Opere Pubbliche del Veneto e il CVN

- La bozza di accordo transattivo ha previsto:
 - il riesame delle c.d. “somme provvisoriamente riconosciute” dal Provveditorato al CVN;
 - la rinuncia delle riserve iscritte a vario titolo dal CVN nei confronti del Provveditorato;
 - il riconoscimento di Oneri Tecnici al CVN nell’ambito dei relativi Stati di Avanzamento Lavori;
 - il riconoscimento di alcuni oneri finanziari che il CVN aveva sostenuto per finanziamenti-ponte attivati in attesa della disponibilità delle rimanenti risorse assegnate dallo Stato per il MOSE;
 - il pagamento della compensazione tra le due voci di cui sopra (circa 25 mln di euro);
 - l’annullamento delle penali da ritardo nei confronti del CVN.
- **La bozza di atto**, che presupponeva la preventiva sottoscrizione di specifici accordi tra CVN e Imprese, **è stata sottoposta all’esame del CTA del Provveditorato il 29 novembre 2021, con esito favorevole, e successivamente al parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e dell’Avvocatura dello Stato.**
- **A febbraio 2022, l’accordo transattivo** tra il Provveditorato alle Opere Pubbliche del Veneto e il CVN è stato sottoscritto e successivamente **registrato dalla Corte dei Conti.**

L'impegno del Mims per la governance del MoSE

Atto Aggiuntivo e determinazione dei termini definitivi di completamento del MoSE

- La ripresa delle attività del concessionario, dopo l'uscita dalla crisi finanziaria, ha richiesto la **definizione contrattuale aggiornata degli impegni ancora aperti**, con particolare riferimento alla regolamentazione delle attività riferibili alle risorse aggiuntive stanziata dal Cipess e al cronoprogramma degli interventi.
- Tale regolamentazione è avvenuta il 24 gennaio 2022 con la **sottoscrizione del VII° Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale** e con la successiva **determinazione della tempistica definitiva di completamento del MoSE**, che fissa **il termine degli interventi funzionali ai sollevamenti delle barriere entro la fine del 2023**.
- La ripresa delle attività è stata rafforzata dalla **sottoscrizione di un Protocollo di legalità**, aggiornato e rafforzato rispetto a quello esistente.

Le risorse per il completamento del MoSE

- **I 538 mln di euro della delibera Cipess** sono sufficienti a coprire tutti i fabbisogni per il completamento e l'avviamento dell'opera, come risulta dal **DM del 22 luglio 2022 che ne ha disposto una leggera rimodulazione** rispetto all'iniziale assegnazione.
- Per effetto di tale rimodulazione i 538 mln di euro sono destinati:
 - **per 359 mln alle opere connesse al completamento e all'esercizio del MoSE;**
 - **per 180 mln alle opere complementari, interventi ambientali e di compensazione.**
- Entrambi gli importi sono oggetto di due specifici Atti Attuativi, rispettivamente il n.52 e il n.53, che dopo aver ottenuto il parere favorevole del CTA il 28 settembre 2022 saranno a breve sottoscritti dal Provveditorato e dal CVN.
- Entrambi gli Atti contengono un piano operativo con l'elenco dettagliato delle opere (con relativo importo) e il cronoprogramma dettagliato per la loro realizzazione. E' stato attivato un sistema di monitoraggio serrato per la verifica dello stato di avanzamento dei lavori.

