



REPUBBLICA ITALIANA
LA CORTE DEI CONTI
SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER IL VENETO

Nell'adunanza del 29 dicembre 2020

composta dai magistrati:

Salvatore PILATO	Presidente Relatore
Elena BRANDOLINI	Consigliere Relatore
Amedeo BIANCHI	Consigliere
Giovanni DALLA PRIA	Referendario
Fedor MELATTI	Referendario
Daniela D'AMARO	Referendario
Chiara BASSOLINO	Referendario

VISTO l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

VISTO il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214, e successive modificazioni;

VISTA la legge 14 gennaio 1994, n. 20, recante disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti;

VISTO il regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, modificato da ultimo con deliberazione del Consiglio di Presidenza n. 229 del 19 giugno 2008, con il quale è stata istituita in ogni Regione ad autonomia ordinaria la Sezione regionale di controllo, deliberato dalle Sezioni Riunite in data 16 giugno 2000;

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante "*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*" (cd. legge obiettivo);

VISTA la delibera CIPE n. 121/2001, recante "*Legge obiettivo*": *1° programma delle infrastrutture strategiche*";

VISTA la deliberazione n. 21/SSRRCO/INPR/2019 con la quale le Sezioni riunite in sede di controllo hanno approvato il documento relativo alla "*Programmazione dei controlli e delle analisi della Corte dei conti per l'anno 2020*";

VISTA la deliberazione n. 1/SEZAUT/2020/INPR con la quale la Sezione delle autonomie ha approvato la programmazione dei controlli per l'anno 2020;

VISTA la deliberazione n. 21/2020/INPR con la quale la Sezione ha approvato il proprio programma di attività che comprende il controllo referto sullo stato di avanzamento e di esecuzione, nonché sullo stato di avviamento delle opere del Mo.S.E. (Modello sperimentale elettro-meccanico), anche con riferimento alla finalità della salvaguardia manutentiva a difesa del territorio ed a tutela dell'ambiente nella Laguna di Venezia;

VISTE le note istruttorie prot. n. 2241 del 27 aprile 2020; prot. n. 2262 del 29 aprile 2020; prot. n. 2264 del 29 aprile 2020; prot. n. 2364 del 4 maggio 2020; prot. n. 2365 del 4 maggio 2020; prot. n. 2256 del 28 aprile 2020; prot. n. 3104 dell'11 giugno 2020;

VISTA la documentazione tutta pervenuta in risposta agli adempimenti istruttori, in particolare:

- Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia (Ex Magistrato alle Acque -Venezia): note prot. n. 17108 del 3 giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2997 del 4 giugno 2020), n. 39579 del 16 novembre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5650 del 17 novembre 2020) e n. 44908 del 21 dicembre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 6087 del 22 dicembre 2020);
- Consorzio Venezia Nuova, Gestione straordinaria e temporanea, Amministratori straordinari: note prot. n. 154/R/AMS del 29 maggio 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2967 del 01 giugno 2020), n. 183/R/AMS del 10 novembre 2020 (acquisita al prot. Cdc al n. 5588 dell'11 novembre 2020), n. 16897 CQL del 21 dicembre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 6096 del 22 dicembre 2020) e n. 16969 CQL del 23 dicembre (acquisita al prot. Cdc n. 6124 del 23 dicembre 2020);
- Commissario straordinario per il completamento del sistema MOSE (DPCM 27.11.2019): note prot. n. U 62/2020 del 30 aprile 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2335 del 4 maggio 2020), n. U 87/2020 del 1° giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2965 in pari data), n. U 122/2020 del 1° settembre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 4438 in pari data), n. U 163/2020 del 30 novembre 2020 (acquisita la prot. Cdc 5912 del 09/12/2020) e n. U175/2020 del 21 dicembre 2020;
- Commissario Delegato Venezia, Ufficio del Commissario Delegato alla gestione degli eccezionali eventi meteorologici dal giorno 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia, ex OCDPC n. 616/2019: note prot. n. 2370/2020 del 14 ottobre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5256 del 15 ottobre 2020) e n. 2421/2020 del 29 ottobre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5450 del 30 ottobre 2020);
- Regione del Veneto: note prot. n. 212320 del 28 maggio 2020 (acquisita al prot. C.d.c. n. 2904 del 29 maggio 2020), 0476340, n. 0477275 e n. 0477281 del 9 novembre 2020 (acquisite al prot. Cdc, rispettivamente, al n. 5571, al n. 5583 e n. 5584 del 10 novembre 2020) e n. 580889 del 14 dicembre 2020 (acquisita al prot. Cdc 5964 del 15 dicembre 2020);
- Avvocatura dello Stato di Venezia: prot. n. 21832 del 12 maggio 2020;
- Prefettura -Ufficio Territoriale del Governo di Venezia: note prot. n. 45490 del 22 giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 3264 del 23 giugno 2020) e prot. n.

300/GAB/2020 del 19 giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 3265 – 3267 del 23 giugno 2020):

VALUTATI i risultati delle audizioni del 14 e 15 ottobre 2020;

RILEVATO che alle Amministrazioni interessate, a conclusione della fase istruttoria, è stata trasmessa, assieme all'ordinanza di convocazione del contraddittorio - con nota prot. n. 5821 del 1° dicembre 2020 - la bozza di Relazione contenente le risultanze del controllo;

CONSIDERATO che in data 15.12.2020 si è svolto il contraddittorio con la convocazione delle seguenti Parti:

- il Consorzio Venezia Nuova, Gestione straordinaria e temporanea, Amministratori straordinari e nella persona del Commissario liquidatore subentrato medio-tempore nella gestione del Consorzio Venezia Nuova ex art. 95 comma 20 decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), convertito in legge 13 ottobre 2020, n. 126;
- il Provveditore Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia (Ex Magistrato alle Acque -Venezia);
- il Commissario straordinario per il completamento del sistema Mo.S.E. (DPCM 27.11.2019);
- il Commissario Delegato Venezia, Ufficio del Commissario Delegato alla gestione degli eccezionali eventi meteorologici dal giorno 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia, ex OCDPC n. 616/2019, Sindaco della Città di Venezia;
- la Regione del Veneto nella persona del Presidente;

VISTA l'ordinanza del Presidente n. 71/2020 di convocazione della Sezione per l'odierna seduta;

UDITI i Magistrati relatori, Salvatore Pilato ed Elena Brandolini

DELIBERA

di approvare l'allegata relazione concernente il controllo/referto sulla salvaguardia della Laguna di Venezia e sullo stato di esecuzione delle opere del Mo.S.E. (Modello Sperimentale Elettro-Meccanico) e del piano di gestione e di avviamento.

Rimette l'adozione delle misure consequenziali, ai sensi dell'art. 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, comma 172, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, nei confronti dei seguenti Soggetti interlocutori:

- il Consorzio Venezia Nuova, nell'organo di Gestione straordinaria e temporanea per le competenze ex art. 95 comma 19 decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), convertito in legge 13 ottobre 2020, n. 126; nonché nell'organo del Commissario liquidatore subentrato medio-tempore nella gestione del Consorzio Venezia Nuova ex art. 95 comma 20 decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), convertito in legge 13 ottobre 2020, n. 126 cit.;
- il Provveditore Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige

e Friuli-Venezia Giulia (Ex Magistrato alle Acque -Venezia);

-il Commissario straordinario per il completamento del sistema Mo.S.E. (DPCM 27.11.2019);

- il Commissario Delegato Venezia, Ufficio del Commissario Delegato alla gestione degli eccezionali eventi meteorologici dal giorno 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia, ex OCDPC n. 616/2019;

- la Regione del Veneto.

Copia della presente delibera è trasmessa, a cura del Direttore della Segreteria, al Provveditore Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia; al Commissario liquidatore subentrato medio-tempore nella gestione del Consorzio Venezia Nuova; al Commissario straordinario per il completamento del sistema MOSE; al Commissario Delegato Venezia, ex OCDPC n. 616/2019; alla Regione del Veneto.

Copia della presente delibera è trasmessa anche al Consiglio regionale del Veneto, all'Avvocatura dello Stato di Venezia ed alla Prefettura -Ufficio Territoriale del Governo di Venezia.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Così deliberato in Venezia, nella Camera di consiglio del 29 dicembre 2020.

Il Magistrato relatore

Il Presidente relatore

f.to digitalmente Cons. Elena Brandolini

f.to digitalmente Salvatore Pilato

Depositata in Segreteria il 30 dicembre 2020

IL DIRETTORE DI SEGRETERIA

f.to digitalmente Dott.ssa Letizia Rossini



CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER IL VENETO

**CONTROLLO-REFERTO SULLA SALVAGUARDIA
DELLA LAGUNA DI VENEZIA E SULLO STATO DI
ESECUZIONE DELLE OPERE DEL MOSE (MODELLO
SPERIMENTALE ELETTO-MECCANICO) E DEL
PIANO DI GESTIONE E DI AVVIAMENTO**

(art. 3, comma 4, Legge 14 gennaio 1994, n. 20)

Approvato con deliberazione n. 196/2020/GEST



CORTE DEI CONTI

MAGISTRATI ISTRUTTORI:

Presidente Salvatore PILATO

Consigliere Elena BRANDOLINI

FUNZIONARI REVISORI:

Elena FONGHER

Anna Maria DI DONATO

Alessia BOLDRIN

INDICE

SOMMARIO ESECUTIVO	1
SINTESI E CONCLUSIONI	26
1 OGGETTO DELL'INDAGINE E ATTIVITA' ISTRUTTORIA	53
1.1 Premessa: quadro normativo di riferimento	53
1.1.1 La normazione speciale alla luce della L. 13 ottobre 2020, n. 126 di conversione del d.l. 14 agosto 2020, n. 104	55
1.2 L'attività di controllo.....	61
1.3 Oggetto dell'analisi e note metodologiche	62
1.4 Il controllo – referto e l'attività istruttoria	63
1.4.1 Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto -Trentino - Alto Adige -Friuli- Venezia Giulia	64
1.4.2 Consorzio Venezia Nuova -Gestione Straordinaria e Temporanea – nelle persone degli attuali Amministratori Straordinari	68
1.4.3 Commissario Straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.	69
1.4.4 Commissario Delegato ex OCDP (Ordinanza del Capo del Dipartimento della Protezione Civile) n. 616/2019	70
1.4.5 Regione del Veneto	71
1.4.6 Ulteriori acquisizioni documentali e/o informative.....	73
1.5 Laguna di Venezia – Salvaguardia – Conterminazione lagunare	73
1.5.1 Le attività volte alla Salvaguardia: gli interventi generali e il Sistema Mo.S.E.	75
2 QUADRO EMERGENTE DALL'ANALISI SVOLTA	80
2.1 Riparto di competenza in materia di governance del “Sistema Venezia”	81
2.2 Interventi per la Salvaguardia	82
2.3 La realizzazione del Sistema Mo.S.E.	83
2.4 Risultanze dell'attività istruttoria svolta in relazione agli Interventi per la Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna.....	85
2.4.1 Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche: esito dell'attività istruttoria.....	85

2.4.2	Regione del Veneto: esiti dell'attività istruttoria.....	90
2.4.2.1	Quesito Istruttorio n. 1.....	93
2.4.2.2	Quesito Istruttorio n. 3.....	111
2.4.3	Commissario Delegato ex ODPC n. 616/2019: esito dell'attività istruttoria.....	113
2.5	Risultanze dell'attività istruttoria svolta in relazione alla realizzazione del Sistema Mo.S.E.....	120
2.5.1	Quadro contrattuale e finanziario dell'opera.	121
2.5.1.1	Disciplina specifica.....	121
2.5.1.2	Cronoprogramma.....	124
2.5.1.3	Tracciabilità dei flussi finanziari.....	125
2.5.1.4	La pluralità delle fonti di finanziamento e le modalità procedurali di pagamento.	127
2.5.2	Frammentazione degli interventi e impatto sulla realizzazione dell'opera	138
2.5.3	Esecuzione contrattuale e stato di realizzazione	143
2.5.3.1	La situazione pregressa e le criticità rilevate all'inizio della gestione commissariale del C.V.N.	147
2.5.3.2	L'atto di completamento e il 48° Atto Attuativo della Convenzione generale.....	164
2.5.3.3	Lo stato di attuale avanzamento dei lavori e dell'esecuzione contrattuale	170
2.5.3.4	Situazione emergente dal contraddittorio.....	173
2.5.4	Piano di avviamento e attività da contrattualizzare	176
2.5.4.1	La posizione del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche	178
2.5.4.2	La posizione del CVN -Gestione Straordinaria e Temporanea .	185
2.5.4.3	Situazione emergente dal contraddittorio	191
2.5.5	Le rilevazioni del Commissario Straordinario incaricato di sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento dell'opera	197
2.5.5.1	Situazione emergente dal contraddittorio finale	205
2.5.6	Opere di compensazione e Piano Europa.....	206

2.5.6.1	Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche - Attività poste in essere	208
2.5.6.2	C.V.N. -Amministrazione Straordinaria e Temporanea - Attività poste in essere	211
2.5.6.3	Competenze della Regione del Veneto e attività poste in essere	214
2.5.7	Andamento lavori - Criticità riscontrate - Rimedi.....	222
2.5.7.1	Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche: criticità - costi -rimedi.....	224
2.5.7.2	Consorzio Venezia Nuova -Amministrazione Straordinaria e Temporanea: criticità - costi -rimedi.....	246
2.5.7.3	Situazione emergente dal contraddittorio.....	274
2.5.8	Transazioni.....	278
2.5.9	Contenzioso	279

SOMMARIO ESECUTIVO

I. Premessa. La salvaguardia lagunare e la realizzazione del Mo.S.E.

Il controllo-referto sullo stato di avanzamento e di esecuzione, nonché sullo stato di avviamento delle opere del Mo.S.E. (Modello sperimentale elettromeccanico), anche con riferimento alla finalità della salvaguardia manutentiva a difesa del territorio ed a tutela dell'ambiente nella Laguna di Venezia¹, è l'esito di una complessa attività istruttoria espletata, dalla Sezione regionale di controllo per il Veneto, con criteri metodologici in prevalenza orientati alla verifica ed all'accertamento dei profili gestionali di rilevanza amministrativa ed economico-finanziaria, incidenti sulla economicità, efficacia ed efficienza della spesa finanziata, impegnata e liquidata e/o da liquidare in favore del Consorzio Venezia Nuova, nella qualità di concessionario e parte contrattuale per la progettazione, l'esecuzione e l'avviamento dell'opera pubblica.

Dallo svolgimento degli approfondimenti istruttori e dall'esito del contraddittorio, emerge la relazione strutturale che sussiste, con collegamenti reciproci ed inscindibili tra loro, nel sistema delle attività per la salvaguardia della Laguna ed il sistema delle attività di realizzazione, avviamento e gestione del Mo.S.E.

Infatti, il grave allarme ambientale generato dal fenomeno dell'*acqua alta*² ha indotto alla elaborazione di un complesso e dettagliato progetto di salvaguardia, che comprende un sistema integrato di opere, ed articolato su tre

¹ La laguna veneta è uno specchio d'acqua salata di circa 550 km, che comunica con il mare Adriatico tramite tre aperture, dette "Bocche di Porto": Lido, Malamocco e Chioggia. Dal 1987 Venezia e la sua laguna sono stati inseriti dall'UNESCO nei 936 siti, di cui 47 italiani, considerati patrimonio dell'Umanità.

² Il fenomeno dell'acqua alta si verifica nella stagione autunno-invernale quando una serie di concause provoca un maggiore afflusso di acqua in laguna e, quindi, un aumento del suo livello. Esso è una conseguenza di tre azioni concomitanti, dovute al vento di scirocco o di bora, all'alta marea astronomica e alla depressione atmosferica; a queste azioni si aggiunge l'aggravante di piogge e mareggiate, il cui effetto complessivo di maggiore entità risale al 4 novembre 1966 ed innalzò il livello della laguna di 194 cm sulla quota di riferimento, chiamata zero medio mare o mareografico di Punta della Salute. I centri abitati di Venezia e Chioggia sono quelli più esposti alla sommersione per allagamento, con gravi danni diretti ed indiretti.

contesti d'intervento, rappresentati rispettivamente dalla *difesa ambientale* (messa in sicurezza di rive inquinate, miglioramento della qualità delle acque e dei sedimenti, protezione e ricostruzione di strutture e habitat delle zone umide), dalla *difesa dalle mareggiate* (ricostruzione di 45 km di litorali e di 11 km di moli foranei) e dalla *difesa dalle acque alte* (protezione degli abitati lagunari ed interventi sulle bocche di porto per la regolazione dei flussi di marea-sistema Mo.S.E.³).

La perdita di una visione globale delle relazioni sistematiche tra i tre contesti appena descritti, e le carenze e/o le inefficienze nel sistema di *governance* di tutti gli interventi che compongono e completano le attività di salvaguardia della laguna devono essere superate con urgenza, nei tempi più rapidi, con misure organizzative che comprendono, non solo il completamento e la messa in esercizio del Mo.S.E., ma anche il corretto e puntuale espletamento di tutti gli interventi inclusi nelle attività di salvaguardia lagunare, nelle more dell'avviamento organizzativo della neo-istituita Autorità per la Laguna di Venezia ex art. 95 legge 13 ottobre 2020, n. 126 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia.

II. L'accumulazione delle cause di ritardo nella realizzazione e nell'avviamento del Mo.S.E.

Sui ritardi, alquanto macroscopici e sempre più evidenti, che si protraggono nel complessivo stato di avanzamento del Mo.S.E.⁴ e nell'ultimazione delle

³ I cantieri del Mose sono stati aperti nel maggio 2003.

⁴ Il sistema integrato di opere prevede la realizzazione di circa 1,6 km di dighe mobili, costituite da schiere di paratoie a scomparsa presso le tre bocche di porto (Lido, Malamocco, Chioggia), in grado di isolare la laguna dal mare durante gli eventi di alta marea superiori alla quota programmata di 110 cm. Poiché la bocca di porto del Lido è più larga delle altre due, con una profondità non uniforme, le barriere sono state divise in due lati, Lido Treporti a nord e Lido S. Nicolò a sud, attraverso la realizzazione al centro di un'isola artificiale che separa le due Bocche di porto più strette. Pertanto, le bocche di porto sono quattro, di larghezza quasi equivalente fra loro.

diverse componenti d'opera⁵ da sottoporre al collaudo finale incidono cause di diverso genere e tipo, le quali -pur avendo matrici ed origini eterogenee- convergono a generare gravi e permanenti effetti di rallentamento nel completamento e nella definizione delle opere costitutive del sistema Mo.S.E. La eliminazione di tali cause di ritardo sollecita molteplici interventi operativi di natura organizzativa, contrattuale e non contrattuale, che il referto consente di individuare con la differenziazione specifica delle aree gestionali nelle quali si sono manifestate le più gravi criticità.

Tra le disfunzioni gestionali di più grave impatto sullo stato di avanzamento e di ultimazione dell'opera e sull'attuazione del piano di avviamento è inclusa la perdita progressiva del livello e della idoneità della capacità progettuale, necessaria e adeguata alla complessità delle questioni tecniche insorte nelle diverse dinamiche accertate sull'andamento dei lavori.

Gli approfondimenti istruttori dimostrano l'urgente necessità di recuperare la visione d'insieme nel complesso delle attività e dei lavori ancora da eseguire per la eliminazione dei vizi costruttivi, lo svolgimento delle operazioni di manutenzione conservativa e di ripristino e la definizione dei progetti tuttora necessari per il completamento del sistema Mo.S.E. e per il suo avviamento.

Al *deficit* di organizzazione rilevato nella capacità progettuale per la programmazione e l'esecuzione delle prestazioni d'opera si aggiungono le disfunzioni, altrettanto gravi, riscontrate nella gestione contrattuale degli atti concessori e nell'amministrazione economico-finanziaria della contabilità relativa ai diversi interventi prestazionali, poiché gli esiti istruttori evidenziano la traslazione fattuale di risorse finanziarie assegnate nell'ambito di un atto attuativo e/o atto aggiuntivo, le quali sono -viceversa- utilizzate per la realizzazione di interventi d'appartenenza di altri atti attuativi e/o aggiuntivi.

⁵ Tutte le opere del Sistema MOSE (WBE/WBS) dovevano essere concluse entro il 31.12.2018.

Tali comportamenti di gestione contrattuale ed economico-finanziaria generano una evidente confusione contabile che si traduce in una altrettanto evidente carenza di trasparenza amministrativa, la quale rende particolarmente difficile il controllo di corrispondenza tra gli interventi finanziati e gli interventi contrattualizzati ed eseguiti.

III. Lo stato di realizzazione dei lavori e le aree più significative di criticità contrattuale

Con il 6[^] Atto Aggiuntivo (rep. 8746/2017) alla Convenzione Generale, finalizzato alla ricognizione delle risorse disponibili a spesa invariata, per il completamento del Sistema Mo.S.E. e per gli interventi funzionali necessari alla gestione ed alla manutenzione dell'opera, il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche ed il Consorzio Venezia Nuova hanno innovato la disciplina dei rapporti contrattuali. Al contempo, il 48° Atto Attuativo della stessa Convenzione Generale ha completato la contrattualizzazione dei finanziamenti Mo.S.E. con l'ultima *tranche* di 221 milioni di euro che confluisce all'interno dell'importo complessivamente finanziato nella misura di euro 5.492.695.590,33.

La sottoscrizione dei menzionati atti avrebbe dovuto consentire il completamento di tutte le lavorazioni per la messa in funzione definitiva delle barriere alle bocche di porto, nonché tutte le attività ad essa connesse individuate nella organizzazione del centro operativo, nella infrastrutturazione dell'arsenale, negli interventi di compensazione richiesti dalla Commissione Europea, come indicato nel quadro economico allegato all'atto attuativo.

Tuttavia, le risultanze dell'analisi istruttoria espongono uno scenario contrattuale contraddistinto da molteplici aree di criticità gestionale, comportamentale ed operativa.

Invero, le barriere mobili del Mo.S.E. per la difesa di Venezia e della Laguna dalle acque alte sono in fase di completamento finale, le paratoie per le 4 barriere (Bocca di porto di Lido nord e sud, bocca di porto di Malamocco e bocca di porto di Chioggia) sono tutte installate, i test tecnici di funzionamento sono regolarmente in corso e la predisposizione finale della *Control room* all'Arsenale nord (centro operativo decisionale per l'innalzamento delle n. 78 paratoie) è in una fase avanzata di realizzazione. Ciò nonostante, dai riscontri istruttori risulta tuttavia che:

- le barriere sono ancora movimentate con comandi semiautomatici, per la necessità di completamento delle componenti impiantistiche;
- le date intermedie, previste per la realizzazione dell'opera non sono state rispettate, e pertanto è subentrata la necessità di sovrapporre le fasi di realizzazione, *commissioning*, *start up* e avviamento dell'opera; con la conseguenza che, mentre sono in fase di completamento gli impianti definitivi (fase di realizzazione), al contempo sono iniziati i test di sollevamento (in fase finale i sollevamenti per bocca di porto) e sono stati avviati i sollevamenti multipli;
- sono tuttora da espletare le operazioni di collaudo finale (integrato e prestazionale) del sistema nel suo complesso;
- sulla maggiore parte degli interventi si registrano ritardi importanti, ritenuti (dal Provveditorato) "*ormai non più recuperabili*";
- la sede finale della "*Control room*" non è ancora operativa e, di conseguenza, le manovre di sollevamento sono gestite localmente nelle singole bocche di porto;

- per i ritardi nella definitiva scelta progettuale riservata alla Parte committente, sussiste tuttora incertezza sull'allocazione definitiva della "linea di manutenzione pesante" e pertanto non sono stati avviati gli interventi di manutenzione delle paratoie, da espletare ogni 5 anni, nonostante le paratoie di Lido-Treporti siano posizionate sott'acqua già dal 2013, anche se i riscontri istruttori e tecnici acquisiti agli atti consentono di escludere stati attuali di avanzato degrado e/o usura;
- sussistono molteplici tipologie di vizi, difetti, difformità esecutive e danni riconducibili ad errori di progettazione e/o di esecuzione, non ancora eliminati e/o risolti, con stima per importi di particolare rilevanza; taluni importi sono stati riconosciuti a titolo provvisorio dal Provveditorato al Consorzio Venezia Nuova con riserva di ripetizione; altri importi sono in contestazione tra le Parti contrattuali, con particolare riferimento ai riscontrati fenomeni corrosivi e di ammaloramento, specificamente delle cerniere⁶, le quali costituiscono parti fondamentali nel funzionamento delle barriere (v. *infra*, referto par. 2.5.3);
- sono tuttora da avviare, nella maggior parte, le opere per gli inserimenti architettonici e per gli inserimenti paesaggistici, questi ultimi anche da finanziare, in quanto non previsti nell'ambito del sistema "a prezzo chiuso";
- emergono significative criticità in relazione alla realizzazione del cd. Piano Europa, il quale include i contenuti del Piano di riqualificazione e compensazione ambientale, che ha consentito di superare e di definire la procedura d'infrazione comunitaria (v. *infra*, referto par. 2.5.6).

⁶ Dalle risultanze tecniche emerge che la cerniera "nel linguaggio del Mo.S.E. viene chiamata connettore-cerniera, per sottolineare anche la sua funzione di congiunzione tra le paratoie vere e proprie e il fondale, tramite il cassone. Essa consta di tre parti, il maschio, la femmina e il tensionatore". La realizzazione delle cerniere è stata preceduta da un "complesso e oneroso studio, siglato B.7.03/1I avente per titolo "Completamento della sperimentazione sul gruppo cerniera – connettore delle paratoie e costruzione della preserie – fase", che si è protratto per oltre 4 anni con la sottoposizione delle scelte progettuali a molteplici prove tecniche e test preliminari seguiti da prove di tenuta idraulica, prove di lavaggio, prove cicliche di fatica, prove statiche di carico e prove di usura.

IV. L'inesistenza del "Piano di avviamento" del sistema Mo.S.E. e le contestazioni sul "Piano delle manutenzioni"

Nell'individuazione delle cause dei permanenti ritardi contrattuali, l'articolata e complessa acquisizione delle informazioni istruttorie e dei dati economico-finanziari relativi alla esecuzione delle opere ed allo sviluppo degli stati di avanzamento consente di affermare che, con decorrenza temporale dall'accertamento dei gravi fatti corruttivi risalente al 2014, il Consorzio Venezia Nuova (CVN) ha subito un pregiudizio progressivamente sempre più negativo -e allo stato degli atti, difficilmente rimediabile- alle fondamentali capacità progettuali e tecnico-operative necessarie ed indispensabili al completamento complessivo dell'opera ed alla elaborazione ed esecuzione del "piano di avviamento", il quale è previsto negli atti contrattuali (in particolare, nel 6° atto aggiuntivo, rep. n. 8746, alla Convenzione rep. n. 7191/1991, il cui D.P. approvativo è stato registrato dalla Corte dei conti in data 20.10.2017, c.d. "atto di completamento") per consentire la immediata e regolare utilizzazione del sistema Mo.S.E. con modalità provvisoria, nelle more dell'ultimazione dei lavori.

Nella complessiva architettura degli atti contrattuali e progettuali il piano di avviamento assume una fondamentale e nevralgica rilevanza strategica, poiché dovrebbe consentire "a regime," di difendere la laguna per tutti gli eventi superiori a quota +110 cm rispetto a Punta della Salute⁷, con costi economici presuntivi di entità inferiore rispetto a quelli richiesti dalla gestione della "Procedura per la difesa dagli allagamenti nella fase provvisoria" (v. *infra sub. V*).

⁷ Gli atti istruttori evidenziano i seguenti dati: "oggi Venezia inizia ad essere allagata per una superficie del 10% circa con maree di + 100 - 110 cm rispetto a Punta della Salute (fatta eccezione per Piazza San Marco che viene invasa anche per livelli più bassi). Per maree più alte e fino a +120, 130 e 140 cm rispetto a Punta della Salute le maree invadono aree più ampie della città, rispettivamente il 28%, il 46% e il 59% circa" (rif.to RAMSES Insula Spa <https://www.comune.venezia.it/it/content/le-percentuali-allagamento>).

Le palesi divergenze sostanziali insorte tra le parti del rapporto concessorio (Provveditorato-MIT e CVN) nella progettazione e nell'attuazione del piano di avviamento riguardano, in prevalenza, la esatta imputazione dei costi delle singole operazioni (rispettivamente: *pre-commissioning*, *commissioning*, *start-up*, avviamento e collaudo), poiché sussistono rilevanti incertezze sulla spettanza dei corrispettivi inerenti ad attività di manutenzione conservativa ed operativa comprese nel costo già finanziato di realizzazione dell'opera (5.493 milioni di euro, con la suddivisione degli interventi illustrata nei voti del CTM n. 106 e n. 107 del 2012), che viceversa il Consorzio Concessionario ritiene di inserire tra le attività dell'avviamento, ancora da finanziare.

Con riferimento alle contestazioni sul "Piano di Manutenzione Programmata" delle opere relative al Sistema Mo.S.E. le risultanze istruttorie evidenziano che tale piano è stato più volte richiesto e sollecitato al CVN, dal Provveditorato e dal CTA (Comitato Tecnico Amministrativo), ma non risulta tuttora approvato.

Tutte le opere del Sistema Mo.S.E. (WBE/WBS) avrebbero dovuto essere definite entro il 31.12.2018, ma tuttora all'inizio del 2021, il documento del piano necessario alla manutenzione non risulta disponibile, anche se dagli atti del contraddittorio è emerso l'avvio di una fase di predisposizione di un apposito manuale tecnico di manutenzione, a cura del Consorzio concessionario con il coordinamento del Commissario straordinario, da produrre entro i primi sei mesi del 2021.

V. La procedura per la difesa dagli allagamenti nella fase provvisoria

Il grave ed evidente inadempimento contrattuale proveniente dall'accertata inesistenza del "piano di avviamento" è stato surrogato da una procedura *extra ordinem*, estranea alle clausole contrattuali, rivelatasi necessaria, urgente ed

indifferibile, la quale è stata predisposta ad iniziativa del Commissario straordinario per la gestione delle operazioni di sollevamento delle paratoie in fase temporanea.

Allo stato degli atti istruttori e delle informazioni progettuali acquisite, la procedura “emergenziale di natura provvisoria” risulta gestita dal Commissario straordinario in collaborazione con il Provveditorato competente e con i principali enti interferenti nel processo (Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia e Autorità di Sistema Portuale), con la specificazione dei principali profili inerenti:

- il soggetto decisore (nelle more della istituzione della definitiva Cabina di Regia) costituito dal Commissario straordinario e dal Provveditore;
- il soggetto operatore rappresentato dal Consorzio Venezia Nuova, il quale agisce sulla base di linee guida e specifiche tecnico-operative predefinite;
- la soglia di salvaguardia fissata per maree superiori a quota +130 cm riferita a Punta della Salute (in grado di proteggere da allagamenti il 55% circa del territorio comunale veneziano);
- il sistema predeterminato degli avvisi (soggetti riceventi l’avviso, anticipi, frequenze e tipo di informazione);
- la cooperazione ed il coinvolgimento dell’Esercito per la realizzazione di un ponte radio provvisorio che, in occasione dei sollevamenti simultanei, consente la trasmissione dei dati e le comunicazioni tra le “control room” di tutte le bocche di porto e tra ciascuna “control room” e le gallerie sottomarine.

Gli approfondimenti istruttori evidenziano il perfezionamento progressivo della procedura adottata in emergenza, per surrogare l’inesistenza del piano

di avviamento, al fine di corrispondere alle esigenze informative e partecipative degli enti esponenziali dei più importanti interessi del territorio⁸. Dalle informazioni tecnico-amministrative acquisite all'esito del contraddittorio emerge la necessità di un'immediata ed urgente revisione prudenziale delle attività di programmazione per il sollevamento delle barriere, al fine di prevenire errori previsionali e/o errori tecnici che possono determinare: il sollevamento delle barriere con livello di marea inferiore a +130 cm.; oppure, al contrario, l'omesso sollevamento delle barriere con livello di marea superiore a +130 cm.

La procedura per la difesa dagli allagamenti nella fase provvisoria, se posta a confronto con una ipotetica situazione di esistenza del "Piano di avviamento" è connotata da minore efficienza (sollevamento con livello marea +130, e non +110, con minore protezione del territorio) e da maggiori costi economici programmati, i quali sono comunque necessari, ineludibili ed inevitabili per la difesa dei centri abitati e dell'inestimabile patrimonio artistico e monumentale della Città di Venezia (costi di approntamento "una tantum" per barriere ed Arsenale € 1.237.242,62; totale costi su n.9 movimentazioni € 2.247.773,04)⁹.

VI. La contabilità dei lavori necessari alla eliminazione dei difetti costruttivi ed esecutivi

Allo stato delle risultanze istruttorie, nella tenuta della contabilità dei lavori distinta per i singoli stati d'avanzamento delle diverse componenti d'opera non esiste un sistema dotato di idoneità ed efficienza, specificamente destinato alla ricognizione analitica dei difetti e dei vizi costruttivi ed esecutivi, emersi soprattutto dall'accertamento probatorio dei risalenti fatti corruttivi, i quali

⁸ V. in particolare, relazione depositata dal Comune di Venezia agli atti del Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia di Venezia (cd. comitato) nell'adunanza del 26 novembre 2019.

⁹ V. tabella inserita in paragrafo 2.5.4.3 su dati comunicati dal Commissario straordinario su progetto a firma del CVN.

peraltro risultano connessi ad illeciti tributari per fatturazione di operazioni inesistenti del valore di € 50 ml. circa.

Infatti, la contabilità dei finanziamenti e delle liquidazioni riconducibili alla realizzazione del sistema Mo.S.E. non consente di distinguere le prestazioni di avanzamento dei lavori, rispettivamente dalle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria, conservativa ed operativa, e dalle attività di rimessione a regola d'arte delle componenti d'opera difformi e/o viziate da inesatta esecuzione, con la conseguente difficoltà di stimare i danni da ripristino che devono rimanere a carico del bilancio del CVN a titolo d'inadempimento contrattuale.

Nel difetto di tale stima analitica, fondata su una contabilità dei lavori specificamente dedicata alla ricognizione dei vizi d'opera ed alla corrispondente progettazione delle attività di ripristino con prestazioni eliminatorie dei difetti costruttivi ed esecutivi, il Provveditorato ha effettuato delle liquidazioni provvisorie per significativi importi di valore, quantificati allo stato degli atti in complessivi € 100 ml. circa, con riserva di ripetizione differita all'accertamento della responsabilità contrattuale. Tali pagamenti sono stati giustificati dalla necessità di non interrompere la prosecuzione dei lavori, ma la gestione contrattuale ricostruita nei comportamenti di entrambe le parti (CVN e PP.OO.PP.) non ha agevolato la verifica e l'imputazione definitiva della colpa contrattuale nei confronti dei soggetti responsabili, né ha finora rafforzato le misure per il recupero degli indebiti finanziari nei confronti dei medesimi soggetti, i quali pertanto trattengono -tuttora- percentuali non dovute di lucro costruttivo e di lucro manutentivo, senza avere la titolarità del corrispondente diritto.

VII. La gestione commissariale del CVN

La situazione amministrativa, economico-finanziaria ed organizzativa del CVN, rilevata nel 2015 al tempo del sub-ingresso dell'amministrazione straordinaria agli organi d'impresa, è contraddistinta da una permanente crisi di liquidità la quale rinviene causa in una molteplicità di fattori esattamente ed analiticamente individuati nello svolgimento delle attività di referto.

Invero, sin dall'avviamento dell'amministrazione straordinaria del CVN, il margine di utile operativo "residuo" sui lavori ancora da eseguire non è mai stato sufficiente alla copertura dei costi gestionali della struttura consortile - mai ridotti con esiti rilevanti nel corso degli anni-, tenendo anche conto del rilevante valore economico-patrimoniale degli obblighi di natura restitutoria e risarcitoria gravanti sul Consorzio nei confronti della parte committente, da correlare all'inesatta ed infedele esecuzione delle prestazioni d'opera che sono risultate inficiate da gravi vizi di difformità dalle regole dell'arte.

Peraltro, la crisi di liquidità è aggravata dagli esiti alquanto modesti dei recuperi operati dall'amministrazione straordinaria nei confronti delle grandi imprese responsabili dei comportamenti contrattuali inesatti ed infedeli, poiché i minori introiti delle transazioni stipulate sono di gran lunga superati dal più elevato valore degli atti di diffida e di contestazione rivolti dal CVN nei confronti delle grandi imprese consorziate, per i danni derivanti dalle carenze e dai vizi riscontrati nella esecuzione delle prestazioni contrattuali.

All'evidenza documentale della permanente crisi di liquidità finanziaria si aggiunge, inoltre, un altrettanto evidente fattore d'inefficienza amministrativa d'immediata percezione, costituito dalla composizione consortile revisionata all'esito dei risalenti fatti corruttivi, poiché le imprese consorziate di maggiori dimensioni (le tre grandi imprese della compagine consortile: Mantovani S.p.A., Grandi Lavori Fincosit S.p.A. e Condotte S.p.A.), abbandonando i

cantieri ed interrompendo l'esecuzione ed il completamento delle prestazioni soprattutto impiantistiche, sono oramai di fatto rimaste estranee alla prosecuzione del vincolo contrattuale, il quale viceversa permane nei confronti delle piccole e medie imprese, che tuttavia non hanno capacità progettuale e tecnico-operativa adeguata alla complessità delle prestazioni di lavoro necessarie al completamento dell'opera ed al suo avviamento provvisorio. Inoltre, le medesime PMI sono continuamente esposte ai danni dal ritardo nel pagamento delle prestazioni effettivamente svolte, discendenti dalla gestione impropria e traslata delle risorse finanziarie assegnate ai distinti atti attuativi e/o aggiuntivi.

VIII. La stima provvisoria dei vizi esecutivi e degli ammaloramenti

Dalle risultanze istruttorie emerge che, alla data del 16 aprile 2020, il CVN ha stimato in 175 milioni di euro circa l'importo ritenuto necessario per la risoluzione delle criticità realizzative ed esecutive e per colmare le carenze progettuali. Come evidenziato dagli atti istruttori acquisiti, la stima si riferisce alle criticità più significative, riconducibili alle prestazioni ed alle attività svolte dalle società consorziate in tempo anteriore al dicembre 2014 ed è suscettibile di variazioni in base alle criticità che potranno emergere nella fase di *commissioning* degli impianti e dei sistemi integrati.

Inoltre, le risultanze istruttorie evidenziano che le diffide alle Imprese, gli atti connessi per la costituzione in mora e le contestazioni contrattuali finora sollevate dal CVN cumulano valori finanziari che ammontano a complessivi € 226,5 milioni di euro; mentre, lo stesso CVN e le imprese contrattualmente responsabili nei confronti del Consorzio hanno sottoscritto specifiche transazioni per complessivi € 6,5 milioni il cui importo, tuttavia, anziché essere immediatamente incassato e reinvestito nell'esecuzione dell'opera, è stato

invece imputato a compensazione progressiva nei successivi pagamenti dovuti dal Consorzio sui SAL in favore delle medesime imprese.

Al contempo, il Provveditorato ha riconosciuto e corrisposto al Consorzio Venezia Nuova a titolo provvisorio circa cento milioni di euro, con riserva di ripetizione totale o parziale all'esito del definitivo accertamento degli inadempimenti e/o delle responsabilità.

IX. Il sistema degli atti attuativi e degli atti aggiuntivi

Per l'esecuzione delle attività di salvaguardia, il rapporto concessorio intercorrente con l'Amministrazione statale e il Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico, che dall'anno 2014 opera in Gestione Straordinaria e Temporanea, rinviene la propria disciplina generale nell'atto rep. n. 7191 del 04/10/1991 (e successivi atti aggiuntivi/modificativi), relativo alla realizzazione di tutti gli interventi previsti nel Piano generale approvato nel 1991, che ricomprende anche il sistema Mo.S.E. per il quale -tuttavia- è stata dettata anche una disciplina appositamente dedicata.

Dunque, la realizzazione dell'opera, estratta dal contesto del "Piano Generale degli interventi" per la salvaguardia della Laguna in generale, è contemplata in altro specifico "Piano di esecuzione".

Tutti gli Interventi, sia generali che specifici per il Mo.S.E. e per le opere connesse, sono realizzati per fasi o stralci, inseriti nei vari Atti Attuativi, ed annessi Atti ad essi Aggiuntivi, individuati in funzione delle disponibilità finanziarie.

Ad oggi si contano complessivamente n. 6 Atti Aggiuntivi e n. 48 Atti Attuativi della Convenzione Generale, e a ciascun Atto Attuativo si collegano plurimi Atti Aggiuntivi che complessivamente ammontano a n.121 atti.

Il sistema contrattuale è -quindi- composto da una miriade di atti, ciascuno dei quali regola l'esecuzione di frammenti del Piano Generale degli interventi, ed è riconducibile a plurime fonti di finanziamento, nonché a svariate modalità di erogazione dei relativi fondi. Ad ogni nuova fonte di finanziamento corrisponde un capitolo di bilancio, uno specifico piano gestionale e un atto Attuativo, che poi, a sua volta, per variazioni intervenute nella somma complessivamente disponibile, può generare propri atti aggiuntivi.

In riferimento al sistema Mo.S.E., il Piano di esecuzione prevede anche la suddivisione in 61 lotti funzionali a corpo ("WBS" -Work Breakdown Structures), ognuno dei quali è suddiviso in elementi stralcio (cd. "WBE" - Work Breakdown Elements- che coincide con l'OP -Progetto Operativo) in relazione alle risorse progressivamente disponibili.

Le singole WBS e WBE, nel loro insieme, costituiscono il progetto definitivo del Mo.S.E., mentre il cd. "Piano Operativo" è il documento composto dal quadro economico del singolo Atto Attuativo e dalle schede tecniche degli interventi non ancora descritti in Atti precedenti, che trovano copertura finanziaria nell'Atto stesso.

A sua volta, il Piano Operativo, nel corso dello sviluppo degli Atti Attuativi, può subire modifiche per svariate cause e motivi.

Inoltre, le eventuali somme, inizialmente allocate nel quadro economico del singolo intervento, che permangano disponibili a seguito della ultimazione e del collaudo degli interventi ricompresi in un Atto Attuativo, sono utilizzate per realizzare altri interventi ricadenti nel Piano Generale -ma non ricompresi nel Piano Operativo iniziale dell'Atto Attuativo-, ovvero per incrementare - in caso di necessità- l'importo lordo di altri interventi già previsti nel Piano Operativo originario. Altre variazioni intervengono, poi, laddove interventi

considerati prioritari al momento di redazione dell'Atto presentino, in seguito, problematiche che ne determinano il rinvio a successivi finanziamenti.

Tale architettura contrattuale ed operativa ha reso particolarmente complessa e difficoltosa la comprensione e la ricostruzione delle vicende finanziarie contemplate nei vari Atti, per le quali -viceversa- dovrebbe rendersi agevole una visione d'insieme, trattandosi di gestioni unitarie e coordinate.

X. Il Piano Europa ed il ruolo della Regione Veneto

Il "Piano Europa", ovvero il Piano di riqualificazione e compensazione ambientale, previsto nell'ambito del sistema "a prezzo chiuso", consegue alla procedura di infrazione europea n. 2003/4762 aperta nei confronti dello Stato italiano. L'UE ha imposto la celere individuazione e l'attuazione di adeguate misure di mitigazione e compensazione degli impatti conseguenti alla realizzazione del progetto del sistema di dighe mobili nei confronti dell'habitat naturale e delle specie animali.

Il Piano, predisposto nel giugno 2011, presenta una stima dei costi delle misure di compensazione pari a 266,810 milioni di euro, di cui 199,357 milioni compresi nel quadro economico complessivo approvato, relativo al Sistema Mo.S.E.

Dalle risultanze istruttorie emerge che, nonostante la necessità di provvedere in tempi alquanto celeri all'attuazione degli interventi in conformità agli impegni assunti in sede europea, il Piano non è stato tuttora ultimato. Per alcuni interventi si prevede già lo sfioramento dalla data di chiusura dei lavori, programmata al 31.12.2021.

Il valore complessivo degli interventi ancora da eseguire è pari ad € 39.354.860,00. Diversi interventi non sono stati neppure progettati per il complessivo importo di € 30.456.470,00 il quale comunque è stato già

computato e finanziato nel quadro economico approvato per il Mo.S.E. (determinato in complessivi € 199.357.000,00).

Dunque, gli atti istruttori evidenziano che il CVN ha trasferito ad altri tipi d'intervento l'importo di € 30.456.470,00 nonostante l'appartenenza di tale quota di finanziamento al completamento delle opere di compensazione ambientale inserite nel Piano Europa, il quale -pertanto- non è stato definito.