Assicurare l'operatività, la manutenzione e la sicurezza del MoSE

Inquadramento e risoluzione problemi connessi alla corrosione

- A fronte dei dubbi sollevati sui problemi relativi alla corrosione dell'infrastruttura e delle attività ispettive condotte dalla Guardia di Finanza, sono state messe in atto una serie di azioni per verificare l'effettivo stato di tali componenti.
- **Le ispezioni**, anche subacquee, **e il coinvolgimento dell'Institut de la Corrosion di Brest**, Ente francese di eccellenza internazionale in materia, il 25 luglio 2022 **hanno permesso di:**
 - **individuare e circoscrivere il problema** esclusivamente ad alcune delle componenti metalliche della prima barriera posta in opera nel 2013 (Lido Treporti);
 - **confermare che gli interventi correttivi posti in essere risultavano efficaci** e di stabilire un ciclo ispettivo di verifica costante e semplici azioni manutentive per bloccare la progressione dei problemi corrosivi.
- **I risultati delle ispezioni sono dunque molto positivi rispetto alle ipotesi più pessimistiche ventilate**, considerando che i problemi relativi alla corrosione effettivamente riscontrati sono riparabili e non incidono significativamente sulla durabilità dell'opera, né sui costi preventivati per la sua manutenzione.

Assicurare l'operatività, la manutenzione e la sicurezza del MoSE

Sollevamenti difensivi del MoSE

- Dopo il primo test di sollevamento di tutte le barriere del MoSE del 10 luglio 2020, **l'infrastruttura**, ancorché non ancora completata, **ha continuato a funzionare in modalità provvisoria continuando a proteggere la città di Venezia e la sua laguna**, nel corso della stagione 2021-2022, **con 13 eventi di acque alte superiori a cm 130 slmm**.
- L'anticipazione del funzionamento delle barriere protettive del MoSE ha prodotto effetti benefici sull'economia locale, ha consentito di minimizzare i danni che si producono con gli eventi mareali e ha anche permesso di testare in diverse modalità il funzionamento di un'opera dal carattere sperimentale.
- **I test di sollevamento continuano regolarmente ogni 40 gg.**

Assicurare l'operatività, la manutenzione e la sicurezza del MoSE

Implementazione degli strumenti per la sicurezza degli impianti

- Per **consentire la piena operatività del MoSE** e parallelamente la **messa in sicurezza di impianti**, barriere e siti operativi in laguna e in Arsenale, è in corso di completamento il progetto di **installazione di sistemi di sicurezza e controllo**, coordinato dalla Prefettura di Venezia, in collaborazione con Questura, Guardia di Finanza e Capitaneria di Porto.
- Il progetto prevede l'installazione di sofisticati sistemi di videosorveglianza tramite telecamere aeree e subacquee, nonché la predisposizione di adeguati presidi di controllo agli accessi delle gallerie degli impianti e delle *control room*.
- Il progetto è esteso anche alla sicurezza informatica dei sistemi di comunicazione e di monitoraggio, nonché dei software gestionali presenti nelle *control room*.

Assicurare l'operatività, la manutenzione e la sicurezza del MoSE

Avvio manutenzione provvisoria delle quattro barriere

- Sono stati affrontati i temi manutentivi, provvedendo all'avvio delle attività affidate tramite gara a Fincantieri sulla barriera di Treporti, **i cui lavori sono già iniziati**, e alla predisposizione della documentazione tecnica e amministrativa per gli interventi che dovranno riguardare le ulteriori tre barriere.
- Il 23 settembre 2022 **Fincantieri ha presentato una proposta di Partenariato Pubblico Privato (PPP)** ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.Lgs.50/2016 avente ad oggetto i lavori e la manutenzione ordinaria e straordinaria, la conservazione, l'ammodernamento e l'efficientamento del MoSE per le rimanenti tre barriere.
- Il 26 settembre 2022 il Mims ha istituito una **Commissione per la valutazione della validità della proposta**. In caso di esito positivo della valutazione, la proposta verrà messa a gara.

Assicurare l'operatività, la manutenzione e la sicurezza del MoSE

Trasformazione del Ponte Radio e creazione dell'anello di fibra

- La fibra ottica **per le comunicazioni tra le control room presenti alle bocche e la control room generale di prossimo allestimento all'Arsenale** è un'infrastruttura indispensabile per dismettere il Ponte Radio fornito dall'Esercito Italiano, che ha reso possibili le comunicazioni in via provvisoria tra i vari siti del MoSE.
- È stata **approvata dal CTA del Provveditorato la seconda gara**, data l'assenza di proposte presentate per la prima, **per la fornitura dell'anello di fibra**.
- Con la messa in funzione della rete in fibra, **il Ponte Radio provvisorio sarà comunque mantenuto come infrastruttura ridondata**, ossia di supporto in caso di malfunzionamenti della fibra.



Andare oltre l'emergenza

- 1. Diffondere la conoscenza del MoSE*
- 2. La decarbonizzazione del MoSE*
- 3. I prossimi passi*

Diffondere la conoscenza del MoSE

Protocollo con l'Università di Ca' Foscari e lo IUAV

- **Per diffondere la conoscenza della più importante opera ingegneristica italiana messa in atto per contrastare i mutamenti climatici** a difesa del territorio lagunare e della città storica di Venezia, il 19 gennaio 2022 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra il Mims e le Università di Ca' Foscari e IUAV.
- L'obiettivo è promuovere una maggiore conoscenza del MoSE anche attraverso **percorsi didattici dedicati** che garantiscano crediti formativi e una **serie di seminari**, che partiranno a gennaio 2023, sulle seguenti tematiche:
 - le caratteristiche tecnologiche e gli aspetti innovativi del MoSE;
 - gli aspetti gestionali ed energetici;
 - l'azione di contrasto del MoSE agli effetti del cambiamento climatico in laguna di Venezia;
 - gli impatti idromorfologici ed ecologici sull'intera laguna derivanti dai sollevamenti del MoSE;
 - gli impatti del MoSE sul porto di Venezia;
 - gli effetti combinati di chiusura del MoSE e apporto di acque dolci;
 - il rapporto tra il MoSE e il paesaggio.

La decarbonizzazione del MoSE

Nuovo impianto fotovoltaico

- Il MoSE è un'opera energivora, non tanto nelle fasi di sollevamento delle paratoie, quanto per il funzionamento costante dei diversi impianti complementari. In linea con gli indirizzi del Ministro per la decarbonizzazione e la transizione ecologica, è stato avviato un intervento migliorativo, non previsto dal progetto originario, per la **realizzazione di un impianto fotovoltaico che potrà garantire il consumo continuativo annuo dell'infrastruttura.**
- L'obiettivo è quello di minimizzare la fornitura di energia elettrica dalla rete e massimizzare la produzione di energia elettrica con il fotovoltaico per l'utilizzo del MoSE e per l'immissione di energia nella rete cittadina. Il carattere discontinuo della produzione di energia da fotovoltaico genera, infatti, un surplus durante la maggior parte delle ore produttive rispetto all'effettivo carico, mentre non c'è disponibilità di energia durante le ore di non funzionamento o minimo irraggiamento. Pertanto, **il surplus di energia verrà immesso nella rete cittadina, mentre l'energia necessaria durante le ore non produttive verrà acquistata dal gestore di rete.**
- La potenza dell'impianto prevista è pari a: 10 MWp per Bocca di Lido, 1,8 MWp per la Bocca di Malamocco e 1,4 MWp per Bocca di Chioggia, **per un totale di 13,2 MWp.**