Dalle risultanze istruttorie emerge che il ritardo nella esecuzione degli interventi del Piano Europa ha generato e continua a generare costi economico-finanziari gravanti sui fondi destinati al Mo.S.E. dai quali sono prelevate le risorse destinate al corrispettivo delle attività di monitoraggio e vigilanza ambientale, esercitate allo stato attuale dalla Regione del Veneto.

Infatti, le risultanze documentali confermate dall'esito del contraddittorio evidenziano che ai finanziamenti del Mo.S.E. sono accollati anche i costi relativi alle attività di verifica e di monitoraggio dei cantieri e delle misure di compensazione/conservazione e riqualificazione ambientale di cui al cd. "Piano delle misure", nonché i costi per l'attuazione di un piano di monitoraggio, sia nella fase di costruzione che degli interventi di compensazione.

Tali costi, di significativo valore economico-finanziario, sono tutti correlati alle competenze in precedenza affidate all'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale), oggi attribuite alla Regione del Veneto ed eseguite per il tramite dell'ARPAV (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto).

Le risultanze istruttorie evidenziano che i medesimi costi ammontano a € 800.000,00 per l'anno di monitoraggio cd. "B11"¹⁰ ed € 600.000,00 per ciascuno degli anni di monitoraggio "B12"¹¹ e "B13"¹².

In base al precedente Accordo di Programma del 2009, all'ISPRA è stato riconosciuto l'importo annuo di € 1.600.000,00.

XI. Gli indennizzi per gli eventi alluvionali ed avversi accaduti dal novembre 2019

Per la gestione dell'emergenza alluvionale determinata dagli eccezionali eventi meteorologici dal giorno 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia, con OCDPC n. 616/2019 il Sindaco di Venezia è stato nominato Commissario delegato per le attività della Protezione Civile.

Dalle informazioni comunicate dalla Struttura commissariale e confermate in sede di contraddittorio risulta che lo stato di emergenza della Città per 12 mesi è correlato alla necessità di procedere all'attuazione di un Piano di interventi di immediata urgenza il cui costo provvisorio, ad oggi, è determinato in € 104.047.295,59 a valere sul Fondo per le emergenze nazionali di cui all'art. 44, comma 1, decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1 (Codice della Protezione Civile) per i soli interventi di cui all'art. 25, comma 2, lettere a), b) e c) del richiamato Codice.

I costi finali dell'emergenza sono destinati a lievitare con significative percentuali d'incremento, in relazione all'attuazione degli ulteriori interventi di cui alle lett. d) ed e) del menzionato art. 25 e della ricognizione dei danni agli immobili privati e pubblici, richiamati dalla Struttura Commissariale nell'audizione del 15 ottobre u.s.

¹⁰ Corpi idrici.

¹¹ Campi elettromagnetici e rumore.

¹² Biodiversità, cicli fenologici, ambiente.

XII. I danni diretti ed indiretti ed i costi riflessi della corruzione. Il contenzioso e le transazioni tra il CVN e le imprese consorziate

L'emersione dei gravi fatti di devianza finanziaria accertati nel 2014, riconducibili ad un sistema corruttivo politico-amministrativo ha evidenziato la sussistenza di molteplici dinamiche contrattuali le quali hanno profondamente contaminato la corretta esecuzione delle prestazioni d'impresa.

Le medesime dinamiche di devianza contrattuale hanno generato le disfunzioni strutturali nella gestione economico-finanziaria del bilancio del CVN, le quali si correlano ad un complesso ed articolato contenzioso -di rilevanza penale, civile, amministrativa, contabile e tributaria- definito solo in parte ed ancora pendente per significativi profili contenutistici e di valore patrimoniale e non patrimoniale ¹³.

Dall'attivazione delle misure organizzative di eliminazione e di sterilizzazione economica dei danni corruttivi del sistema di corretta esecuzione delle prestazioni contrattuali permangono delle conseguenze e degli effetti negativi che richiedono interventi urgenti, al fine di prevenire il rischio che i costi riflessi della corruzione, correlati anche ai ritardi nel completamento delle opere e nei pagamenti dei corrispettivi effettivamente dovuti, siano traslati in pregiudizio delle PMI le quali sono rimaste estranee alla programmazione ed all'attuazione del progetto di devianza finanziaria.

La recente disciplina introdotta dall'art. 95 legge 13 ottobre 2020, n. 126 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104,

¹³ Oltre all'attuale pendenza di varie liti per rilevanti importi, dal complesso delle informazioni relative al contenzioso emerge: il giudizio penale n. 4620/15 RGNR per imputazione al Consorzio Venezia Nuova delle violazioni al D. Lgs. 231/2001; il giudizio civile instaurato nel 2019 dalla Presidenza del Consiglio e dal Ministero delle Infrastrutture nei confronti del CVN e numerosi altri convenuti per la condanna in solido al risarcimento dei danni da immagine connessi ai noti fatti penali (€ 76.477.479,48); nonché il giudizio civile instaurato nel 2019 da CO.VE.LA. s.c.a.r.l. nei confronti del CVN per la condanna degli Amministratori Straordinari in proprio, nonché del Ministero delle Infrastrutture (Provveditorato) e del Ministero dell'Interno (Prefettura), della Presidenza del Consiglio al pagamento della somma di €196.991.656,56 per un asserito danno derivante dall'aggravio dei risultati di gestione del bilancio del Consorzio.

recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia, nell'istituire la nuova "Autorità per la Laguna di Venezia" rimette al Commissario liquidatore -di recente nominato- il compito "di gestire il Consorzio Venezia Nuova e la Costruzioni Mose Arsenale - Comar S.c.a.r.l. al fine di ultimare le attività di competenza relative al MOSE ed alla tutela e salvaguardia della Laguna di Venezia, in esecuzione degli atti convenzionali, nonché di procedere alla consegna dell'opera in favore dell'Autorità" (comma 20 lett. a, art. 95 cit.). Appartiene, pertanto, al ruolo ed alla competenza del Commissario liquidatore l'adozione delle misure organizzative e gestionali necessarie al riordino ed alla ri-sistemazione della contabilità dei lavori, nelle parti correlate ai vizi ed ai difetti costruttivi ed esecutivi ed ai rapporti contenziosi, al fine di recuperare la trasparenza finanziaria necessaria a garantire la correttezza, la lealtà e la buona fede nei comportamenti di esecuzione contrattuale in favore dell'Amministrazione committente¹⁴ e nell'adempimento dei pagamenti effettivamente dovuti nei confronti delle PMI consorziate, a superamento delle soluzioni transattive le quali -allo stato degli atti- non hanno prodotto effetti sostanzialmente definitivi dei contenziosi tuttora pendenti.

XIII. Le raccomandazioni sulle misure organizzative e d'autocorrezione amministrativa

A conclusione dei complessi ed articolati percorsi istruttori, che hanno richiesto metodologie di acquisizione documentale estese alle diverse aree di criticità gestionale, le quali hanno manifestato specifiche necessità di approfondimento informativo e probatorio -talvolta anche nei dettagli tecnici e/o operativi e/o esecutivi-, la Sezione regionale ritiene di esprimere una serie

¹⁴ Dalle informazioni documentali e tecniche di recente acquisite agli atti istruttori, a seguito del contraddittorio, emergono situazioni che destano allarme e sollecitano interventi urgenti di ri-organizzazione dei cantieri (v. esito visita del PP.OO. in data 8 dicembre 2020 sullo stato di conservazione della ricambistica e sullo stato dei componenti e dei materiali destinati al Mo.S.E. per verificare deterioramenti e corrosioni).

coordinata di raccomandazioni nei confronti delle Autorità, Enti ed Organismi che rappresentano i Soggetti interlocutori, destinatari del controllo-referto sulla salvaguardia della Laguna di Venezia e sullo stato di esecuzione delle opere del Mo.S.E. e del Piano di gestione e di avviamento, i quali hanno partecipato al contraddittorio e sono -pertanto- investiti dell'adozione delle misure organizzative e d'autocorrezione amministrativa, in conformità alle competenze rispettivamente assegnate dall'ordinamento giuridico ed amministrativo delle funzioni pubbliche e di rilevanza pubblica, così individuati:

- il Consorzio Venezia Nuova, nell'organo di Gestione straordinaria e temporanea per le competenze ex art. 95 comma 19 decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), convertito in legge 13 ottobre 2020, n. 126; nonché nell'organo del Commissario liquidatore subentrato medio-tempore nella gestione del Consorzio Venezia Nuova ex art. 95 comma 20 decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), convertito in legge 13 ottobre 2020, n. 126 cit.;
- il Provveditore Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia (Ex Magistrato alle Acque - Venezia);
- il Commissario straordinario per il completamento del sistema Mo.S.E. (DPCM 27.11.2019);
- il Commissario Delegato Venezia, Ufficio del Commissario Delegato alla gestione degli eccezionali eventi meteorologici dal giorno 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia, ex OCDPC n. 616/2019;
- ed infine, la Regione del Veneto.

Pertanto, all'esito delle articolate e complesse attività istruttorie svolte nell'espletamento del controllo di gestione e sul fondamento dei riscontri del contraddittorio, la Sezione:

- raccomanda l'attivazione di misure organizzative orientate al rafforzamento ed al perfezionamento delle funzioni di vigilanza, monitoraggio e coordinamento fra i tre contesti d'intervento, rappresentati rispettivamente dalla "difesa ambientale", dalla "difesa dalle mareggiate" e dalla "difesa dalle acque alte", i quali formano un sistema unico ed integrato di opere, che non si esaurisce nella sola realizzazione ed avviamento del Mo.S.E.¹⁵;
- raccomanda di procedere all'adozione di misure organizzative di rafforzamento delle attività di vigilanza e di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere del sistema Mo.S.E., incentrate sulla necessità di recuperare una "visione d'insieme" sugli ordini di priorità tra gli interventi ancora da eseguire e da ricondurre a previsioni progettuali fondate su una contabilità analitica dei lavori, gestita con criteri di intelligibilità e trasparenza, al fine di rendere palese la corrispondenza tra i lavori realizzati e le prestazioni remunerate;
- raccomanda la convergenza delle iniziative di rispettiva competenza verso la soluzione delle questioni di rilevanza strategica per la definizione delle opere a completamento del sistema Mo.S.E., per l'efficiente ed economica utilizzazione del sistema delle dighe mobili nelle more del completamento degli interventi mancanti, nonché per l'accertamento e l'eliminazione dei vizi progettuali e/o esecutivi, con particolare riferimento:

¹⁵ Dalle risultanze tecniche acquisite agli atti emerge che: "Se consideriamo l'azione integrata di tutti gli interventi, il sistema di difesa consentirà di ridurre le chiusure a 3/5 volte l'anno con gli attuali livelli di marea. In questo modo verrebbero garantiti la "qualità" delle acque, la tutela della morfologia e del paesaggio, nonché il mantenimento dell'attività portuale in ambito commerciale e turistico".

- all'approvazione del "piano di avviamento" che negli atti progettuali assume una funzione nevralgica nel consentire "a regime" la difesa della laguna per tutti gli eventi superiori a quota +110 cm rispetto a Punta della Salute;
- al perfezionamento della "procedura per la difesa dagli allagamenti nella fase provvisoria", in atto sostitutiva e surrogatoria delle funzioni del piano di avviamento, con la revisione prudenziale delle attività di programmazione per il sollevamento delle barriere, al fine di prevenire errori previsionali e/o errori tecnici che possono determinare: il sollevamento delle barriere con livello di marea inferiore a +130 cm; oppure, al contrario, l'omesso sollevamento delle barriere con livello di marea superiore a +130 cm¹⁶;
- all'approvazione del "piano delle manutenzioni" necessario ed indefettibile per la programmazione e l'esecuzione degli interventi di prevenzione e di eliminazione degli stati di degrado e di usura delle componenti d'opera;
- alla definizione delle scelte progettuali per la collocazione logistica della "linea di manutenzione pesante" necessaria alla gestione degli interventi di manutenzione delle paratoie;
- alla definizione del piano di completamento di tutte le opere non ancora ultimate, tra le quali si collocano gli interventi per la predisposizione finale della "Control room" all'Arsenale nord, centro operativo decisionale per l'innalzamento di tutte le barriere, composte complessivamente da n. 78 paratoie;

¹⁶Dagli atti istruttori emerge che il Commissario Delegato per l'emergenza ha rappresentato situazioni e circostanze nelle quali, a suo avviso, "manca il raccordo con il Comune di Venezia in ragione delle funzioni svolte e competenze acquisite con il proprio Centro previsioni e segnalazioni maree vera e propria eccellenza riconosciuta a livello scientifico e internazionale e con la città metropolitana di Venezia in ragione delle competenze in materia di Salvaguardia e di risanamento della Città di Venezia e dell'ambiente lagunare ex art.18 L. 114/2014".

- raccomanda l'avviamento di un sistema di misure organizzative idonee a superare lo stato di eccessiva frammentazione degli interventi e richiama l'attenzione delle Parti del rapporto concessorio sulla necessità e doverosità di un programma puntuale e dettagliato di sviluppo della progettazione degli interventi e di realizzazione delle opere e delle prestazioni necessarie a completare il Sistema Mo.S.E.;
- raccomanda l'adozione di misure organizzative di rafforzamento delle attività di vigilanza e di monitoraggio al fine di pervenire al completamento degli interventi nel più breve tempo possibile e, comunque, non oltre i termini contrattualmente previsti, con il richiamo all'attenzione delle Parti del rapporto concessorio, ognuna per quanto di propria competenza, sulla necessità di salvaguardare e/o ripristinare i corretti vincoli di destinazione dei finanziamenti assentiti e concessi, nel rispetto dei basilari principi di contabilità pubblica;
- raccomanda l'accelerazione dei tempi di progettazione e d'esecuzione degli interventi mancanti per il completamento delle opere comprese nel "Piano Europa" e segnala i costi accessori da ritardo, di significativa entità finanziaria (superiore a 2 ml. di euro annui), destinati alla remunerazione delle attività di monitoraggio ambientale, oltre alla traslazione -verso interventi estranei al Piano in questione- di quota parte del finanziamento a questo destinato nell'importo di € €. 30.456.470,00;
- raccomanda il perfezionamento del sistema di rilevazione e di accertamento dei vizi progettuali e/o esecutivi dei lavori e delle difformità delle opere e l'adozione delle misure organizzative e gestionali necessarie al riordino ed alla ri-sistemazione della contabilità dei lavori, nelle parti correlate ai vizi ed ai

difetti costruttivi ed esecutivi¹⁷ ed ai rapporti contenziosi, al fine di recuperare la trasparenza finanziaria necessaria a garantire la correttezza, la lealtà e la buona fede nei comportamenti di esecuzione contrattuale in favore dell'Amministrazione committente e nell'adempimento dei pagamenti effettivamente dovuti nei confronti delle PMI consorziate. Sul punto in esame, la Sezione avverte la urgente necessità di richiamare l'attenzione delle Parti del rapporto concessorio sulla doverosità di procedere con estrema accuratezza alla stima analitica dei vizi/difetti/ammaloramenti, fondata su una contabilità dei lavori dedicata alla ricognizione dei vizi d'opera ed alla corrispondente progettazione delle attività di ripristino con prestazioni eliminatorie dei difetti costruttivi ed esecutivi. Ciò, oltre che per chiarezza, veridicità e trasparenza dei conti, anche per una più celere verifica e imputazione definitiva della colpa contrattuale nei confronti dei soggetti responsabili;

- esprime il monito, affinché gli evidenziati aspetti di criticità e ritardi operativi trovino una celere risoluzione - con il superamento delle significative diversità di veduta tra le Parti del rapporto concessorio-, al fine del conseguimento della piena funzionalità dell'opera, che è oramai quasi arrivata al termine della sua completa realizzazione e che, quindi, ben potrebbe assolvere ai propri compiti a vantaggio dei cittadini che sono i principali depositari dei valori tutelati e da preservare per le future generazioni, nonché delle Istituzioni interessate, degli operatori economici e dei visitatori che in modo massivo affluiscono annualmente, in tempi ordinari, nella città lagunare incrementando il prestigio e l'economia.

¹⁷ Gli atti istruttori comprendono il prospetto sull'esito dei collaudi, trasmesso dal CVN in esito al contraddittorio, dal quale emergono le sospensioni di collaudo in presenza di situazioni di ammaloramento e di accertamento di vizi.

SINTESI E CONCLUSIONI

I. Premessa

Il presente controllo-referto prende l'avvio dalla programmazione della attività di controllo sulla gestione per l'anno 2020 approvata da questa Sezione regionale di controllo in data 22 gennaio 2020 con deliberazione n. 21/2020/INPR, nell'ambito di un quadro generale - configurato rispettivamente dalla deliberazione delle Sezioni Riunite in sede di controllo n. 21/SSRRCO/INPR/19 e dalla connessa deliberazione della Sezione delle Autonomie n. 1/SEZAUT/2020/INPR -, nel quale le linee di programmazione devono esprimersi secondo criteri di efficienza e con logiche conformi alle esigenze ed ai bisogni manifestati dalle comunità territoriali, con adeguata ponderazione della specificità economico-finanziaria e sociale manifestata dal contesto di amministrazione regionale e locale.

La Sezione, pertanto, nell'ambito della programmazione 2020 dei controlli successivi sulla gestione con specifica rilevanza economico-finanziaria inerenti a materie contraddistinte da criteri di priorità anche di natura inter-settoriale, ha incluso il presente controllo-referto sulla salvaguardia manutentiva a difesa del territorio ed a tutela dell'ambiente nella Laguna di Venezia, con riferimento particolare allo stato di avanzamento, di esecuzione, di avviamento e gestione delle opere del Mo.S.E. (Modello sperimentale elettro-meccanico).

In tale contesto l'analisi, ispirata al principio della concomitanza, al fine di accertare tempestivamente ritardi e anomalie nell'azione amministrativa e consentire alle amministrazioni interessate di assumere le iniziative necessarie a rimuovere con sollecitudine - in linea con la funzione correttiva del controllo sulla gestione (art. 3 legge n. 20/1994) - le patologie emerse e di addivenire ad una rapida ed efficace utilizzazione delle risorse stanziare, è stata svolta con criteri metodologici orientati alla verifica ed all'accertamento dei profili

gestionali di rilevanza amministrativa ed economico-finanziaria, incidenti sulla economicità, efficacia ed efficienza della spesa finanziata, impegnata e liquidata e/o da liquidare in favore del Consorzio Venezia Nuova, nella qualità di concessionario e parte contrattuale per la progettazione, l'esecuzione e l'avviamento dell'opera pubblica.

Sotto il profilo metodologico il procedimento di controllo posto in essere è stato caratterizzato dal continuo contraddittorio con i soggetti interessati.

A conclusione dell'analisi svolta, il referto evidenzia i riscontrati profili di criticità ovvero di difformità rispetto alla corretta e sana gestione per i quali si profila necessaria l'adozione di apposite azioni correttive o di miglioramento gestionale da parte delle amministrazioni controllate.

I.1. L'oggetto dell'analisi svolta

Le attività volte alla Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna rappresentano una macro-area in cui convergono attività varie riconducibili a complesse linee di intervento indissolubilmente associate non solo alla tutela del patrimonio storico, artistico e culturale dei centri urbani di Venezia e di Chioggia ma, anche, del litorale e delle isole minori, nonché di tutta la conterminazione lagunare. All'interno di tale complessa e ampia attività, convergono due linee principali di intervento che interagiscono tra loro e si completano vicendevolmente per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti:

1. **interventi generali per la Salvaguardia**, in cui si allocano le attività finalizzate alla salvaguardia fisica e ambientale di Venezia e della laguna, le cui attività fanno riferimento al "Piano generale degli interventi" approvato dal Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, nell'adunanza del 19 giugno 1991, che coniuga la protezione del

territorio dagli allagamenti con la tutela dell'ecosistema lagunare (Laguna, bacino scolante e Alto Adriatico);

2. **Sistema Mo.S.E. (Modulo Sperimentale Elettromagnetico)**, che comprende un sistema integrato di opere per la difesa completa di tutti gli abitati lagunari dalle acque alte di qualunque livello e, quindi, la progettazione e realizzazione delle opere di regolazione delle maree nonché le opere complementari connesse ossia tutte le opere previste nell'ambito del Piano per la salvaguardia di Venezia che devono essere realizzate alle bocche di porto e che sono state essenziali per difendere i centri abitati sia dagli allagamenti più frequenti che da quelli eccezionali.

Stante l'ampiezza degli interventi riconducibili alle attività di Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, tra l'altro in continua evoluzione, la Sezione ha focalizzato la propria analisi di dettaglio sul percorso attuativo delle opere di regolazione delle maree e di quelle complementari e connesse, ormai in fase di conclusione.

Le risultanze dell'analisi svolta emergono con evidenza dalla complessa ed articolata attività istruttoria, dalla documentazione acquisita, dalle verifiche compiute e dalla valutazione delle controdeduzioni formulate da tutti i Soggetti coinvolti, anche in sede di audizioni formali e di contraddittorio finale e trovano riscontro anche nelle altre informazioni documentali comunque detenute dalla Sezione in ragione delle altre funzioni di controllo alla stessa intestate.

II. Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna

La Salvaguardia di Venezia e della sua laguna presuppone una visione d'insieme, con interventi coordinati e sistematici, in considerazione dei molteplici fattori che ne condizionano e ne garantiscono l'equilibrio. Non può

dubitarsi, del resto, che per un uso razionale ed ottimale delle risorse assegnate al fine di garantire i molteplici fini perseguiti dalla legislazione speciale, sia ineludibile il confronto operativo fra tutti i soggetti coinvolti in modo da assicurare un costante flusso informativo sulle azioni da intraprendere, modificare, integrare ovvero perfezionare.

Le inevitabili difficoltà generate dal sovrapporsi delle competenze e degli interventi nelle procedure di Enti diversi, mal coordinati tra loro, di fatto influenzano negativamente, come si vedrà, la concreta attuazione degli obiettivi programmatici.

A detta criticità dovrebbe porre rimedio il nuovo assetto di governance del Sistema Venezia (Laguna) definito dall'art. 95 del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazione dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, la cui attuazione è in itinere.

In considerazione del fatto che l'intera Area lagunare si caratterizza per le complesse interdipendenze tra l'ambiente naturale e quello costruito, la Sezione osserva che il mantenimento dell'equilibrio fra dette interdipendenze, si pone quale condizione *sine qua non* della salvaguardia dell'intera Area.

Ciò impone il perseguimento delle azioni volte alla sua tutela attraverso un'ottica di sistema e un costante ed efficace processo di condivisione e di coordinamento delle azioni medesime attraverso:

- a. processi di sintesi e proposte partecipate e condivise tra tutti i Soggetti/Autorità a vario titolo coinvolti;
- b. definizione certa e chiara di procedure, regole, programmi ed opere da realizzare,
- c. definizione puntuale delle opere sia in termini finanziari che tecnici/progettuali.

All'esito dell'analisi svolta è emerso che dette condizioni, sebbene necessarie ed ineludibili, non sempre hanno trovato pieno riscontro nella realtà esaminata.

È emerso, altresì, che, in relazione alle due linee di azione sopra individuate (interventi generali e sistema Mo.S.E.), l'attuazione degli interventi dell'una in assenza dell'attuazione degli interventi anche dell'altra rende inevitabilmente parziale e poco efficace l'azione di Salvaguardia.

II.1. Il Sistema Mo.S.E. e gli altri interventi: i costi dell'emergenza alluvionale del 12 novembre 2019.

Nel delineato complesso sistema, il Mo.S.E., sebbene rappresenti una parte significativa ed importante degli Interventi del Piano Generale per la Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, non può da solo tutelare completamente la Città dalle acque alte in assenza delle altre azioni, di carattere generale e continuativo, previste dal medesimo piano tra le quali si annoverano, ad esempio, quelle finalizzate alla realizzazione degli interventi per il rialzo delle rive, per la realizzazione di sistemi per impedire la filtrazione dell'acqua dal sottosuolo e il rigurgito dai tombini, per il definitivo completamento della rete fognaria etc., la cui carenza è emersa in modo evidente alla luce degli eccezionali eventi meteorologici del 12 novembre 2019, e successivi.

Detti eventi, come noto, hanno determinato lo stato di emergenza della Città per 12 mesi e la necessità di provvedere all'attuazione di un Piano di interventi di immediata urgenza¹⁸ il cui costo, ad oggi, è determinato in € **104.047.295,59** a valere sul Fondo per le emergenze nazionali di cui all'art. 44, comma 1, del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1 (Codice della Protezione Civile) per i

¹⁸ OCDPC n. 616 del 16/11/2019 e delibere del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 2019 e del 13 febbraio 2020.

soli interventi di cui all'art. 25, comma 2, lettere a), b) e c) del richiamato Codice, ovvero per l'adozione di misure atte a consentire:

- il soccorso e l'assistenza alla popolazione (lett. a);
- il ripristino della funzionalità dei servizi pubblici e delle infrastrutture di reti strategiche per la Città, nonché per le attività di gestione dei rifiuti e delle macerie alluvionali e alle misure volte a garantire la continuità amministrativa del territorio (lett.b);
- l'attivazione di prime misure economiche di immediato sostegno al tessuto economico e sociale nei confronti della popolazione e delle attività economiche e produttive direttamente interessate dall'evento, per fronteggiare le più urgenti necessità (lett.c).

Si osserva, quindi, che il costo finale dell'emergenza è destinato a lievitare in modo significativo -come confermato dalla Struttura Commissariale in sede di audizione del 15 ottobre u.s. - in relazione alla attuazione degli ulteriori interventi di cui alle lett. D¹⁹ ed E²⁰ del menzionato art. 25 e della ricognizione dei danni veri e propri agli immobili privati e pubblici

La doverosità di provvedere tempestivamente alla realizzazione di tutti gli interventi di salvaguardia previsti, e necessari, emerge con evidenza anche dalle analisi delle quote di allagamento del centro storico di Venezia riferite alla superficie di pavimentazione pedonale pubblica²¹ che si attestano al 28%

¹⁹ Interventi, anche strutturali, per la riduzione del rischio residuo nelle aree colpite dagli eventi calamitosi, strettamente connesso all'evento e finalizzati prioritariamente alla tutela della pubblica e privata incolumità, in coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione esistenti.

²⁰ Ricognizione dei fabbisogni per il ripristino delle strutture e delle infrastrutture, pubbliche e private, danneggiate, nonché dei danni subiti dalle attività economiche e produttive, dai beni culturali e paesaggistici e dal patrimonio edilizio, da porre in essere sulla base di procedure definite con ordinanza/e di protezione civile.

²¹ Cfr.: nota del Comune di Venezia depositata agli atti della riunione del Comitato Interministeriale di Indirizzo, Coordinamento e Controllo per la salvaguardia di Venezia (cd. "Comitatone") del 26 novembre 2019.

ed al 46%²² della superficie della Città in relazione, rispettivamente, ad un'acqua alta pari a 120 cm e a 130 cm sul livello medio del mare²³.

Occorre, altresì, che vi sia una costante attenzione al moto ondoso e che siano definite in modo preciso ed efficace le competenze dei vari Soggetti preposti al monitoraggio delle maree nonché il coordinamento tra questi ed i Soggetti competenti per la gestione operativa delle barriere del Mo.S.E.

Sul punto, lo stesso Commissario Delegato per l'emergenza rappresenta che *<manca il raccordo con: il Comune di Venezia "in ragione delle funzioni svolte e competenze acquisite con il proprio Centro previsioni e segnalazioni maree vera e propria eccellenza riconosciuta a livello scientifico e internazionale>* e con *"la città metropolitana di Venezia in ragione delle competenze in materia di Salvaguardia e di risanamento della Città di Venezia e dell'ambiente lagunare ex art.18 L. 114/2014"*.

II.2. Salvaguardia e Sistema Mo.S.E.: sovrapposizione di competenze.

La Sezione, osserva che nonostante il dichiarato intento, espresso dal legislatore, di rendere organica e coordinata l'azione di salvaguardia, il perseguimento dei tre obiettivi prioritari (salvaguardia fisica, ambientale e socio/economica della città e della Laguna) è stato affidato a molteplici Soggetti istituzionali ²⁴ le cui competenze investono vari livelli di governo,

²² I Dati sono riportati nella sopra citata nota del Comune di Venezia e fanno riferimento non all'intera area della città, bensì alle sole aree di viabilità pedonale pubblica.

²³ I livelli della marea reale sono riferiti allo Zero Mareografico di Punta della Salute.

Si precisa, per completezza, che la città è nella sua quasi totalità a circa 100 cm sopra il livello del medio mare per cui una marea eccezionale di 140 cm allaga circa il 90 % del centro storico (uno dei punti più bassi della città è Piazza San Marco).

²⁴ Lo Stato (Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti), attraverso l'ex Magistrato alle Acque di Venezia, oggi Provveditorato alle Opere Pubbliche, il "Comitatone" di cui all'art. 4 della legge n. 798/1984, riconfermato sia pure in diversa composizione anche dalla più recente normativa, ai quali si è aggiunta più di recente la figura del Commissario Straordinario incaricato di sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento del Sistema Mo.S.E. e il Commissario Delegato per l'emergenza alluvionale. Vanno poi considerate le articolazioni territoriali dello Stato competenti in materia di tutela ambientale a tutti i livelli di inquinamento, paesaggistica, storica ed archeologica, idraulica, comprese anche le autorità che, a vario titolo, si occupano del sistema portuale e dei canali di transito, fino alle Amministrazioni più propriamente territoriali, quali la Regione del Veneto ed i Comuni, in particolare quelli di Venezia e di Chioggia ed a seguire quelli della conterminazione, ognuno per il territorio di competenza, ai quali si affiancano altri Organismi che, a vario titolo, rivestono, in virtù di leggi differenti, ruoli di coordinamento, di indirizzo, di controllo per l'attuazione degli interventi. Taluni dei quali esercitano anche poteri decisori in relazione al Piano degli interventi

all'interno di uno scenario normativo composito e complesso in cui la legislazione speciale si interseca con quella per l'ambiente, con le disposizioni in materia di opere pubbliche e con la legislazione regionale dettata per gli ambiti di competenza di quest'ultima.

Ciò non consente la definizione di un netto riparto di competenze tra i Soggetti a vario titolo coinvolti, determinando anche incertezze sul Soggetto chiamato ad intervenire oltre a situazioni di interferenze e/o sovrapposizioni di competenze negli interventi stessi in assenza, peraltro, di una efficace azione di coordinamento e di flusso circolare di informazioni tra i medesimi.

Detta situazione stride con la necessità di un quadro programmatico unitario e coordinato, peraltro ben evidente nelle intenzioni del legislatore della terza legge speciale (l. n. 139/1992, artt. 4 e 5) che ne ha chiaramente definito gli ambiti al fine di garantirne l'omogeneità tecnico-progettuale, il coordinamento nella fase realizzativa e la necessaria integrazione delle risorse finanziarie, quantomeno in relazione agli interventi in materia di disinquinamento, risanamento, tutela ambientale e prevenzione dell'inquinamento.

Per detti interventi, che coinvolgono lo Stato, la Regione ed il Comune di Venezia, si prescrive l'esecuzione nell'ambito di un quadro programmatico unitario all'interno del bacino scolante in laguna ed il coordinamento con quelli del piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia, nonché l'esecuzione in forma unitaria di quelli finalizzati alla manutenzione dei rii, alla tutela e conservazione del patrimonio edilizio prospiciente i rii, alla realizzazione di opere igienico-sanitarie nel centro storico di Venezia.

nell'ambito della Laguna di Venezia e alla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione nonché ruoli consultivi con prescrizioni aventi carattere vincolante e obbligatorio.

II.3. Salvaguardia e Sistema Mo.S.E.: complessità della disciplina contrattuale.

Per l'esecuzione delle attività di salvaguardia, il rapporto concessorio intercorrente con l'Amministrazione statale e il Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico, che dal 2014 opera in Gestione Straordinaria e Temporanea trova la sua regolamentazione generale nell'atto rep. n. 7197 del 04/10/1991 (e successivi atti aggiuntivi/modificativi) relativo alla realizzazione di tutti gli interventi previsti nel Piano generale approvato nel 1991, nell'ambito dei quali è ricompreso anche il sistema Mo.S.E. per il quale, tuttavia, è stata, dettata anche una disciplina *ad hoc* per cui la realizzazione dell'opera, estratta dal contesto del "*Piano Generale degli interventi*" dettato per la salvaguardia della Laguna in generale, fa riferimento anche ad altro specifico Piano di esecuzione²⁵.

Tutti gli Interventi, sia generali che specifici per il Mo.S.E. e per le opere connesse, vengono realizzati per fasi o stralci, inseriti nei vari Atti Attuativi, ed annessi Atti ad essi Aggiuntivi, individuati in funzione delle disponibilità finanziarie²⁶.

Ad oggi si contano complessivamente n. 6 Atti Aggiuntivi e 48 Atti Attuativi della Convenzione Generale, e a ciascun Atto Attuativo si collegano plurimi Atti Aggiuntivi che complessivamente ammontano a n.121 atti.

²⁵ Piano di esecuzione delle opere da realizzare per il completamento delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto" di cui all'allegato sub. Lett. A) all'Atto rep. n. 8067/2005. Per approfondimenti, par. 2.5.1.1.

²⁶ Il rapporto si esplica attraverso lo strumento attuativo delle convenzioni (contratti stipulati con l'Amministrazione concedente) che contengono gli interventi da eseguire per l'attuazione della legge 798/1984 in relazione ai finanziamenti assentiti (cd. Atti Attuativi). Ogni Atto Attuativo della Convenzione Generale, quindi, porta ad esecuzione la quota parte del Piano Generale degli Interventi che è resa possibile dalle risorse messe a disposizione e viene, a sua volta, realizzato nella maggior parte dei casi *per step*, attraverso la contrattualizzazione di appositi ulteriori atti (cd. Atti Aggiuntivi agli Atti Attuativi della Convenzione Generale). Laddove sia necessario rimodulare/ridisciplinare i rapporti tra le Parti contraenti, anche alla Convenzione Generale si aggiungono specifici Atti Aggiuntivi (cd. Atti Aggiuntivi alla Convenzione Generale). Per approfondimenti vedi par. 2.2.1 e 2.5.2.

Detta miriade di Atti, ciascuno dei quali regola l'esecuzione di frammenti del Piano Generale degli interventi, fa capo a plurime fonti di finanziamento²⁷ nonché a svariate modalità di erogazione dei relativi fondi e, ad ogni nuova fonte di finanziamento corrisponde un capitolo di bilancio, uno specifico piano gestionale e un Atto Attuativo, che poi, a sua volta, per variazioni intervenute nella somma complessivamente disponibile, può generare propri atti aggiuntivi.

Va poi considerato che, per quanto concerne specificatamente il **Sistema Mo.S.E.**, il Piano di esecuzione degli interventi da realizzare prevede anche la suddivisione in 61 lotti funzionali a corpo ("WBS" -Work Breakdown Structures-) ognuno dei quali viene suddiviso in elementi stralcio (cd. "WBE" - Work Breakdown Elements- che coincide con l'OP -Progetto Operativo) in relazione alle risorse via via disponibili.

Le singole WBS e WBE, nel loro insieme, costituiscono il progetto definitivo del Mo.S.E. mentre il cd. "Piano Operativo" è il documento composto dal quadro economico del singolo Atto Attuativo e dalle schede tecniche degli interventi non ancora descritti in Atti precedenti, che trovano copertura finanziaria nell'Atto stesso.

A sua volta, il Piano Operativo, nel corso dello sviluppo degli Atti Attuativi, può subire modifiche per svariati motivi.

Inoltre, le eventuali somme, inizialmente allocate nel quadro economico del singolo intervento, che permangano disponibili a seguito della ultimazione e del collaudo degli interventi ricompresi in un Atto Attuativo, sono utilizzate per realizzare altri interventi ricadenti nel Piano Generale -ma non ricompresi nel Piano Operativo iniziale dell'Atto Attuativo-, ovvero per incrementare - in

²⁷ Fondi della legislazione speciale; fondi specifici per il Sistema Mo.S.E.; fondi per il sito di interesse nazionale di Porto Marghera.

caso di necessità- l'importo lordo di altri interventi già previsti nel Piano Operativo originario. Altre variazioni intervengono, poi, laddove interventi considerati prioritari al momento di redazione dell'Atto presentino, in seguito, problematiche che ne determinano il rinvio a successivi finanziamenti.

La Sezione osserva che detta architettura contrattuale ed operativa rende, all'evidenza, particolarmente complessa e difficoltosa la comprensione e la ricostruzione delle vicende (finanziarie ed operative) contemplate nei vari Atti, per le quali, invece, trattandosi di gestioni unitarie e coordinate dovrebbe rendersi agevole una visione d'insieme.

La realizzazione per stralci mediante successivi atti contrattuali in funzione dello stanziamento delle risorse ha, di fatto, creato una frammentazione degli interventi, con uno sviluppo nel tempo condizionato dalla disponibilità dei fondi assegnati, che ha inciso su tempi e costi di realizzazione: criticità, questa, particolarmente evidente negli interventi per il Mo.S.E. (vedi *infra*).

Detta circostanza, peraltro, aggravata dalla frequente rimodulazione dei medesimi interventi in più Atti Attuativi, o Aggiuntivi agli Atti Attuativi, diversi da quelli in cui originariamente erano contenuti, in assenza di una azione di coordinamento sistematico degli stessi, incide negativamente sulla funzionalità delle azioni poste in essere e può ingenerare confusione se non, addirittura l'impossibilità di ricostruire la filiera degli interventi e delle coperture degli stessi, attesa la molteplicità delle fonti di finanziamento cui sono collegati i singoli rapporti contrattuali.

La Sezione osserva, altresì, che anche la inusuale e farraginoso suddivisione del rapporto contrattuale in innumerevoli Atti convenzionali i quali, pur essendo inscindibilmente collegati, hanno natura e funzione diversa, complica la comprensione del rapporto contrattuale ed osta alla visione unitaria e trasparente dello stesso, aggravata ulteriormente dalla circostanza che la stessa

qualificazione degli Atti tra Aggiuntivi/ Attuativi della Convenzione generale, non sempre viene rispettata in quanto, a volte, lo stesso Atto reca contestualmente in sé, sommandole, le due tipologie (Aggiuntiva e Attuativa al tempo stesso) nonché dal riscontrato disordine nella cronologia e numerazione degli Atti stessi (vedi relazione, par. 2.4.1 i cui dati sono stati confermati dalle Parti del rapporto contrattuale in sede di contraddittorio finale).

La Sezione, pertanto richiama l'attenzione sulla necessità di rendere agevolmente intellegibile e trasparente una visione complessiva dei rapporti contrattuali e degli interventi finanziati nei vari Atti, in modo da dare evidenza della ricostruzione degli stessi (iniziali/modificativi/finali) e dei correlati finanziamenti a copertura, onde scongiurare qualsiasi sovrapposizione o duplicazione degli interventi stessi. Quanto alla copertura finanziaria, è evidente che gli aggiornamenti effettuati nel tempo devono recepire tutte le intervenute variazioni e mettere a confronto gli importi originari con quelli sopravvenuti.

II.4. Sistema Mo.S.E.: frammentazione degli Interventi e impatto sulla realizzazione dell'opera.

Le criticità sopra paventate in relazione alle disfunzioni conseguenti all'assenza di una visione unitarie degli interventi, appare particolarmente evidente nella realizzazione del Sistema Mo.S.E. per il quale l'impatto negativo della realizzazione per numerosissimi stralci, mediante successivi atti contrattuali in funzione dello stanziamento delle risorse è stato messo in evidenza sia dagli Amministratori Straordinari del Consorzio Venezia Nuova che dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche.

Come affermato nelle Relazioni versate in atti, infatti, detta circostanza, sebbene aderente alle previsioni contrattuali della Convenzione Generale rep. n. 7191/1991, ha di fatto:

- creato una frammentazione dell’opera ed un suo sviluppo nel tempo condizionato dalla disponibilità dei fondi assegnati, con conseguente progressivo adattamento del cronoprogramma alle disponibilità finanziarie e slittamento progressivo del termine della realizzazione delle opere alle bocche di porto che, dall’iniziale data del 31.12.2012 fissata dall’atto rep. n. 8067/2005, è stato via via differito fino al 31.12.2021 stabilito dal 6° Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale, rep. n. 8746/2017 (cd. “Atto di completamento”);
- determinato una distribuzione temporale non coerente tra i vari stralci esecutivi tanto che, si legge in atti, *“mentre alcuni stralci venivano completati, altri venivano avviati, in modo non sempre funzionale, con conseguente necessità di mantenere stralci dell’opera in attesa dello sviluppo e/o del completamento di altri”*;
- imposto scelte, anche costose, in quanto al fine di rendere possibile il completamento dell’opera, per non interrompere l’esecuzione dei lavori, e, per evitare i costi, anche in termini di contenzioso, relativi al “fermo cantiere”, il Provveditorato ha autorizzato le consegne sotto riserva di legge, anche in mancanza della concreta disponibilità di risorse, che, pur stanziare, non erano ancora assegnate, assentendo, altresì, al ricorso a mutui e prestiti;
- reso necessario, in conseguenza della posticipazione del termine di conclusione dei lavori il prolungamento nel tempo della manutenzione delle parti, fino al momento della consegna dell’opera completata e collaudata, per la successiva gestione, con aumento dei relativi costi.

Emerge, inoltre, che gli Amministratori Straordinari hanno fatto fronte a spese/debiti imprevisti (di natura varia, essenzialmente tributari) utilizzando i fondi per loro natura destinati alle Imprese in quanto liquidati a fronte di stati di avanzamento lavori (S.A.L.) e, quindi, per lavori e che, nonostante ciò, le criticità legate alla carenza di liquidità lamentata dal Concessionario permangono immutate.

Le problematiche legate alla frammentazione degli interventi, emergono con evidenza dall'analisi sulla prospettiva di completamento dell'opera²⁸ rappresentata dal Provveditorato Interregionale in cui viene evidenziata *“l'evidente mancanza di una visione d'insieme dell'opera”* nonché il fatto che *“Ogni progetto proposto non tiene conto della sua necessaria integrazione con gli altri progetti”*.

La Sezione, al riguardo richiama l'attenzione delle Parti del rapporto concessorio sulla necessità e doverosità di avere un Programma puntuale e dettagliato di sviluppo della progettazione degli interventi e di realizzazione delle opere e delle prestazioni necessarie a completare il Sistema Mo.S.E.

II.5. Mo.S.E. - Esecuzione contrattuale e stato di realizzazione

Con il 6[^] Atto Aggiuntivo (rep. 8746/2017) alla Convenzione Generale, finalizzato alla ricognizione delle risorse disponibili a spesa invariata, per il completamento del Sistema Mo.S.E. e gli interventi funzionali indispensabili alla primaria gestione e manutenzione dello stesso, sono stati nuovamente regolati i rapporti contrattuali tra il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche ed il Consorzio Venezia Nuova e con il 48° Atto Attuativo della medesima Convenzione Generale è stata completata la contrattualizzazione

²⁸ Cfr. Relazione del Provveditorato Interregionale prodotta a seguito della prima richiesta istruttoria. Per approfondimenti si rinvia alla Relazione, par. 2.5.2.

dei finanziamenti Mo.S.E. (ultima tranche di 221 milioni) nell'importo complessivo di euro 5.492.695.590,33.

La sottoscrizione dei menzionati Atti avrebbe dovuto consentire il completamento di tutte le lavorazioni per la messa in funzione definitiva delle barriere alle bocche di porto, nonché tutte le attività ad essa connesse individuate nella organizzazione del centro operativo, nella infrastrutturazione dell'arsenale, negli interventi di compensazione richiesti dalla Commissione Europea, come indicato nel quadro economico allegato all'atto attuativo.