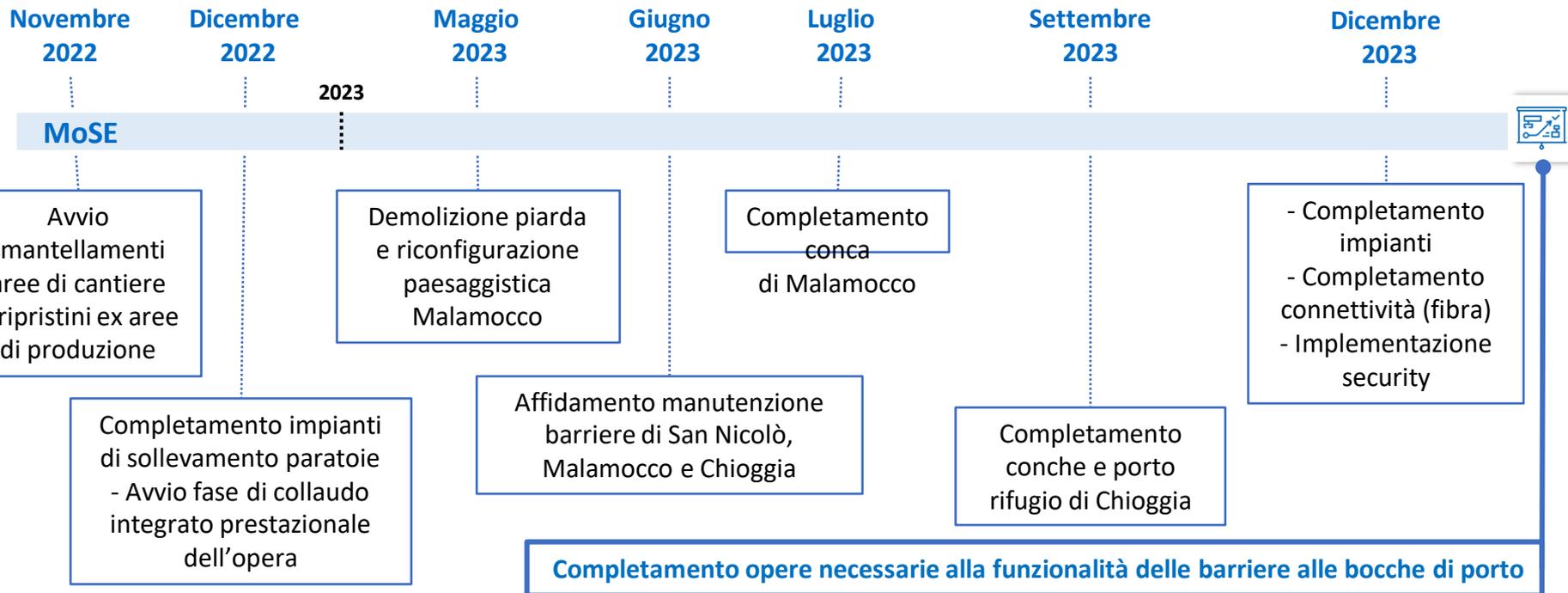
I prossimi passi

Le azioni avviate

- E' stata avviata l'attività di **rilascio delle aree adibite ad attività di cantiere non più necessarie**, a partire da Cavallino Treporti.
- E' prevista una **campagna di ispezioni a tappeto** e la prima manutenzione dei componenti dell'impianto soggetti a corrosione.
- **Nomina della Commissione e avvio del Collaudo Prestazionale Integrato.**