Tuttavia, le risultanze dell'analisi effettuata consegnano uno scenario effettivo ben diverso

Infatti, sebbene le barriere mobili del Mo.S.E. per la difesa di Venezia e della sua Laguna dalle acque alte siano ormai in fase finale e le paratoie per le 4 barriere (Bocca di porto di Lido nord e sud, bocca di porto di Malamocco e bocca di porto di Chioggia) siano tutte installate, i test tecnici di funzionamento regolarmente in corso e la predisposizione finale della *Control room* all'Arsenale nord, ossia del centro operativo decisionale in cui partirà la decisione di quando e come alzare le barriere del Mo.S.E., sia in fase avanzata, risulta tuttavia che:

- le barriere vengono ancora movimentate con comandi semiautomatici;
- è necessario completare gli impianti;
- le date intermedie previste per la realizzazione dell'opera non sono state rispettate e si è reso necessario sovrapporre le fasi di realizzazione, *commissioning*, *start up* e avviamento con la conseguenza che, mentre sono in fase di completamento gli impianti definitivi (fase di realizzazione), sono iniziati i test di sollevamento (in fase finale i sollevamenti per bocca) e sono stati avviati i sollevamenti multipli;

- si dovrà provvedere al collaudo finale (integrato e prestazionale) del sistema nel suo complesso;
- in relazione agli altri interventi si registrano ritardi importanti, ritenuti (dal Provveditorato) “ormai non più recuperabili”²⁹;
- la sede finale della *Control room* non è ancora operativa e, di conseguenza, le manovre vengono gestite localmente alle bocche di porto;
- si rileva l’incertezza allo stato degli atti sull’allocazione della “linea di manutenzione pesante” con la conseguenza che la manutenzione delle paratoie che dovrebbe intervenire ogni 5 anni a tutt’oggi non viene fatta nonostante le paratoie di Lido-Treporti che sono posizionate sott’acqua già dal 2013;
- vi sono accertati vizi, difetti e difformità esecutive nonché danni riconducibili ad errori di esecuzione, non ancora eliminati/risolti, e per i quali rilevanti sono gli importi riconosciuti dal Provveditorato al Consorzio Venezia Nuova a titolo provvisorio, il cui pagamento è avvenuto con riserva di ripetizione totale o parziale della somma all’esito del definitivo accertamento delle inadempienze/responsabilità, fatto salvo il maggior danno sia contrattuale che extracontrattuale determinato in esito alle opportune verifiche³⁰;
- vi sono problematiche in relazione alla vita residua di alcune componenti l’impianto, derivanti da riscontrati fenomeni corrosivi e di ammaloramento a fronte delle quali non sembra siano state poste in essere le adeguate azioni anche a contenimento dei danni;

²⁹ Relazione di risposta alla prima nota istruttoria.

³⁰ Per approfondimenti si rimanda alla Relazione, par. 2.5.7 e ss.

- sono ancora in gran parte da avviare gli inserimenti architettonici e quelli paesaggistici, questi ultimi anche da finanziare, in quanto non previsti nell’ambito del prezzo chiuso;
- emergono criticità in relazione alla realizzazione del Piano Europa, ovvero il Piano di riqualificazione e compensazione ambientale.

Inoltre, molte sono le contestazioni a voci di costo/rimborso e rispetto del cronoprogramma, formulate dal Provveditorato Interregionale in relazione al “riepilogo budget 2020 e previsioni a finire”.

Problematiche per le quali la Sezione auspica una celere risoluzione al fine del conseguimento della piena funzionalità dell’opera che è ormai arrivata ad un passo dalla sua completa realizzazione e che, quindi, ben potrebbe assolvere ai suoi compiti a vantaggio dei cittadini che sono i principali depositari dei valori tutelati, da preservare per le future generazioni, nonché delle Istituzioni interessate, degli operatori economici e dei visitatori che in modo massiccio affluiscono annualmente nella città lagunare incrementandone prestigio ed economia.

La Sezione rileva, altresì, che l’analisi degli atti ha evidenziato una sensibile richiesta di differimento dei termini di scadenza di Atti Attuativi che, in quanto datati, avrebbe dovuto trovare conclusione già da tempo³¹.

³¹ A valere su fondi del Sistema Mo.S.E., al fine del completamento delle procedure di collaudi di alcuni interventi, i differimenti richiesti coinvolgono gli Atti rep.n.7980/2002, rep. n. 8100/2005; rep. n. 8249/2007, rep. n. 8308/2008, rep. n. 8384/2009, rep. n. 8461/2010; rep. n. 8510/2011; rep. n. 8561/2012, rep. n. 8563/2012 e rep. n. 8741/2016. Differimenti dei termini di scadenza hanno coinvolto anche gli Atti Attuativi rep. n. 8022/2004, rep. n. 8282/2008 e rep. n. 8149/2006 a valere su fondi per Porto Marghera e nel corso del 2020 istanze per il differimento dei termini di scadenza sono state avanzate per gli Atti Attuativi rep. n. 8007/2003 e rep. n. 8513/2011 a valere su fondi di Legge Speciale per Venezia nonché rep. n. 8580/2012 a valere su fondi da parte della Regione Veneto nell’ambito dell’accordo di programma 27/02/1997 e dell’Atto d’Intesa 13/08/1999 tra l’allora Magistrato alle Acque, la Regione Veneto e il Comune di Venezia.

II.6. Sistema Mo.S.E. – Piano di avviamento.

La fase di avviamento successiva al completamento delle opere alle bocche di porto non è compresa nel valore del “Sistema Mo.S.E.” e pertanto, deve essere autonomamente disciplinata e finanziata, con specifico atto contrattuale.

Le Parti si danno, comunque, reciprocamente atto che talune attività, anche già avviate, sono ascrivibili alla fase di avviamento e il loro costo, a rimborso, possono essere anticipati nell’ambito del costo complessivo del Mo.S.E. previa preventiva formale autorizzazione del Provveditorato,

Sebbene l’atto di completamento preveda lo svolgimento in parallelo del completamento dell’opera e della fase di avviamento, utilizzando le risorse al momento disponibili da reintegrare, successivamente, con le risorse “che saranno appositamente stanziare” e, di conseguenza, le prime attività di avviamento siano di fatto iniziate, non esiste un atto di regolamentazione di tale attività né si conoscono i relativi costi.

Il grave inadempimento contrattuale proveniente dall’accertata inesistenza del “piano di avviamento” è stato surrogato da una procedura *extra ordinem*, estranea alle clausole contrattuali, predisposta dal Commissario straordinario per la gestione delle operazioni di sollevamento delle paratoie in fase temporanea, con la quale -fino al completamento dell’opera- sarà regolamentato il sollevamento delle barriere³². Detta procedura, rivelatasi necessaria, urgente e indifferibile e in continua evoluzione, i cui costi ingenti

³² La procedura, i cui elementi principali (validi esclusivamente nella fase temporanea) sono stati condivisi con le altre autorità competenti (Provveditorato Interregionale, Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia e Autorità di Sistema Portuale):

- individua il Commissario Straordinario e il Provveditore quali “soggetto decisore” nelle more della istituzione della definitiva Cabina di Regia;
- il Consorzio Venezia Nuova quale “soggetto operatore” che agisce sulla base predefinite linee guida e specifiche tecnico-operative (già più volte revisionate e aggiornate);
- fissa nel livello di marea superiore a + 130 cm, rispetto allo Zero Mareografico di Punta della Salute, la soglia di salvaguardia;
- ipotizza in 120’ la durata del sollevamento, tenuto conto dello stato di completamento parziale degli impianti e dei risultati dei test di luglio u.s. (tempi da rivedere con il progressivo avanzamento dei lavori);
- stabilisce le modalità e le procedure di avviso (soggetti riceventi l’avviso, anticipi, frequenze e tipo di informazione).

sono stimati, tuttavia, nella fase di temporaneità, permette la difesa della Laguna solo in caso di acque alte eccezionali ossia per tutte le maree superiori a quota + 130 cm rispetto a Punta della Salute, non essendo ancora il sistema a regime. Fino a tale momento, quindi, la laguna rimarrà indifesa per tutti gli eventi superiori a quota +110 cm rispetto a Punta della Salute (quota-soglia individuata dal Comitato Interministeriale di Indirizzo e Controllo).

Nel frattempo, è stata resa stabile (definitiva) la cooperazione ed il coinvolgimento dell'Esercito per la realizzazione del radio atto a consentire, in occasione dei sollevamenti simultanei, la trasmissione dei dati e le comunicazioni tra le control room di tutte le bocche di porto e tra ciascuna control room e le gallerie sottomarine.

Sul punto la Sezione osserva che, quindi, a tutt'oggi, nonostante l'opera sia in avanzato stato di esecuzione, non esiste alcun Piano approvato per l'Avviamento della stessa sebbene prevista e definita dalla disciplina contrattuale³³ e che, al momento, l'unico dato certo, è contenuto nella recente disciplina normativa recata dall'art. 95 del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazione dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, che al comma 17 autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 per le attività di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria del Mo.S.E., da coprirsi tramite indebitamento.

La Sezione osserva, tra l'altro, che, sulla fase dell'avviamento e sull'approvazione degli interventi definiti dal Concessionario come di "avviamento", si riscontrano significative divergenze interpretative tra il Provveditore Interregionale alle Opere pubbliche e gli Amministratori

³³Si prevede, infatti, l'attivazione e la manutenzione, ad opera del concessionario, secondo i Piani Provvisori di Gestione e di Manutenzione, predisposti dallo stesso Concessionario ed approvati dall'Amministrazione Concedente, sulla base dei quali deve essere effettuata la verifica funzionale dell'intero sistema per la sua successiva messa in esercizio a regime.

Straordinari del CVN, emergenti in modo evidente dalla documentazione in atti e dagli stessi confermate in sede di audizione e di contraddittorio finale.

Al riguardo, pertanto, si richiama l'attenzione delle Parti del rapporto concessorio sulla necessità e doverosità di procedere con celerità alla redazione definitiva del Piano di Gestione e Manutenzione del Sistema Mo.S.E. ed alla quantificazione attendibile dei correlati costi.

II.7. Sistema Mo.S.E. -Contabilità dei lavori - Vizi e difetti costruttivi ed esecutivi -Ammaloramenti -

Aspetti procedurali e gestionali sui quali l'attività istruttoria posta in essere ha focalizzato l'attenzione, in quanto prioritari ed essenziali per la comprensione dell'effettivo stato di realizzazione dell'opera in esame, ineriscono all'andamento dei lavori, alle criticità/non conformità delle opere eventualmente riscontrate ed alle azioni intraprese per la loro eliminazione.

Come sopra già rappresentato, infatti, vi sono accertati vizi, difetti e difformità esecutive nonché danni riconducibili ad errori esecuzione, non ancora eliminati o risolti, e per i quali rilevanti sono gli importi riconosciuti dal Provveditorato al Consorzio Venezia Nuova a titolo provvisorio, il cui pagamento è avvenuto con riserva di ripetizione totale o parziale della somma all'esito del definitivo accertamento delle inadempienze e/o responsabilità, fatto salvo il maggior danno sia contrattuale che extracontrattuale determinato in esito alle opportune verifiche.

Secondo il CVN l'importo stimato per la risoluzione delle criticità realizzative e/o per colmare le carenze di progetto, alla data del 16 aprile 2020, si attestava a circa 175 milioni di euro³⁴. Come affermato in atti, la stima si riferisce alle criticità più significative riconducibili ad attività svolte dalla società

³⁴ Per il dettaglio delle criticità si rimanda alla Relazione par. 2.5.7 e ss.

consorziate antecedentemente il mese di dicembre 2014 ed è suscettibile di variazioni in base alle criticità che potranno emergere nella fase di *commissioning* degli impianti e dei sistemi integrati.

All'attualità le risultanze istruttorie evidenziano che le diffide alle Imprese, e conseguente messa in mora, e le contestazioni svolte fino ad oggi dal CVN ammontano a complessivi 226,5 milioni di euro e sono state sottoscritte specifiche transazioni tra il CVN e le Ditte per complessivi 6,5 milioni di euro il cui importo, però, anziché essere immediatamente incassato e reinvestito, viene diluito nel tempo e portato a compensazione progressiva in occasione di specifici pagamenti di SAL alle Ditte stesse.

Nel frattempo, il Provveditorato ha riconosciuto e corrisposto al Consorzio Venezia Nuova a titolo provvisorio circa 100 milioni di euro con riserva di ripetizione totale o parziale all'esito del definitivo accertamento delle inadempienze e/o responsabilità.

Tuttavia, allo stato delle risultanze istruttorie, nella tenuta della contabilità dei lavori distinta per i singoli stati d'avanzamento delle diverse componenti d'opera non esiste una ricognizione analitica dei difetti e dei vizi costruttivi ed esecutivi, emersi soprattutto dall'accertamento probatorio dei risalenti fatti corruttivi.

Infatti, la contabilità dei finanziamenti e delle liquidazioni riconducibili alla realizzazione del sistema MOSE non consente di distinguere le prestazioni di avanzamento dei lavori, rispettivamente dalle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria, conservativa ed operativa, e dalle attività di rimessione a regola d'arte delle componenti d'opera difformi e/o viziate da inesatta esecuzione, con la conseguente difficoltà di stimare i danni da ripristino che devono rimanere a carico del bilancio del CVN a titolo d'inadempimento contrattuale.

Si osserva, altresì, come a fronte della medesima circostanza, le Parti del rapporto concessorio abbiano una certa diversità di veduta. Detta circostanza, con ragionevole probabilità, consegue alla diversa ottica da cui partono Concedente e Concessionario nella qualificazione del quadro giuridico a cui ascrivere la costruzione del Sistema Mo.S.E., sotto il triplice profilo pubblicistico, privatistico e finanziario: rapporto giuridico complesso con margini differenti da quelli del contratto pubblico per l'uno, appalto plurimo per l'altro.

La Sezione, al riguardo, richiama l'attenzione delle Parti del rapporto concessorio sulla necessità e doverosità di procedere con estrema accuratezza alla stima analitica dei vizi/difetti/ammaloramenti, fondata su una contabilità dei lavori dedicata alla ricognizione dei vizi d'opera ed alla corrispondente progettazione delle attività di ripristino con prestazioni eliminatorie dei difetti costruttivi ed esecutivi. Ciò, oltre che per chiarezza, veridicità e trasparenza dei conti, anche per una più celere verifica e imputazione definitiva della colpa contrattuale nei confronti dei soggetti responsabili.

II.8. Sistema Mo.S.E. e Opere di compensazione (cd. "Piano Europa")

Il "Piano Europa", ovvero il Piano di riqualificazione e compensazione ambientale, previsto nell'ambito del prezzo chiuso, consegue alla procedura di infrazione europea n. 2003/4762 aperta nei confronti dello Stato italiano ed ha imposto la celere individuazione e attuazione di adeguate misure di mitigazione e compensazione degli impatti conseguenti alla realizzazione del progetto del sistema di dighe mobili nei confronti di habitat e specie.

Il Piano, predisposto nel giugno 2011, presenta una stima dei costi delle misure di compensazione pari ad. 266,810 milioni di euro, di cui 199,357 milioni

compresi nel quadro economico complessivo approvato, relativo al Sistema Mo.S.E.

Emerge dalle risultanze istruttorie che, nonostante la necessità di provvedere in tempi assai celeri all'attuazione del Piano in conformità agli impegni presi dallo Stato in sede europea, questo, all'attualità, oltre a non essere ancora ultimato evidenzia interventi per i quali si ipotizza lo sfioramento anche dalla data individuata del 31.12.2021 per complessivi €. 39.354.860,00, di cui interventi ancora neanche progettati per un importo di €. 30.456.470,00 che, sebbene computato nel quadro economico approvato del Mo.S.E. (determinato in 199.357,00 milioni di euro), non vi trovano ora più capienza essendo stati trasferiti ad altri interventi.

La Sezione richiama l'attenzione delle parti del rapporto concessorio, ognuna per quanto di propria competenza, a porre in essere ogni utile azione per ripristinare i corretti vincoli di destinazione dei finanziamenti assentiti e concessi, nel rispetto di basilari principi di contabilità pubblica. Richiama, altresì, il Provveditorato all'adozione di misure organizzative di rafforzamento delle attività di vigilanza e di monitoraggio al fine di pervenire al completamento degli Interventi nel più breve tempo possibile e, comunque, non oltre i termini contrattualmente previsti.

La Sezione osserva, inoltre, che sono posti a carico dei fondi Mo.S.E. anche i costi relativi alle attività di verifica dei monitoraggi dei cantieri del Mo.S.E. e delle misure di compensazione/conservazione e riqualificazioni ambientale di cui al cd. "*Piano delle misure*" nonché di attuazione di un piano di monitoraggio, sia nella fase di costruzione che degli interventi di compensazione, attualmente di competenza della Regione del Veneto (in precedenza affidate a ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale-) ed eseguite da ARPAV (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del

Veneto) che ammontano a € 800.000,00 per l'anno di monitoraggio cd. "B11³⁵" ed € 600.000,00 per ciascuno degli anni di monitoraggio "B12³⁶" e "B13³⁷"³⁸.

In base al precedente Accordo di Programma del 2009, all'ISPRA veniva riconosciuto un importo di € 1.600.000,00 annui.

³⁵ Corpi idrici.

³⁶ Campi elettromagnetici e rumore.

³⁷ Biodiversità, cicli fenologici, ambiente.

³⁸ A differenza delle precedenti annualità, il "B13" copre un arco temporale di 20 mesi, anziché 12 mesi.

REFERTO

1 OGGETTO DELL'INDAGINE E ATTIVITA' ISTRUTTORIA

1.1 Premessa: quadro normativo di riferimento

La città di Venezia, città patrimonio dell'umanità, e la sua laguna rappresentano un patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale e la loro salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale.

Pertanto, la salvaguardia della città e dell'ambiente lagunare costituisce una priorità riconosciuta dall'ordinamento italiano che ne ha dettato le finalità e la disciplina attraverso un apposito regime speciale a partire dall'alluvione che investì il Veneto nel 1966 provocando una situazione di emergenza e di pericolo che interessò anche la città di Venezia. In tale contesto l'evento fu straordinario e di particolare gravità registrando un'innalzamento eccezionale del livello della marea e l'abbattimento dei cd. "murazzi", ossia di parte delle storiche difese della laguna verso il mare.

Tale evento, unitamente alla particolarità morfologica della laguna di Venezia e alla necessità di garantire la massima tutela per la città storica, creò le premesse per l'adozione della prima legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

La normazione speciale fa capo a tre leggi fondamentali che, fermo restando l'obiettivo principale di garantire la tutela ambientale, paesaggistica, storica ed archeologica della città di Venezia e della sua laguna, di conservarne l'equilibrio idraulico, difenderla dall'inquinamento atmosferico e delle acque nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione, al raggiungimento del quale sono chiamati a concorrere, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo Stato, la Regione e gli Enti locali, incidono sensibilmente sul piano della erogazione delle risorse, ossia sulle modalità di finanziamento degli interventi/opere.

Le tre leggi speciali fondamentali sono: la **Legge 16 aprile 1973, n. 171** - "*Interventi per la salvaguardia di Venezia*" (prima legge speciale)³⁹, la **Legge 29 novembre 1984, n. 798** - "*Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia*" (seconda legge speciale) e la **Legge 5 febbraio**

³⁹ In precedenza sono state emanate: la legge 31 marzo 1956, n. 294 - "*Provvedimenti per la Salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico ed interesse turistico*" che prevede opere di scavo dei canali, sistemazione delle fognature e consolidamento delle fondazioni degli edifici e la legge 5 marzo 1963 n. 366 - "*Nuove norme relative alle lagune di Venezia e Marano - Grado*" che disciplina scarichi in laguna unitamente alla legge 5 luglio 1966 n. 526 che per prima approfondisce il problema degli scarichi inquinanti.

1992, n. 139 “Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna” (terza legge speciale)⁴⁰.

Alla normazione speciale segue, poi la normazione di settori specifici⁴¹ nonché quella generale contenente, però, disposizioni specifiche di finanziamento/rifinanziamento delle leggi speciali⁴² e/o di singole opere di interesse generale e strategico nonché la legislazione regionale per quanto di competenza.

Pertanto, il quadro normativo è assai composito e complesso e comprende sia leggi contenenti prescrizioni sostanziali a carattere generale e settoriale, sia leggi di natura programmatica e sia leggi di natura meramente finanziaria.

Spesso i contenuti sono stati molto innovativi, tanto che la laguna, con i suoi interventi di risanamento, viene considerata alla stregua di un laboratorio di sperimentazione per la tutela di altri bacini idrici esistenti nel territorio nazionale.

⁴⁰ Prima della terza legge speciale, è stata emanata la L. n. 360/1991 recante: “Interventi urgenti per Venezia e Chioggia” che: oltre a disporre nuovi finanziamenti, prevedeva che gli interventi di risanamento di competenza della regione Veneto venissero realizzati in un quadro programmatico unitario riguardante l'intero Bacino Scolante nella laguna e che venissero coordinati con quelli di competenza dello Stato in materia di degrado lagunare. Inoltre, autorizzava il ricorso al Concessionario unico anche per l'affidamento di lavori di competenza regionale.

⁴¹ Si pensi, ad esempio, alla Legge 30 luglio 1994, n. 476 “Interventi urgenti per il risanamento e l'adeguamento dei sistemi di smaltimento delle acque usate e degli impianti fognari dei centri storici e nelle isole dei Comuni di Venezia e di Chioggia” in virtù della quale i Comuni di Venezia e Chioggia sono tenuti ad elaborare, ad integrazione del Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del Bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia, progetti di fognature e di depurazione delle acque usate, secondo criteri e tecnologie adeguate a realizzare nell'intera area lagunare gli obiettivi previsti dall'art. 5 della Direttiva 91/271/CEE.

Si richiama anche la Legge 31 maggio 1995, n. 206 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 29 marzo 1995, n. 96, recante interventi urgenti per il risanamento e l'adeguamento dei sistemi delle acque usate e degli impianti igienico-sanitari nei centri storici e nelle isole dei Comuni di Venezia e di Chioggia” che disciplina anche il risanamento degli scarichi relativi alle attività residenziali, di commercio e di servizio imponendo ai privati e a tutti coloro che utilizzano scarichi di natura civile sono tenuti a dotarsi di adeguati sistemi di trattamento in conformità ai progetti predisposti dal Comune.

Occorre menzionare anche la Legge 5 febbraio 1990 n. 16 “Misure urgenti per il miglioramento qualitativo e per la prevenzione dell'inquinamento delle acque” che interviene sugli scarichi caratterizzati da un maggior carico inquinante, imponendo alle aziende artigiane produttive di dotarsi di sistemi di depurazione seguendo le prescrizioni del Comune. In tale ambito di intervento intervengono anche la legge 5 aprile 1990 n. 71 “Misure urgenti per il miglioramento qualitativo e per la prevenzione dell'inquinamento delle acque” e la Legge 8 novembre 1991 n. 360 “Interventi urgenti per Venezia e Chioggia” con la quale l'obbligo d'intervenire sugli scarichi viene esteso anche a stabilimenti ospedalieri, enti assistenziali, ristoranti e strutture alberghiere.

⁴² Si citano fra le più significative: la Legge 3 agosto 1998, n. 295 “Disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico” che all'art. 3 “Interventi (...) per la salvaguardia di Venezia” nell'autorizzare limiti di impegno quindicennali (di lire 10 miliardi con decorrenza dall'anno 1999 e di lire 10 miliardi dall'anno 2000) che affluiscono ad apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, incide sulle modalità di finanziamento che deve avvenire sulla base dello stato di attuazione degli interventi risultante da motivate relazioni da parte dei soggetti attuatori, su proposta del comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, con decreto del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Vanno poi segnalate le varie leggi finanziarie/di stabilità che si sono susseguite dal 2007. Tra queste va evidenziata la Legge 24 dicembre 2007, n. 244 che all'art. 2 comma 291 rifinanzia le leggi speciali per la Salvaguardia di Venezia, prevedendo che il riparto tra gli enti territoriali interessati venga effettuato sulla base dello stato di attuazione degli interventi risultanti da motivate relazioni dei soggetti attuatori e su proposta del Comitato, con decreto del Ministero dell'Economia.

1.1.1 La normazione speciale alla luce della L. 13 ottobre 2020, n. 126 di conversione del d.l. 14 agosto 2020, n. 104

La normativa in tema di Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna è stata, si recente, innovata in modo significativa ad opera del cd. “Decreto Agosto” (d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni dalla L. 13 ottobre 2020, n. 104) che ha istituito (art. 95) l'Autorità per la Laguna di Venezia - ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - alla quale la novella legislativa attribuisce tutte le funzioni e competenze relative alla Salvaguardia della città di Venezia e della sua Laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché quelle già attribuite all'ex Magistrato alle Acque e, quindi, trasferite al Provveditorato Interregionale (art. 18, comma 3, d.l. n. 90/2014 conv. con mod. dalla L. n. 114/2014).

Le funzioni della dell'Autorità, che devono essere, tra l'altro, esercitate compatibilmente con i principi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al Codice dell'Ambiente⁴³, alla gestione del rischio di alluvioni di cui al d.lgs. n. 49/2010 di attuazione della direttiva 2007/60/CE e alle tutele di cui alle direttive cosiddette “Uccelli” e “Habitat”⁴⁴, sono dettagliatamente indicate dal legislatore al comma 2 dell'art. 95⁴⁵ mentre

⁴³ Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

⁴⁴ Direttive 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992.

⁴⁵ “In particolare, l'Autorità:

a) approva, nel rispetto del piano generale degli interventi di cui all'articolo 4, legge 29 novembre 1984, n. 798, il programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, il programma unico integrato e il programma di gestione e manutenzione dell'opera già denominata Modulo Sperimentale Elettromeccanico, di seguito MOSE;

b) svolge attività di progettazione e gestione degli interventi di salvaguardia in ambito lagunare in amministrazione diretta, su base convenzionale, tramite società da essa controllate o mediante affidamenti all'esito di procedure di gara espletate secondo le modalità di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

c) provvede al coordinamento e all'alta sorveglianza su tutti gli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare e svolge attività tecnica per l'edilizia demaniale statale relativa alla manutenzione ordinaria e straordinaria di immobili destinati alle attività di competenza e di immobili di particolare interesse storico, artistico, architettonico e monumentale e di uso pubblico rientranti nell'ambito lagunare;

d) svolge attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE; a tal fine, per lo svolgimento di servizi professionali e di assistenza tecnica ad elevata specializzazione non reperibili presso le pubbliche amministrazioni, costituisce, ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, una società da essa interamente partecipata, i cui rapporti con l'Autorità sono disciplinati mediante convenzioni finanziate con le risorse disponibili a legislazione vigente per le attività di manutenzione del MOSE. La società opera sulla base di un piano che compri la sussistenza di concrete prospettive di mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della gestione;

e) svolge attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare con fonti di finanziamento non di diretta competenza;

f) assicura la gestione e tutela del demanio marittimo lagunare nelle aree di competenza e lo svolgimento delle relative funzioni amministrative, contabili e di riscossione dei canoni demaniali;

la sua composizione e il suo funzionamento sono meglio descritti ai commi da 3 a 17 del medesimo art. 95. Nelle more della piena operatività dell'Autorità, che necessita di adempimenti applicativi (art. 95, comma 15) le funzioni e le competenze attribuite alla stessa, ove già esistenti, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati.

La legge interviene anche in relazione alla figura del Concessionario unico demandando al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (art. 95, comma 18) la nomina del Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - Comar S.c.ar.l. La nomina del Commissario liquidatore comporta la decadenza di tutti gli organi, anche straordinari, del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - Comar S.c.ar.l., di cui il predetto Commissario liquidatore assume i relativi poteri, funzioni ed obblighi (art. 95, comma 19). Il Commissario liquidatore ha il compito di gestire il Consorzio Venezia Nuova e la Costruzioni Mose Arsenale - Comar S.c.ar.l. al fine di ultimare le attività di competenza relative al Mo.S.E. ed alla tutela e salvaguardia della Laguna di Venezia, in esecuzione degli atti convenzionali, nonché di procedere alla consegna dell'opera in favore dell'Autorità (art. 95, comma 20, lett.a) unitamente a quello di sciogliere il Consorzio Venezia Nuova e la Costruzioni Mose Arsenale - Comar S.c.ar.l., provvedendo alla relativa liquidazione, successivamente alla consegna del Mo.S.E. all'Autorità medesima. Nello svolgimento delle sue funzioni, il Commissario liquidatore

g) svolge funzioni di polizia lagunare, anche mediante emissione di ordinanze, e di coordinamento amministrativo delle attività di repressione di reati relativi alla navigazione in laguna in base alle leggi 5 marzo 1963 n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798;

h) assicura il supporto di segreteria al Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798;

i) provvede alla riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare;

l) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni dovuti per gli scarichi reflui in laguna;

m) assicura la gestione delle aree, delle acque e dei canali di competenza statale nonché alla riscossione delle relative tasse;

n) assicura la gestione e il funzionamento del Centro sperimentale per modelli idraulici;

o) assicura attività di supporto alle altre amministrazioni responsabili della salvaguardia di Venezia e della laguna, di coordinamento e controllo tecnico-amministrativo delle attività affidate al concessionario Consorzio Venezia Nuova, quali la difesa dalle acque alte, la protezione dalle mareggiate e la riqualificazione ambientale, il Servizio informativo;

p) esercita le funzioni di regolazione della navigazione della laguna di Venezia, nonché l'esecuzione di tutte le opere necessarie al mantenimento dei canali di navigazione, con esclusione dei canali marittimi e delle zone portuali di competenza dell'Autorità marittima e dell'Autorità di sistema portuale;

q) rilascia le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango ed altre materie per qualsiasi uso;

r) rilascia le concessioni o autorizzazioni per lo scarico di rifiuti e provvede alla gestione dei relativi canoni; svolge attività di monitoraggio e controllo meteorologico e ambientale, anche ai fini del controllo della qualità delle acque lagunari, nonché le relative attività di laboratorio di analisi chimiche;

s) valuta ed esprime i pareri sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna;

t) verifica la conformità al progetto degli impianti di depurazione realizzati.

provvede, altresì, alla verifica ed all'accertamento delle attività svolte dal Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - Comar S.c.ar.l., nonché all'adozione dei necessari atti anche di natura negoziale (art. 95, comma 20, lett. b).

La novella legislativa è intervenuta (art. 95, comma 22) anche sulla "legge speciale bis" (L. 29 novembre 1984, n. 798) ridisegnando competenze e composizione del cd. "Comitatone" di cui all'art. 4 di questa.

Inoltre, per le attività di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria del Mo.S.E. viene autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 (art. 95, comma 17). Si demanda, poi, al MIT, d'intesa con il MEF, di procedere in tempi celeri alla verifica di eventuali somme utilizzabili iscritte nel bilancio dello Stato e non più dovute, con esclusione delle somme perenti, per contratti di finanziamento stipulati con istituzioni finanziarie per la realizzazione del sistema Mo.S.E. stabilendo che, all'esito della verifica e comunque non oltre il 31 marzo 2021, con delibera del CIPE, su proposta del MIT, si procederà alla definitiva ricognizione e conseguente riprogrammazione delle risorse così individuate. Con la medesima delibera, le somme disponibili a seguito della ricognizione, anche iscritte in conto residui, saranno assegnate per il completamento e la messa in esercizio del Sistema Mo.S.E. A fronte di ciò, la novella disposizione autorizza il MEF ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio anche in conto residui (art. 95, comma 23).

Allo stato, quindi, il presente controllo-referto si colloca nell'alveo di un quadro normativo in evoluzione con riferimento alla novella appena cennata.

Di seguito e in estrema sintesi, le statuizioni più significative del quadro normativo previgente nell'ambito del quale si colloca la novella di cui sopra.

LA PRIMA LEGGE SPECIALE

La Legge 16 aprile 1973, n. 171, dichiara espressamente la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna un "*problema di preminente interesse nazionale*" e, nel contempo, istituisce (art. 5) la "Commissione per la salvaguardia di Venezia" quale nuovo organismo a presidio della stessa⁴⁶.

⁴⁶ La Commissione è composta dal Presidente della Regione che la presiede; dal Presidente del Magistrato alle acque; da un rappresentante dell'UNESCO; dal Soprintendente ai monumenti di Venezia; dal Soprintendente alle gallerie e alle opere d'arte di Venezia; dall'ingegnere capo del genio civile per le opere marittime di Venezia; dal medico provinciale di Venezia; da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici; da un rappresentante del Ministero della marina mercantile; da un rappresentante del Ministero dell'agricoltura e delle foreste; da un rappresentante del Consiglio nazionale delle ricerche designato dal Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica;

Obiettivo della legge è quello di garantire la tutela ambientale, paesaggistica, storica ed archeologica della città di Venezia e della sua laguna, di conservarne l'equilibrio idraulico, difenderla dall'inquinamento atmosferico e delle acque nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione.

Al raggiungimento di queste finalità sono chiamati a concorrere, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo Stato, la Regione e gli Enti locali con compiti diversi.

La legge ha introdotto per la prima volta in Italia l'obbligo per enti pubblici, privati ed industrie di dotarsi di impianti di depurazione degli scarichi.

I finanziamenti disposti dalla legge dovevano essere utilizzati nell'interesse dei comuni di Venezia, Chioggia, Codevigo, Campagna Lupia, Mira, Quarto D'Altino, Iesolo, Musile di Piave.

In applicazione della L. 171/1973 è stato emanato il d.p.r. 962/1973 "*Tutela della città di Venezia e del suo territorio dagli inquinanti delle acque*", che per la prima volta ha stabilito specifici limiti di accettabilità per gli scarichi, individuato le caratteristiche di progettazione, costruzione, approvazione e realizzazione degli impianti di depurazione nonché demandato alla Regione Veneto l'individuazione del Bacino Scolante.

LA SECONDA LEGGE SPECIALE

La Legge 29 novembre 1984, n. 798 ha ampliato la portata dell'intervento normativo, anche attraverso nuove linee di finanziamento. In particolare ha ripartito in maniera articolata gli interventi ed i relativi finanziamenti tra Stato, Regione e Comuni di Venezia e Chioggia,

da tre rappresentanti della regione Veneto eletti dal Consiglio regionale con voto limitato a due; da un rappresentante della provincia di Venezia, eletto dal Consiglio provinciale; da tre rappresentanti del comune di Venezia, eletti dal consiglio comunale con voto limitato a due; da due rappresentanti degli altri comuni di cui all'ultimo comma dell'articolo 2 eletti dai sindaci con voto limitato. La legge 8 novembre 1991, n.360 ha integrato (con l'art. 4, comma 1) la Commissione con un rappresentante del Ministero dell'ambiente, dal comandante provinciale dei vigili del fuoco di Venezia o da un suo delegato, e da un rappresentante delle unità sanitarie locali in sostituzione del medico provinciale di Venezia.

A tale Commissione la Legge Speciale, così come modificata dalla legge 8 novembre 1991, n. 360 e dal d.l. 29 marzo 1995, n. 96, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 maggio 1995, n. 206, assegna il compito di esprimere pareri e prescrizioni con carattere obbligatorio e vincolante sugli interventi edilizi e di trasformazione del territorio ricadenti all'interno della conterminazione lagunare e dispone che detto parere sostituisce ogni altro parere, visto, autorizzazione, nulla osta, intesa o assenso, comunque denominati, richiesti in materia dalle leggi vigenti e che sia preordinato all'accertamento della compatibilità dei progetti con le finalità indicate dall'art. 1 della Legge Speciale e con gli indirizzi fissati dal Governo. Stabilisce, altresì, che la Commissione esplica le sue funzioni per il territorio di ciascun comune ricompreso nella conterminazione lagunare fino all'entrata in vigore dello strumento urbanistico generale redatto o modificato secondo le direttive dell'allora Piano Comprensoriale (art. 5, c. 7).

Si evidenzia che detto Piano è stato nel tempo sostituito dal PALAV (Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana) integrato dal cd. Piano Direttore 2000, ossia dal Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia.

attribuendo alla Regione la competenza anche in materia di acquedotti, cercando di risolvere le criticità dovute all'eccessiva frammentazione e sovrapposizione di competenze risultante dalla legge del 1973; ha introdotto, a decorrere dal 1987, un sistema "automatico" di rifinanziamenti degli interventi a mezzo di apposita norma da inserirsi nell'allora legge finanziaria; ha istituito il Comitato di Indirizzo, Coordinamento e Controllo⁴⁷ (art. 4) meglio noto come "Comitatone"; ha soppresso il Comitato tecnico-scientifico di cui al secondo comma dell'articolo 8 della legge 16 aprile 1973, n. 171.

La legge è stata profondamente modificata nel corso del 2020. Infatti:

- **il d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77**, ha disposto (con l'art. 212-bis, comma 1) l'introduzione dell'art. 18-bis che, al fine di incentivare la salvaguardia ambientale e la prevenzione dell'inquinamento delle acque e dell'aria nel comune di Venezia, anche promuovendo la sostenibilità e l'innovazione del trasporto pubblico locale su acqua, ha attribuito a detto Comune 5 milioni di euro per l'anno 2020, 10 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per l'anno 2022, per l'ammodernamento della flotta dei mezzi di trasporto pubblico su acqua;
- **il d.l. 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla L. 13 ottobre 2020, n. 126**, di cui si è già detto che ha disposto (con l'art. 95, comma 22) la modifica dell'art. 4 in relazione alla composizione ed ai compiti del "Comitatone".

Quanto alla composizione, alla luce della intervenuta novella, l'attuale Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna è costituito dal Presidente del Consiglio dei ministri, che lo presiede, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministro dell'università e della ricerca, dal Presidente della giunta regionale del Veneto, dal Sindaco della Città metropolitana di Venezia, ove diverso, dal Sindaco di Venezia e dal Sindaco di Chioggia o loro delegati, nonché da

⁴⁷ Trattasi del cd. "Comitatone" che nelle originaria compagine era composto da: Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro dei Lavori Pubblici, Ministro dell'Economia e delle Finanze, Ministro per i Beni Culturali ed Ambientali, Ministro della Marina Mercantile, Ministro per l'Ecologia, ministro per il Coordinamento delle Iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, dal Presidente della Giunta Regionale del Veneto, dai Sindaci dei Comuni di Venezia e Chioggia, da due rappresentanti dei restanti comuni di cui all'art. 2, ultimo comma della L. 171/1973. Segretario del Comitato è il Presidente del Magistrato alle Acque.

Per l'attuale composizione vedi d.l. 104/2020.

due rappresentanti dei comuni di Cavallino Treporti, Chioggia, Codevigo, Campagna, Lupia, Mira, Quarto D'Altino, Iesolo e Musile di Piave, designati dai sindaci con voto limitato. Il Segretario del Comitato è il Presidente dell'Autorità per le acque lagunari, che assicura, altresì, la funzione di segreteria del Comitato stesso (in precedenza era il Magistrato alle Acque/Provveditorato Interregionale).

Quanto alle funzioni, al Comitato sono demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla novella legge e si dispone che lo stesso approvi il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decida sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione.

Il Comitato è tenuto a trasmettere al Parlamento, entro il 30 settembre di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione degli interventi (la relazione in precedenza era annuale) e deve provvedere all'approvazione di apposito regolamento, volto a disciplinare i propri aspetti organizzativi e nel quale siano altresì stabilite modalità e frequenza con le quali esso si riunisce, nonché le modalità di votazione dei suoi componenti.

I finanziamenti autorizzati dalla seconda legge speciale sono, in particolare, destinati ad interventi di competenza dello Stato, della Regione Veneto e dei Comuni di Venezia⁴⁸ e Chioggia. I finanziamenti destinati alla Regione Veneto sono finalizzati, tra l'altro, all'esecuzione e al completamento di opere di approvvigionamento idrico, igienico-sanitario, nonché di impianti di depurazione da parte dei comuni di cui all'art. 2, ultimo comma, della legge 16 aprile 1973, n. 171 (art. 5, comma 1, lettera a), della L.798/1984), ossia dei comuni di Venezia, Chioggia, Codevigo, Campagna Lupia, Mira, Quarto D'Altino, Iesolo, Musile di Piave.

In relazione alle somme destinate agli interventi di competenza dello Stato, la legge speciale ne stabilisce le finalità di utilizzo (art. 3) in molteplici ambiti di intervento di Salvaguardia tra i quali: *".....studi, progettazioni, sperimentazioni ed opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all'eliminazione delle cause che lo hanno provocato, all'attenuazione dei livelli delle maree in laguna, alla difesa, con interventi localizzati, delle "insulae" dei centri storici e a porre al riparo gli insediamenti urbani lagunari dalle "acque alte" eccezionali, anche mediante interventi*

⁴⁸ Dal territorio del Comune di Venezia è stata scorporata una parte che oggi costituisce il Comune di Cavallino Treporti.

alle bocche di porto con sbarramenti manovrabili per la regolazione delle maree, nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità contenute nel voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 201 del 1982" (art. 3, lett.a).

TERZA LEGGE SPECIALE

La Legge 5 febbraio 1992, n. 139, oltre a ribadire la necessità di ulteriori interventi di coordinamento e d'integrazione tra gli enti coinvolti, da attuarsi attraverso la sottoscrizione di appositi accordi di programma⁴⁹, la segna una svolta significativa nell'ambito della legislazione speciale poiché: sostituisce, a partire dal 1993, il finanziamento diretto con l'autorizzazione a contrarre mutui di durata quindicennale con oneri di ammortamento, per capitali ed interessi, a carico dello Stato; introduce l'obbligo, per la Regione, di destinare una quota pari al 10% delle disponibilità derivanti dalla stessa legge per il progetto integrato rii, di competenza del Comune di Venezia; individua puntualmente gli interventi da realizzare e le quote di finanziamento da destinare.

1.2 L'attività di controllo

Il presente controllo-referto prende l'avvio dalla programmazione della attività di controllo sulla gestione per l'anno 2020 approvata da questa Sezione regionale di controllo in data 22 gennaio 2020 con deliberazione n. 21/2020/INPR, nell'ambito di un quadro generale - configurato rispettivamente dalla deliberazione delle Sezioni Riunite in sede di controllo (deliberazione n. 21/SSRRCO/INPR/19 del 20 dicembre 2019) e dalla connessa deliberazione della Sezione delle Autonomie (deliberazione n. 1/SEZAUT/2020/INPR) -, nel quale le linee di programmazione devono esprimersi secondo criteri di efficienza e con logiche conformi alle esigenze ed ai bisogni manifestati dalle comunità territoriali, con adeguata ponderazione della specificità economico-finanziaria e sociale manifestata dal contesto di amministrazione regionale e locale.

Nel definire il quadro di riferimento programmatico delle indagini di finanza pubblica e dei controlli sulla gestione, nonché i criteri metodologici di massima, le Sezioni riunite hanno

⁴⁹ Prescriveva il perfezionamento di un accordo di programma ex art. 27 della L. n. 142/90 tra la Regione Veneto ed il Comune di Venezia per l'esecuzione di opere igienico-sanitarie (di competenza della Regione), la manutenzione dei rii e la conservazione del patrimonio edilizio prospiciente (di competenza del Comune), allo scopo di garantire l'omogeneità tecnico-progettuale, il coordinamento nella fase realizzativa e l'integrazione delle risorse finanziarie.

individuato gli indirizzi di riferimento di carattere generale su cui deve muovere l'impegno della Corte nel 2020, rimettendo alle Sezioni di controllo, centrali e regionali, la specificazione delle tematiche di prevalente interesse da esaminare.

Nell'ambito di tale quadro programmatico, meritevoli di particolare attenzione ed approfondimento sono state ritenute le tematiche relative alle spese per gli investimenti a tutela dell'ambiente e del territorio, nel cui ambito sono ricompresi interventi per la difesa del suolo, delle risorse idriche, strutture e infrastrutture per lo smaltimento rifiuti, sistemi di monitoraggio ambientale, azioni di recupero di siti contaminati e degradati, e più in generale, strutture e infrastrutture per la protezione e valorizzazione del complesso patrimonio ambientale nonché le tematiche legate a grandi opere pubbliche la cui realizzazione è attuata localmente, o alla gestione delle attività conseguenti ad eventi calamitosi. L'attività di controllo è ispirata al principio della concomitanza, nel senso di pervenire a rilevazioni e pronunce tempestive circa le irregolarità gestionali o le deviazioni da obiettivi, procedure e tempi di attuazione degli interventi. In tal modo, le amministrazioni interessate sono poste in grado di assumere le iniziative necessarie a rimuovere con sollecitudine – in linea con la funzione correttiva del controllo sulla gestione – le patologie emerse e di addivenire ad una rapida ed efficace utilizzazione delle risorse stanziare.

In tale contesto, le analisi sono orientate alla conoscenza di elementi sintomatici delle criticità di gestione (ritardi nell'attuazione dei programmi, mancata utilizzazione di fondi, scostamenti tra risultati e obiettivi), dei molteplici aspetti – organizzativi, procedurali, realizzativi – che le caratterizzano e della distribuzione delle risorse tra i vari interventi, dell'efficienza delle strutture organizzative.

1.3 Oggetto dell'analisi e note metodologiche

Esaminato e valutato il quadro generale dei controlli della Corte dei conti nei contenuti e con le dinamiche individuate dalle Sezioni Riunite, puntualmente riprese dalla Sezione delle Autonomie, questa Sezione regionale di controllo ha elaborato le linee di programmazione delle attività di controllo di propria competenza per l'anno 2020 individuando molteplici aree e fenomeni gestionali di fondamentale rilevanza per l'ambito territoriale della Regione Veneto, con particolare riferimento ai macro-settori di forte impatto sull'amministrazione

degli interessi delle Comunità locali, nell'ambito dei quali si colloca con criterio di priorità la tematica del *“dissesto idrogeologico e la salvaguardia manutentiva a difesa del territorio ed a tutela dell'ambiente, con evidenza nella Regione Veneto del finanziamento delle opere di salvaguardia della Laguna di Venezia e di realizzazione del Mo.S.E. (Modello sperimentale elettro-meccanico)”*.