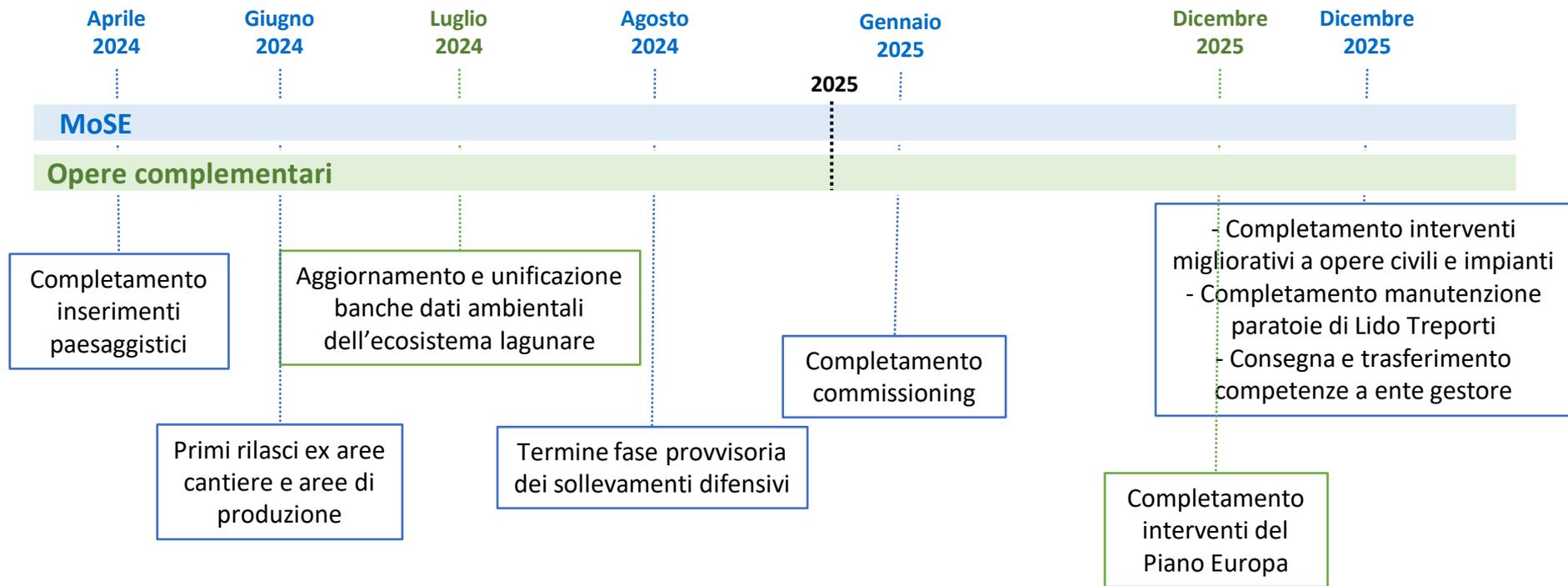
I prossimi passi

Cronoprogramma delle attività rimanenti relative al MoSE e alle opere complementari



I prossimi passi

Cronoprogramma delle attività rimanenti relative al MoSE e alle opere complementari





L'impegno del Governo Draghi per la salvaguardia di Venezia: altri interventi

- 1. Le grandi navi*
- 2. Il Tavolo tecnico*
- 3. I cantieri per la Basilica e Piazza S. Marco*
- 4. L'Autorità per la Laguna*
- 5. Il Piano morfologico e il «Protocollo fanghi»*

L'impegno del Governo per la salvaguardia di Venezia

Il transito delle grandi navi a Venezia

Il Governo Draghi è intervenuto per risolvere la questione del transito delle Grandi Navi a Venezia, con due provvedimenti legislativi d'urgenza:

- **DL 45/2021:** ha previsto che l'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale bandisca un **concorso di idee** per proposte e progetti di **punti di attracco fuori laguna**, utilizzabili dalle navi di stazza lorda superiore a 40 mila ton. e dalle porta-container adibite a trasporti transoceanici.
- **DL 103/2021:** ha dichiarato **le vie urbane d'acqua (Bacino e Canale S. Marco, Canale Giudecca) monumento nazionale** e introdotto in dette vie d'acqua il divieto di transito alle Grandi Navi. Inoltre, ha nominato un **Commissario straordinario (Presidente AdSP)**, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi:
 1. realizzazione di massimo cinque punti di attracco temporanei nell'area di Marghera, destinati anche alle navi trasporto pax di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;
 2. manutenzione dei canali esistenti;
 3. interventi per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

L'impegno del Governo Draghi per la salvaguardia di Venezia

«Decreto Grandi Navi» e predisposizione degli approdi temporanei

- Sono stati realizzati nei tempi previsti (entro la stagione turistica 2022) tre approdi temporanei nell'area di Marghera e per un ulteriore approdo a Chioggia.
- E' in corso di redazione il progetto di fattibilità tecnico economica per **l'attrezzamento della banchina per due accosti e un terminal passeggeri al Canale Nord, Sponda Nord.**
- Con il DL 68/2022 è stato previsto un ulteriore finanziamento per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste.