Pertanto, nell'ambito della programmazione 2020 dei controlli successivi sulla gestione con specifica rilevanza economico-finanziaria, la Sezione ha incluso il presente controllo-referto sullo stato di avanzamento e di esecuzione, nonché sullo stato di avviamento delle opere del Mo.S.E., anche con riferimento alla finalità della salvaguardia manutentiva a difesa del territorio ed a tutela dell'ambiente nella Laguna di Venezia, da svolgere con criteri metodologici orientati alla verifica ed all'accertamento dei profili gestionali di rilevanza amministrativa ed economico-finanziaria, incidenti sulla economicità, efficacia ed efficienza della spesa finanziata, impegnata e liquidata e/o da liquidare in favore del Consorzio Venezia Nuova, nella qualità di concessionario e parte contrattuale per la progettazione, l'esecuzione e l'avviamento dell'opera pubblica.

Il controllo esercitato dalla Corte è un controllo esterno all'ente controllato, caratterizzato da una posizione di alterità, terzietà e neutralità, il cui esito si sostanzia in un referto che ha lo scopo di evidenziare gli elementi di criticità ovvero di difformità rispetto alla corretta e sana gestione per i quali si profila necessaria l'adozione di apposite azioni correttive o di miglioramento gestionale da parte delle amministrazioni controllate.

Sotto il profilo metodologico il procedimento di controllo posto in essere è stato caratterizzato dall'adozione del metodo del confronto in sede istruttoria, fino alla fase immediatamente precedente la deliberazione collegiale, e dal continuo contraddittorio con i soggetti interessati in modo da assicurare, da un lato, la corretta rappresentazione della dialettica tra controllore e controllato nell'arco dell'istruttoria e nella definizione dell'indagine e, dall'altro, da garantire a tutti i portatori di interesse qualificati dell'attività di controllo una completa rappresentazione dei fenomeni valutati.

1.4 Il controllo – referto e l'attività istruttoria

In via preliminare occorre evidenziare che il presente controllo-referto non si sovrappone né interferisce con le procedure proprie del controllo preventivo di legittimità in cui viene valutato il riscontro della conformità a legge dei singoli atti allo stesso sottoposti ai sensi

dell'art. 3, comma 1, della legge n. 20/1994, tra i quali si annoverano anche i “*decreti che approvano contratti delle amministrazioni dello Stato, escluse le aziende autonome: attivi, di qualunque importo; di appalto d'opera, se di importo superiore al valore in ECU stabilito dalla normativa comunitaria per l'applicazione delle procedure di aggiudicazione dei contratti stessi; altri contratti passivi, se di importo superiore ad un decimo del valore suindicato*” (art. 3, comma 1, lett.g). Ciò in quanto il controllo preventivo di legittimità offre uno spettro di valutazione diverso, e comunque, più ristretto, rispetto a quello offerto dal controllo sulla gestione ove si affiancano al parametro della legittimità, gli altri parametri della efficienza, della efficacia e della economicità di talchè l'uno non esclude l'altro ed il secondo non ha effetti sul primo, nel senso che non può mettere in discussione le pronunce di legittimità/illegittimità degli atti intervenute nel segmento di attività oggetto del controllo-referto.

Sotto il profilo metodologico, ad una prima fase istruttoria volta all'acquisizione della documentazione e delle informazioni ritenute necessarie ed a seguito dell'analisi dei documenti versati in atti, sono seguite apposite audizioni personali dei rappresentanti delle Amministrazioni interloquite.

Stante la riscontrata necessità di approfondire taluni aspetti particolarmente significativi per la piena e compiuta comprensione dei fatti rappresentati e delle dinamiche gestionali, si è proceduto all'acquisizione di ulteriore documentazione e memorie/relazioni esplicative.

In ultimo, al fine di consentire alle predette Amministrazioni di fornire ulteriori chiarimenti e di presentare specifiche controdeduzioni in sede di contraddittorio finale tenutosi il 15 dicembre 2020, la bozza di Referto, limitata alle risultanze dell'indagine svolta e all'esposizione dei punti di criticità sui quali la Sezione ha ritenuto di invitare le Amministrazione interessate a fornire ulteriori chiarimenti ed approfondimenti documentali, è stata a queste inoltrata il 1° dicembre u.s.

1.4.1 Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto -Trentino - Alto Adige -Friuli-Venezia Giulia

Al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto-Trentino - Alto Adige - Friuli- Venezia Giulia- la Sezione con la prima nota istruttoria del 27 aprile 2020 (prot. Cdc n. 2241) ha richiesto quanto segue:

Punto n. 1 - la trasmissione di una relazione analitico-informativa con allegazione degli atti relativi, in riferimento a:

- **1.1.** lo stato di attuale avanzamento dei lavori del Sistema Mose ed in particolare dell'esecuzione contrattuale delle singole parti e/o componenti dell'intera opera e delle operazioni di collaudo espletate in corso d'opera;
- **1.2.** la specificazione dei vizi, dei difetti e delle difformità esecutive accertate e delle misure adottate per la loro eliminazione e per la riconduzione dei lavori alla corretta esecuzione dell'opera ed alla sua completa funzionalità;
- **1.3.** il computo analitico, dotato della indicazione specifica e puntuale desunta dalla contabilità contrattuale, dei maggiori costi contrattuali per la rimessione in pristino e/o per la remunerazione delle prestazioni d'opera ulteriori rispetto alle previsioni contrattuali, disposte per la eliminazione dei medesimi vizi, difetti e difformità esecutive.

Punto n. 2 - la trasmissione di una relazione informativa, con allegazione degli atti relativi all'attuale cronoprogramma previsto per il completamento dell'opera e per l'avviamento funzionale, con analitica specificazione delle opere tuttora da eseguire, dei tempi di esecuzione e dei costi tuttora da finanziare.

Punto n. 3 - la trasmissione di una relazione analitico-informativa con allegazione degli atti relativi al costo dell'opera, agli eventuali costi accessori e/o aggiuntivi (da indicare per qualsiasi titolo, genere e natura), allo stato dei finanziamenti, allo stato dei pagamenti liquidati e dei pagamenti tuttora da liquidare in corrispondenza dei diversi stati di avanzamento dei lavori.

Punto n. 4 - la trasmissione di una relazione analitico-informativa con allegazione degli atti relativi al piano di avviamento dell'opera, alla esecuzione del medesimo, ai tempi programmati ed ai costi sostenuti e/o previsti, anche di natura accessoria, con specificazione delle clausole contrattuali che giustificano i pagamenti;

Punto n. 5 - la trasmissione di una relazione informativa sullo stato del contenzioso avviato dal Consorzio Venezia Nuova e/o da associazioni di lavoratori, da ditte ed imprese nei confronti dell'Amministrazione per la remunerazione di prestazioni d'opera riconducibili alla esecuzione del sistema Mo.S.E.

Punto n. 6 - l'allegazione dei report periodici provenienti dai commissari straordinari del Consorzio Venezia Nuova in relazione allo stato di avanzamento dei lavori ed alle questioni

insorte nella gestione commissariale; nonché l'allegazione di informazioni specifiche sui costi propri della gestione commissariale.

Punto n. 7 - il prospetto espositivo del numero complessivo degli atti emessi per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna distinti per numero di Atti aggiuntivi/modificativi alla Convenzione generale, numero di Atti attuativi e numero di Atti aggiuntivi agli Atti attuativi con dettaglio del numero degli atti relativi al Sistema Mo.S.E.

Il Provveditorato ha corrisposto alla richiesta istruttoria con nota di risposta prot. n. 17108 del 3 giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2997 del 4 giugno 2020).

Nel rinviare all'apposita analisi dedicata al "Quadro emergente dell'analisi svolta" alla luce delle risultanze dell'attività istruttoria svolta⁵⁰, si evidenzia in questa sede, in estrema sintesi, che detta Amministrazione ha rimesso una relazione dettagliata in cui sono stati esaminati partitamente tutti i punti istruttori, a corredo della quale è stata prodotta dettagliata documentazione relativa allo stato dei lavori ed alla previsione di quelli da fare/completare, suddivisa per singola annualità e singola fase di lavoro, con indicazione del relativo costo e delle opere necessarie per l'ultimazione del sistema Mo.S.E.

Successivamente, con nota prot. n. 5196 del 9 ottobre 2020, **l'Amministrazione è stata convocata in audizione per il 14 ottobre successivo** presso la Sede di questa Sezione in Venezia, al fine di approfondire ulteriormente i contenuti della richiesta istruttoria di cui sopra e della relazione e delle informazioni di riscontro pervenute, con particolare riferimento ai seguenti profili di rilevanza contrattuale e procedimentale:

Punto n.1-

- **1.1.** lo stato di attuale avanzamento dei lavori del Sistema Mose ed in particolare dell'esecuzione contrattuale delle singole parti e/o componenti dell'intera opera e delle operazioni di collaudo espletate in corso d'opera;
- **1.2.** la specificazione dei vizi, dei difetti e delle difformità esecutive accertate e delle misure adottate per la loro eliminazione e per la riconduzione dei lavori alla corretta esecuzione dell'opera ed alla sua completa funzionalità;
- **1.3.** il computo analitico, dotato della indicazione specifica e puntuale desunta dalla contabilità contrattuale, dei maggiori costi contrattuali per la rimessione in pristino

⁵⁰ Vedi *infra*, Cap. 2.

e/o per la remunerazione delle prestazioni d'opera ulteriori rispetto alle previsioni contrattuali, disposte per la eliminazione dei medesimi vizi, difetti e difformità esecutive;

Punto n. 2 - l'attuale cronoprogramma previsto per il completamento dell'opera e per l'avviamento funzionale, con analitica specificazione delle opere tuttora da eseguire, dei tempi di esecuzione e dei costi tuttora da finanziare;

Punto n. 3 - i costi dell'opera, gli eventuali costi accessori e/o aggiuntivi (da indicare per qualsiasi titolo, genere e natura), lo stato dei finanziamenti, lo stato dei pagamenti liquidati e dei pagamenti tuttora da liquidare in corrispondenza dei diversi stati di avanzamento dei lavori;

Punto n. 4 - il piano di avviamento dell'opera ed il suo stato di esecuzione;

Punto n. 5 - lo stato del contenzioso avviato dal Consorzio Venezia Nuova e/o da associazioni di lavoratori, da ditte ed imprese nei confronti dell'Amministrazione per la remunerazione di prestazioni d'opera riconducibili alla esecuzione del sistema Mo.S.E.;

Punto n. 6 - questioni insorte nella gestione commissariale e costi propri della gestione commissariale.

A conclusione dell'audizione detta Amministrazione si è riservata di inviare memorie di aggiornamento e/o integrazione documentale in relazione:

- al Piano di avviamento;
- al Piano Europa -Opere di compensazione;
- ai Vizi esecutivi, difetti e difformità esecutive;
- alle problematiche relative alla Sala operativa - linea manutenzione - Area Pagnan;
- ai chiarimenti sulla maturazione degli interessi e sull'accollo degli stessi in relazione al costo dell'opera fissato in 5.493 milioni;

e si è impegnava, altresì a rimettere a questa Sezione gli Atti della Commissione MIT, Prefettura di Roma, Anac nonché un aggiornamento del "Cronoprogramma e budget".

Con nota prot. n. 0039579 del 16.11.2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5650 del 17.11.2020) il Provveditorato alle OO.PP ha provveduto all'ulteriore adempimento istruttorio.

Successivamente al contraddittorio tenutosi il 15 dicembre 2020, il Provveditorato con nota Registro generale U 0044908 del 21/12/2020 (acquisita al prot. Cdc n. 6087 del 22 dicembre 2020) ha prodotto ulteriore memoria integrativa unitamente ad altra documentazione.

1.4.2 Consorzio Venezia Nuova -Gestione Straordinaria e Temporanea - nelle persone degli attuali Amministratori Straordinari

Al CVN, Gestione straordinaria e temporanea, nella sua qualità di concessionario e parte contrattuale per la progettazione, l'esecuzione e l'avviamento dell'opera pubblica, la Sezione con la prima nota istruttoria del 29 aprile 2020 (prot. Cdc n. 2262) ha formulato le medesime richieste istruttorie a quelle formulate per il Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche ai sopra evidenziati punti da n. 1 a n. 6 nonché:

Punto n. 7: i costi propri della gestione commissariale (inclusi i dati contabili sulla remunerazione dei commissari) e gli incarichi di studio, di collaborazione e di consulenza affidati nel corso dell'amministrazione straordinaria.

Nel rinviare all'apposita analisi dedicata al "Quadro emergente dell'analisi svolta" alla luce delle risultanze dell'attività istruttoria svolta, si evidenzia in questa sede, in estrema sintesi, che il Consorzio Venezia Nuova, ha corrisposto la richiesta istruttoria con nota di risposta prot. n. 154/R/AMS del 29 maggio 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2967 del 01 giugno 2020) che, in relazione ai vari punti istruttori fa esplicito rimando a n. 25 allegati, a loro volta comprendenti altri allegati, versati in atti, all'interno dei quali si rinviene anche la documentazione inerente l'esposizione delle fasi di lavorazione, degli impegni finanziari e delle discrasie rilevate nell'ambito degli interventi completati e già oggetto di manutenzione nel periodo gennaio 2019 - marzo 2020, delle attività svolte nell'ambito dell'Amministrazione Straordinaria alla data del 31 marzo 2020, e l'aggiornamento dell'avanzamento dei lavori nonché la ricognizione delle criticità riscontrate e delle soluzioni adottate fino al 31 Marzo 2020.

Successivamente, con nota prot. n. 5194 del 9 ottobre 2020, il CVN -Gestione Straordinaria e Temporanea- è stato **convocato in audizione per il 14 ottobre successivo** presso la Sede di questa Sezione in Venezia, al fine di approfondire ulteriormente i contenuti della richiesta istruttoria di cui sopra e della relazione e delle informazioni di riscontro pervenute, con particolare riferimento ai profili di rilevanza contrattuale e procedimentale di cui **ai punti da 1 a 3 e 5** già evidenziati per il Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche, nonché ai seguenti:

Punto n. 4 - il piano di avviamento dell'opera, la esecuzione del medesimo, in correlazione ai tempi programmati ed ai costi sostenuti e/o previsti, anche di natura accessoria, con specificazione delle clausole contrattuali che disciplinano i pagamenti;

Punto n. 6 - i costi propri della gestione commissariale (inclusi i dati contabili sulla remunerazione dei commissari) e gli incarichi di studio, di collaborazione e di consulenza affidati nel corso dell'amministrazione straordinaria.

A conclusione dell'audizione i Commissari Straordinari si sono riservati di inviare memorie di aggiornamento e/o integrazione documentale in relazione:

- al Piano di avviamento;
- alle Transazioni con le ditte Kostruttiva, Condotte, Comar e Clodia;
- al Piano Europa;
- al contenzioso in atto con riferimento al procedimento penale n. 4620/2015 RGNR ai sensi del D.Lgs. n. 231//2001, al procedimento n.3102/2020 innanzi al TAR Lazio, alle contestazioni ai Commissari di cui ai Verbali Guardia di Finanza 2017;
- all'andamento dei lavori e criticità riscontrate nell'esecuzione degli stessi, diffide alle imprese;
- alle attività da contrattualizzare.

Con nota del 10 novembre 2020 prot. n. 183/R/AMS (acquisita al prot. Cdc al n. 5588 dell'11 novembre 2020) gli Amministratori Straordinari del CVN hanno trasmesso le memorie e le allegazioni documentali di cui al verbale dell'audizione, sopra evidenziate. Nello specifico, a corredo della memoria contenente le ulteriori, necessarie, informazioni su ciascuno dei punti di approfondimento di cui sopra, i predetti Amministratori Straordinari hanno trasmesso copiosa documentazione in relazione a ciascuno di essi.

Successivamente al contraddittorio tenutosi il 15 dicembre 2020, il CVN con nota a firma del Commissario liquidatore prot. n. 16897 CQL del 21/12/2020 cit. e nota successiva nota prot. n. 16969 CQL del 23 dicembre (acquisite, rispettivamente, al prot. Cdc n. 6096 del 22 dicembre 2020 e n. 6124 del 23 dicembre 2020) ha prodotto ulteriore memoria integrativa con copiosa documentazione a supporto.

1.4.3 Commissario Straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.

Al Commissario Straordinario per il completamento del sistema Mo.S.E. la Sezione con la nota istruttoria del 29 aprile 2020 (prot. Cdc n. 2264) ha richiesto l'inoltro di una relazione analitico-informativa con allegazione dei documenti relativi:

- ai provvedimenti ed agli atti adottati per la soprintendenza alla prosecuzione dei lavori per il completamento del sistema Mose;
- alle relazioni periodiche inviate all'Amministrazione.

Nel rinviare all'apposita analisi dedicata al "Quadro emergente dell'analisi svolta" alla luce delle risultanze dell'attività istruttoria svolta, si evidenzia in questa sede, in estrema sintesi, che il Commissario Straordinario ha prontamente corrisposto alla richiesta istruttoria con nota interlocutoria prot. n. U 62/2020 del 30 aprile 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2335 del 4 maggio 2020) e con nota di risposta prot. n. U87/2020 del 1° giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2965 in pari data), cui ha fatto seguito la trasmissione, con nota prot. U 122/2020 del 1° settembre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 4438 in pari data) della Relazione contenente l'aggiornamento dell'Attività svolta dal Commissario stesso nel 3° trimestre 2020.

All'audizione del 14 ottobre 2020, l'Ufficio del Commissario ha partecipato con il consentito collegamento da remoto.

E' pervenuta, per conoscenza, a questa Sezione la nota del Commissario Straordinario prot. n. U 149/2020 indirizzata al Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche a riscontro della nota prot. 35538 del 21 ottobre 2020 di quest'ultimo.

Con nota prot. U 163/2020 del 30 novembre 2020 (acquisita la prot. Cdc 5912 del 09/12/2020), è pervenuta la relazione contenente l'aggiornamento dell'attività svolta dal Commissario stesso nel 4° trimestre 2020.

Successivamente al contraddittorio tenutosi il 15 dicembre 2020, il Commissario Straordinario con nota prot. U175/2020 del 21 dicembre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 6081 del 22 dicembre 2020) ha prodotto ulteriore memoria integrativa unitamente ad altra documentazione.

1.4.4 Commissario Delegato ex OCDP (Ordinanza del Capo del Dipartimento della Protezione Civile) n. 616/2019

Al Sindaco di Venezia, nella sua qualità di Commissario Delegato alla gestione dello stato di emergenza, dichiarato per 12 mesi con delibera del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 2019, in conseguenza degli eventi eccezionali metereologici a partire dal 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia, la Sezione con la nota istruttoria del 4 maggio 2020 (prot. Cdc n. 2365) ha richiesto l'inoltro di una relazione analitico-informativa con allegazione dei documenti relativi:

- alle attività svolte per la gestione dell'emergenza di cui sopra;
- alle attività svolte in relazione alle necessità connesse alla funzionalità del sistema Mose ed alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'opera.

Successivamente, con nota prot. n. 5195 del 9 ottobre 2020, il Commissario Delegato ex OCDPC n. 616/2019 è stato convocato, con facoltà di delega, in **audizione per il 15 ottobre successivo** presso la Sede di questa Sezione in Venezia, al fine di approfondire ulteriormente i contenuti della richiesta istruttoria di cui sopra a cui, peraltro, l'Ufficio del Commissario Delegato ha dato riscontro solo con nota prot. n. 2370/2020 del 14 ottobre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5256 del 15 ottobre 2020). In tale occasione, infatti è stata prodotta la relazione espositiva delle richieste informazioni.

A conclusione dell'audizione il Coordinatore della Struttura commissariale e il Dirigente dell'Avvocatura civica e Metropolitana, in qualità di delegati del Commissario Delegato ex OCDPC n. 616/2019 si sono riservati di inviare memorie di aggiornamento e/o integrazione documentale in relazione ai punti istruttori.

Con nota prot. n. 2421/2020 del 29 ottobre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5450 del 30 ottobre 2020) l'Ufficio del Commissario Delegato ha, quindi, trasmesso la predetta documentazione e, precisamente, la memoria di integrazione documentale della relazione già prodotta, la nota illustrativa del Comune di Venezia depositata agli atti della riunione del Comitato Interministeriale di indirizzo, Coordinamento e Controllo per la Salvaguardia di Venezia del 26 novembre 2019 a Roma.

Per le risultanze della disamina della documentazione acquisita in tale ambito si rinvia alla seconda parte di questo Referto in cui si espone nel dettaglio il quadro emergente dell'analisi svolta.

1.4.5 Regione del Veneto

Alla Regione del Veneto la Sezione con la prima nota istruttoria del 4 maggio 2020 (prot. Cdc n. 2364) ha richiesto la trasmissione di una relazione informativa con allegazione dei documenti relativi:

- alle attività inerenti alla programmazione, alla gestione e all'utilizzazione delle risorse finanziarie destinate in bilancio alla salvaguardia della Laguna di Venezia;

- alle attività svolte in relazione alle necessità connesse alla funzionalità del sistema Mose ed alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'opera;
- alle attività già poste in essere o in programmazione in relazione all'obiettivo n. 3 del Programma "Tutela, Valorizzazione e Recupero Ambientale" di cui al DEFER della Regione 2019-2021 (pag.117).

La Regione ha corrisposto alla richiesta istruttoria con nota di risposta prot. n. 212320 del 28 maggio 2020 (acquisita al prot. C.d.c. n. 2904 del 29 maggio 2020).

Successivamente, con nota prot. n. 5197 del 9 ottobre 2020, l'Amministrazione regionale nelle persone del Direttore Area Tutela e Sviluppo del Territorio e del Direttore Progetti Speciali per Venezia, è stata **convocata in audizione per il 14 ottobre successivo** presso la Sede di questa Sezione in Venezia, al fine di acquisire/approfondire i contenuti della richiesta istruttoria di cui sopra e della relazione e delle informazioni di riscontro pervenute, con particolare riferimento alle attività inerenti la programmazione, la gestione e l'utilizzazione delle risorse finanziarie destinate in bilancio alla salvaguardia della Laguna di Venezia ed alle attività svolte in relazione alle necessità connesse alla funzionalità del sistema Mose ed alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'opera.

A conclusione dell'audizione detta Amministrazione si è riservata di inviare memorie con relative allegazioni documentali su ciascuno dei richiamati punti istruttori nonché, su richiesta della Sezione, i seguenti documenti:

- Convenzione tra Regione Veneto e Arpav attualmente in regime di proroga fino al 31.12.2020;
- Protocollo d'intesa tra la Regione del Veneto e il Provveditorato interregionale per le OO.PP. sottoscritto in data 20.11.2014.

Con note prot. n. 0476340, n. 0477275 e n. 0477281 del 9 novembre 2020 (acquisite al prot. Cdc, rispettivamente, al n. 5571, al n. 5583 e n. 5584 del 10 novembre 2020) l'Amministrazione regionale ha prodotto i richiesti chiarimenti in relazione ai punti di approfondimenti di cui sopra, nonché copiosa documentazione a supporto.

Per le risultanze della disamina della documentazione acquisita in tale ambito si rinvia alla seconda parte di questo Referto in cui si espone nel dettaglio il quadro emergente dell'analisi svolta.

In vista del contraddittorio tenutosi il 15 dicembre 2020, la Regione del Veneto con nota prot. n. 530889 del 14/12/2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5964 del 15.12.2020) ha prodotto ulteriore documentazione integrativa.

1.4.6 Ulteriori acquisizioni documentali e/o informative

Contestualmente all'attività istruttoria di cui sopra, nel contesto dei rapporti di collaborazione istituzionale, questa Sezione ha interloquito anche con l'Avvocatura dello Stato di Venezia (nota prot. n. 2256 del 28 aprile 2020) e con la Prefettura -Ufficio Territoriale del Governo di Venezia - (nota prot. n. 3104 dell'11 giugno 2020) dalle quali ha acquisito la trasmissione dei documenti e informazioni di seguito indicati.

L'Avvocatura con nota prot. 21832 del 12 maggio 2020 ha fornito le richieste informazioni, con a corredo la documentazione di riferimento:

- sullo stato del contenzioso avviato dal Consorzio Venezia Nuova e/o da associazioni di lavoratori, da ditte ed imprese nei confronti dell'Amministrazione a qualsiasi titolo e/o per la remunerazione di prestazioni d'opera e/o attività accessorie, riconducibili alla progettazione, al finanziamento, alla esecuzione dei lavori ed infine alla liquidazione di pagamenti per la realizzazione e l'avviamento del sistema Mo.S.E.;
- sullo stato del contenzioso instaurato a qualsiasi titolo dall'Amministrazione nei confronti nei confronti del Consorzio Venezia Nuova.

La Prefettura -Ufficio Territoriale del Governo di Venezia - con note prot. n. 45490 del 22 giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 3264 del 23 giugno 2020) e prot. n. 300/GAB/2020 del 19 giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 3265 - 3267 del 23 giugno 2020), ha fornito la documentazione e ogni altra utile informazione sui lavori e sulle riunioni della Cabina di coordinamento istituita presso la stessa Prefettura, con decorrenza dalla data della prima convocazione.

1.5 Laguna di Venezia - Salvaguardia - Conterminazione lagunare

Prima di passare all'esposizione delle risultanze emerse dall'analisi effettuata, è necessario al fine di comprendere appieno la complessità e la specificità, anche tecnica, del sistema

degli interventi volti alla Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, evidenziare la differenza che intercorre tra l'area naturale denominata "Laguna di Venezia" ed il perimetro della "conterminazione lagunare" e circoscrivere l'ambito degli interventi per la Salvaguardia.

La prima è definita normativamente dalla legge n. 366/1963, recante "Nuove norme relative alla Laguna di Venezia e di Marano-Grado", che all'art. 1 precisa che: *"la laguna di Venezia è costituita dal bacino demaniale marittimo di acqua salsa che si estende dalla foce del Sile (conca del Cavallino) alla foce del Brenta (conca di Brondolo) ed è compreso fra il mare e la terraferma. Essa è separata dal mare da una lingua naturale di terra fortificata per lunghi tratti artificialmente, in cui sono aperte tre bocche o porti, ed è limitata verso terraferma da una linea di confine marcata da appositi cippi o pilastri di muro segnati con numeri progressivi"*.

La linea di conterminazione lagunare, invece, definisce in modo preciso gli ambiti territoriali entro i quali trovano applicazione le disposizioni per la Salvaguardia della Laguna.

La mappa di conterminazione, infatti, delimita i confini del bacino lagunare ovvero dell'area di competenza gestionale e amministrativa dell'ex Magistrato alle Acque di Venezia (ora Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Triveneto).

Detta delimitazione del territorio fu approvata nel 1784 dal Veneto Senato, realizzata fra il 1791 e il 1792 e più volte revisionata⁵¹, da ultimo con il D.M. 9 febbraio 1990 (adottato in conformità della prescrizione di cui all'art. 2 della richiamata legge) che ha incluso nello specchio lagunare le tre bocche di porto e l'isola di S. Erasmo.

La salvaguardia del sistema territoriale costituito dalla Laguna di Venezia⁵², dal suo litorale e dal relativo bacino scolante⁵³, è sempre stata correlata al mantenimento di forme di

⁵¹ La mappa originaria, in cui vennero eretti 99 cippi in cotto (in seguito sostituiti da 99 cippi in pietra d'Istria), collegavano un tracciato di 157 Km che delimitava il confine tra l'acqua salmastra (territorio lagunare) da tutto il resto. Nel 1924 la **conterminazione** venne revisionata con l'inserimento di altri 30 cippi (questa volta in calcestruzzo) e l'esclusione dell'area del "Delta del Brenta" e, quindi, degli antichi dossi di Conche e Folegana inglobati al suo interno. (Fonte: Atlante della laguna, il geoportale della laguna, del territorio e della zona costiera di Venezia; Atti del Convegno di studi nel bicentenario della conterminazione lagunare, Venezia Istituto Veneto di Scienze, lettere ed arti, 1991; I cento cippi di conterminazione lagunare, a cura di E. Armani, G. Caniato, R. Gianola)

⁵² La **Laguna** si estende per 550 chilometri quadrati, rappresenta la più vasta area umida del bacino Mediterraneo e contiene un immenso patrimonio biologico e faunistico ospitando alcune specie animali rare o, anche, a rischio di estinzione. *"Tutta l'area lagunare è stata infatti designata come Patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO, individuata quasi interamente come Sito di Importanza Comunitaria e Zona di Protezione Speciale nell'ambito della Rete Natura 2000 dalla Commissione europea, messa sotto tutela dalla Legge speciale dello Stato n°171/73 e successive e indicata come area da sottoporre a tutela paesaggistica e quale area Parco naturale regionale dalla Regione Veneto, proposta anche quale area Ramsar "zona umida di importanza internazionale"* (Fonte: sito internet ufficiale del Comune di Venezia; Città di Venezia, Ufficio Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" -Direzione Sviluppo del Territorio - "Piano di gestione 2012-2018, Documento di sintesi").

⁵³ Il **Bacino Scolante**, la cui regolamentazione risale alla L.R. 24 agosto 1979 n. 64, rappresenta il territorio la cui rete idrica superficiale scarica - in condizioni di deflusso ordinario - nella laguna di Venezia. La superficie del Bacino Scolante si

equilibrio tra la trasformazione/evoluzione naturale dei luoghi e gli interventi antropici volti a migliorare le condizioni di vita della popolazione in essa radicata. Come del resto dimostrato dai vari studi effettuati nel tempo, lo stato di salute della laguna dipende dall'inquinamento prodotto da una molteplicità di fonti: scarichi di tipo domestico dei centri abitati lagunari, scarichi di impianti di depurazione della terraferma, scarichi industriali di Porto Marghera, foci lagunari dei corsi d'acqua passanti per il Bacino Scolante contenenti sostanze inquinanti di origine agricola ed urbana, deposizione atmosferica sugli specchi d'acqua lagunari. Per questo motivo gli ambiti di intervento oggi spaziano dal settore civile ed urbano a quello industriale, dal settore agricolo-zootecnico a quello più generale del Territorio (inquinamento di ogni provenienza), visto che i corsi d'acqua, come anche le risorgive, possono subire contaminazioni sia dal sistema fognario (laddove non sia impermeabile) sia dall'utilizzo in agricoltura e zootecnia di sostanze particolari.

1.5.1 Le attività volte alla Salvaguardia: gli interventi generali e il Sistema Mo.S.E.

Le attività volte alla Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna rappresentano una macro-area in cui convergono attività varie riconducibili a complesse linee di intervento indissolubilmente associate non solo alla tutela del patrimonio storico, artistico e culturale dei centri urbani di Venezia e di Chioggia ma, anche, del litorale e delle isole minori, nonché di tutta la conterminazione lagunare.

Sul punto si ricorda brevemente che dopo l'alluvione eccezionale del 1966, è stato elaborato un quadro normativo *ad hoc* per la «*Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna*» qualificata come “*problema di preminente interesse nazionale*”. Sono state pertanto emanate una serie di leggi speciali con l'obiettivo di garantire la tutela ambientale, paesaggistica, storica ed

comprende di due aree: 1) i territori dei bacini idrografici tributari dei corsi d'acqua superficiali sfocianti nella laguna di Venezia; 2) i territori che interessano i corpi idrici scolanti nella laguna di Venezia tramite le acque di risorgiva, individuati come Area di Ricarica. Il territorio del Bacino Scolante (la cui perimetrazione è stata approvata con DCR n. 23 del 7 maggio 2003) conta una superficie complessiva di circa 2.038 km². La complessità territoriale, idrografica e amministrativa del territorio del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia, può essere sintetizzata in alcune cifre:

- Venezia, con 28 comuni
- superficie Bacino Scolante Convenzionale: circa 2.068 Km²
- superficie Laguna di Venezia: circa 550 km²
- foci dei corsi d'acqua lungo la gronda lagunare: 27
- corpi idrici più significativi (a deflusso naturale): Dese, Zero, Marzenego - Osellino, Lusore, Muson Vecchio, Tergola
- corpi idrici più significativi (a deflusso controllato): Naviglio Brenta, Canale di Mirano, Taglio Novissimo

(Fonte: siti internet ufficiali di Arpa Veneto e della Regione del Veneto).

archeologica della città di Venezia e della sua laguna, di conservarne l'equilibrio idraulico, difenderla dall'inquinamento atmosferico e delle acque nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione.

Nel fare integrale rimando al par. 1.1 in cui fornisce il quadro normativo di riferimento, si ritiene qui necessario evidenziare che:

- i tre obiettivi prioritari normativamente definiti sono riconducibili alla salvaguardia fisica, ambientale e socio-economica della città e della Laguna il cui perseguimento è stato affidato alla competenza di diversi soggetti: lo Stato, attraverso l'ex Magistrato alle Acque di Venezia oggi Provveditorato alle Opere Pubbliche, la Regione e gli enti locali;
- per l'esecuzione delle attività di salvaguardia, è stata introdotta normativamente la figura del concessionario (Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico) il cui rapporto concessorio intercorrente con l'Amministrazione statale trova la sua origine negli atti rep. n. 6479 del 12/07/1985 e rep. n. 1568 del 28/11/1987 che assentivano la concessione ex art. 3 lett. a), c) e d) della legge speciale n. 798/84 e la sua regolamentazione generale nell'atto rep. n. 7197 del 04/10/1991 (e successivo atto aggiuntivo) relativo alla realizzazione di tutti gli interventi previsti nel Piano generale di interventi approvato nel 1991;
- la convenzione regolatrice del rapporto concessorio (la n. 7197/91) all'art. 2 stabilisce che le attività oggetto della convenzione, ricomprese nel Piano generale degli Interventi, sono realizzate per lotti funzionali, ovvero per stralci in funzione dei finanziamenti che si rendono via via disponibili;
- il sistema Mo.S.E. è ricompreso nel Piano Generale degli Interventi per la salvaguardia di Venezia ed è stato considerato opera strategica di interesse nazionale e, come tale, inserita nel Primo Programma delle Infrastruttura Strategiche⁵⁴ da realizzare ai sensi delle leggi n. 443/2001, n. 166/2002 e n. 190/2002. In quanto opera per la Salvaguardia di Venezia, di cui rappresenta una parte importante (seppur

⁵⁴ Nel 2001, a seguito dell'entrata in vigore della legge n. 443/2001 ("Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" - cd. Legge obiettivo) il CIPE, con deliberazione n. 121/2001 (registrata presso la Corte dei Conti -ROMA- in data 18 Febbraio 2002 e pubblicata in GU del 21 Marzo 2002, Numero: 51), ha approvato il programma delle "infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi" che assumono carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (cd. "Primo Programma delle Infrastruttura Strategiche") all'interno del quale è inserito anche il Sistema Mo.SE che, successivamente, è stato inserito anche nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del Veneto sottoscritta in data 24 ottobre 2003.

sempre e solo una parte), soggiace anche alla normazione speciale per Venezia (leggi nn. 171/73, 798/84 e 139/92), per espressa previsione legislativa (art. 16, comma 4, D.lgs n. 190/02).

Ne consegue che, all'interno di tale complessa e ampia attività, convergono due linee principali di intervento che interagiscono tra loro e si completano vicendevolmente quanto a funzionalità per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti.

L'attuazione di una linea di intervento in assenza dell'attuazione anche dell'altra renderebbe inevitabilmente parziale e poco efficace l'azione di Salvaguardia.

Le due linee di intervento, quindi, riguardano:

- **gli interventi generali per la Salvaguardia** in cui si allocano le attività finalizzate alla salvaguardia fisica e ambientale di Venezia e della laguna, le cui attività fanno riferimento al "Piano generale degli interventi" approvato dal Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, nell'adunanza del 19 giugno 1991, che coniuga la protezione del territorio dagli allagamenti con la tutela dell'ecosistema lagunare (Laguna, Bacino scolante e Alto Adriatico), attraverso tre distinte, seppur in reciproca e sistematica relazione, linee di azione: **difesa dalle acque alte** (rialzo delle rive e pavimentazioni nelle zone urbane più basse); **difesa ambientale** (protezione e ricostruzione degli habitat lagunari e messa in sicurezza dei siti inquinati); **difesa dalle mareggiate** (rinforzo dei litorali e ristrutturazione dei moli foranei).

In particolare, il Piano Generale d'interventi per la Salvaguardia di Venezia e della laguna di cui sopra, avviato di fatto nel 1987, prevede quattro ambiti d'intervento:

1. difesa dalle acque alte (Sistema Mo.S.E. e Opere alle bocche di Porto per la regolazione delle Maree, difese locali dei centri urbani);
2. difesa dalle mareggiate (Rinforzo dei litorali, Ristrutturazione dei moli foranei);
3. difesa ambientale (arresto del degrado ambientale, recupero morfologico, riduzione del traffico di greggio e derivati);
4. attività collegate (l'Arsenale di Venezia, il Campanile di San Marco, il sito archeologico di San Marco in Boccalama).

I finanziamenti autorizzati dalla L. 798/1984, sono destinati, in particolare, ad interventi di competenza dello Stato, della Regione Veneto e dei Comuni di Venezia⁵⁵

⁵⁵ Dal territorio del Comune di Venezia è stata scorporata la parte che oggi costituisce il Comune di Cavallino Treporti.

e Chioggia. I finanziamenti destinati alla Regione Veneto sono finalizzati, tra l'altro, all'esecuzione e al completamento da parte dei comuni di cui all'art. 2, ultimo comma, della legge 16 aprile 1973, n. 171⁵⁶, di opere di approvvigionamento idrico, igienico-sanitario, nonché di impianti di depurazione così come stabilito dall'art. 5, comma 1, lettera a), della L. 798/1984 (seconda legge speciale);

- **il Sistema Mo.S.E. (Modulo Sperimentale Elettromagnetico)** che comprende un sistema integrato di opere per la difesa completa di tutti gli abitati lagunari dalle acque alte di qualunque livello e, quindi, la progettazione e realizzazione delle opere di regolazione delle maree nonché le opere complementari connesse ossia tutte le opere previste nell'ambito del Piano per la salvaguardia di Venezia che devono essere realizzate alle bocche di porto e che sono state essenziali per difendere i centri abitati sia dagli allagamenti più frequenti che da quelli eccezionali. Il Sistema integrato, pertanto, si compone di:

- barriere di paratoie mobili collocate alle bocche di porto⁵⁷, in grado di isolare la laguna dal mare durante gli eventi di alta marea;
- opere complementari come le scogliere all'esterno delle bocche di porto, atte ad attenuare i livelli delle maree più frequenti e il rialzo delle rive e delle pavimentazioni, almeno fino a +110 cm, nelle aree più basse degli abitati lagunari.

⁵⁶ La legge 16 aprile 1973, n. 171 (prima legge speciale per Venezia) in relazione alla Salvaguardia di Venezia ha definito quali obiettivi prioritari: la salvaguardia fisica, ambientale e socio-economica, disponendo anche che (art. 2, ultimo comma) che "i finanziamenti disposti dalla presente legge debbono essere utilizzati nell'interesse dei comuni di Venezia, Chioggia, Codevigo, Campagna Lupia, Mira, Quarto D'Altino, Jesolo, Musile di Piave".

Per il perseguimento dei citati obiettivi, la richiamata legge speciale ha previsto successivi provvedimenti affidati alla competenza dello Stato, della Regione e degli enti locali.

⁵⁷ Si tratta di complessive 4 barriere di difesa: 2 alla bocca di porto del Lido; 1 alla bocca di porto di Malamocco e 1 alla bocca di porto di Chioggia.

La bocca di porto del Lido è larga il doppio rispetto alle altre e presenta 2 canali aventi lunghezza e profondità diverse (canale di Treporti a nord, largo 420 metri e profondo 6 metri e canale di San Nicolò a sud, largo 400 metri e profondo 12 metri).

In conseguenza le paratoie mobili, che sono 78 in tutto (più 8 di riserva, due per ciascuna barriera), sono così dislocate:

- bocca di porto del Lido: n. 41 paratoie complessive, di cui 21 (più 2 di riserva) nel canale nord (complessivi 420 metri di sviluppo) e n. 20 (più due di riserva) nel canale sud (complessivi 400 metri), collegate da un'isola intermedia (è l'isola artificiale ampia circa 9 ettari che attualmente ospita gli impianti per il funzionamento delle 41 paratoie ed alcuni edifici tecnici);
- bocca di porto di Malamocco: n. 19 paratoie complessive (più due di riserva);
- bocca di porto di Chioggia: n. 18 paratoie complessive (più due di riserva).

Ciascuna paratoia è costituita da una struttura scatolare metallica vincolata attraverso due cerniere al cassone di alloggiamento. Ogni paratoia è larga 20 m e ha lunghezze diverse proporzionali alla profondità del canale di bocca dove viene installata (Lido- Treporti: 18,6 m e Malamocco: 29,6 m) e spessore variabile (Lido-Treporti: 3,6 m e Chioggia: 5 m). -

Fonte: sito ufficiale MOSE, Sezione: Progetto -

Il Sistema Mo.S.E., quindi, si riconduce alle finalità del predetto Piano Generale degli Interventi per la Salvaguardia di Venezia, di cui costituisce una parte (cd. "Sottoinsieme") e, quindi ricade nell'alveo operativo dell'art. 3 della L. 798/1984. Il Progetto preliminare di massima dell'intervento di regolazione delle maree è stato approvato nel '90, quello di massima, complementare a quello preliminare di cui sopra nel '93. Il progetto definitivo è stato valutato positivamente dal Comitato tecnico di Magistratura nel 2002 con voto n. 116 ed approvato con DP n. 9304 del 16/01/2003. Acquisiti i prescritti pareri ex art.3, comma 4, della legge 139/92 si è passati alla redazione del progetto esecutivo che è stato valutato positivamente dal CTA nel giugno 2003 dando il via ai lavori.

Alla luce di quanto sin qui osservato, ne consegue che - come puntualmente precisato dalla normativa speciale via via susseguitasi- proprio in considerazione del fatto che l'intera Area lagunare si caratterizza per le complesse interdipendenze tra l'ambiente naturale e quello costruito, il mantenimento dell'equilibrio fra dette interdipendenze, che si pone quale condizione *sine qua non* della salvaguardia dell'intera Area, impone il perseguimento delle azioni volte **alla sua tutela attraverso un'ottica di sistema e un costante ed efficace processo di condivisione e di coordinamento delle azioni medesime, con processi di sintesi e proposte partecipate e condivise tra tutti i Soggetti/Autorità a vario titolo coinvolti nonché una definizione certa e chiara di procedure, regole, programmi ed opere da realizzare, puntualmente individuate e definite sia in termini finanziari che tecnici/progettuali.**

Condizioni queste che, sebbene necessarie ed ineludibili, tuttavia, come si vedrà in seguito, non sempre hanno trovato pieno riscontro nella realtà esaminata.

2 QUADRO EMERGENTE DALL'ANALISI SVOLTA

Le risultanze dell'analisi svolta, di seguito riportate, emergono con evidenza dalla complessa ed articolata attività istruttoria, dalla documentazione acquisita, dalle verifiche compiute e dalla valutazione delle controdeduzioni formulate da tutti i Soggetti coinvolti, anche in sede di audizioni formali e di contraddittorio finale e trovano riscontro anche nelle altre informazioni documentali comunque detenute dalla Sezione in ragione delle altre funzioni di controllo alla stessa intestate⁵⁸.

Si premette che in considerazione della rappresentata ampiezza degli interventi riconducibili alle attività di Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna che tra l'altro sono in continua evoluzione e rappresentano un *work in progress* del quale è possibile monitorare l'andamento nei prossimi cicli di controllo, la Sezione ha scelto di focalizzare in particolare la propria analisi di dettaglio sul percorso attuativo delle opere di regolazione delle maree e di quelle complementari e connesse, ormai in fase di conclusione.

A livello metodologico, quindi, dopo aver evidenziato l'articolazione della *governance* del "Sistema Venezia" con rappresentazione dei Soggetti coinvolti e della loro interazione, la relazione si soffermerà brevemente sugli Interventi generali per la Salvaguardia in cui si darà contezza del ruolo della Regione del Veneto e del Comune di Venezia nonché delle attività svolte dall'Ufficio del Commissario Delegato ex OCDP n. 616/2019 per la gestione dell'emergenza.

Si procederà, quindi, alla compiuta esposizione delle risultanze istruttorie relative alle tematiche principali e più significative del Sistema Mo.S.E. quali emergenti in maniera particolarmente significativa dalle memorie e dalla documentazione versata in atti dal provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche per il Veneto, Trentino - Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e dal Consorzio Venezia Nuova-Gestione Straordinaria e Temporanea. Significative