L'impegno del Governo Draghi per la salvaguardia di Venezia

Istituzione di un nuovo Tavolo Tecnico per Venezia

- Vista l'attenzione e l'interesse strategico che Venezia e la sua laguna rappresentano per l'intero Paese, è stato **istituito un apposito tavolo tecnico di confronto e coordinamento con tutti gli Enti del territorio interessati**, la cui necessità derivava in particolare dalle disposizioni normative di divieto del passaggio delle Grandi Navi all'interno del bacino di San Marco e la minimizzazione dell'impatto del MoSE sulle attività portuali.
- A partire da agosto 2021, il Tavolo ha operato con riunioni periodiche in cui sono state:
 - raccolte le istanze di tutti i soggetti istituzionali ed economici del territorio;
 - discusse le complesse problematiche e cercate soluzioni condivise.

L'impegno del Governo Draghi per la salvaguardia di Venezia

Cantieri in Piazza San Marco e attivazione di un Tavolo Tecnico di coordinamento

- Sta giungendo al termine l'intervento di **posa delle vetrate per proteggere la Basilica di San Marco dall'acqua alta** che faranno da barriera per una marea fino a 195 cm. **La consegna e collaudo dell'opera è prevista entro il mese di ottobre.**
- Iniziatò l'approntamento del **cantiere per la protezione di Piazza san Marco dagli allagamenti** per alta marea dall'attuale livello di 84 cm slmm fino al livello di 110 cm.
- Considerando che Piazza San Marco è interessata da altri cinque cantieri (due per la Basilica, uno per i portici delle Procuratie e uno per la manutenzione dei "masegni" della Piazza), il Mims ha attivato un **Tavolo Tecnico ad hoc per il coordinamento delle attività** con Provveditorato, Comune di Venezia, Procuratoria di San Marco, Sovrintendenza dei beni culturali, imprese coinvolte nei lavori e imprese gestori di sottoservizi.

I prossimi passi per la salvaguardia di Venezia

Autorità per la Laguna

Con il DL n. 68/22, è stato **ridefinito l'assetto dell'Autorità per la Laguna – nuovo Magistrato delle Acque** che si occuperà della salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

Per rendere operativa l'**Autorità per la Laguna – nuovo Magistrato delle Acque** si dovranno approvare i principali provvedimenti da adottare in ordine temporale:

- nomina del Presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia e del Presidente e di due membri effettivi e due supplenti del Collegio dei revisori dei conti;
- approvazione dello Statuto dell'Autorità per la Laguna di Venezia;
- approvazione del regolamento di organizzazione dell'Autorità;
- individuazione e trasferimento dei dipendenti in servizio presso il Provveditorato nel ruolo organico dell'Autorità;
- reclutamento del personale residuale dal precedente trasferimento (avvisi e concorsi);
- individuazione dei beni che costituiscono il patrimonio iniziale dell'Autorità;
- costituzione della Società in house per la gestione del MoSE (statuto, regolamento, dotazione organica, ecc.).

I prossimi passi per la salvaguardia di Venezia

Piano Morfologico della Laguna

L’Autorità per la Laguna – Nuovo Magistrato alle acque, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, è il soggetto titolato a redigere ed approvare il nuovo Piano Morfologico della Laguna. Nelle more dell’operatività dell’Autorità, il Piano è approvato dal Provveditorato.

Protocollo fanghi

La laguna presenta un problema di interrimento dei canali interni che rendono difficile la navigazione ed il traffico commerciale. L’attività di manutenzione tramite l’escavo dei canali è resa difficile per il vicino esaurimento della capacità dei depositi di fanghi, soprattutto di quelli classificati dal vecchio protocollo come inquinati.

Nelle more dell’emanazione del nuovo regolamento “Protocollo fanghi”, attualmente in fase di esame da parte del Consiglio di Stato, il DL 68/2022 ha stabilito che gli escavi vengano svolti nel rispetto dei principi del vecchio regolamento.



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili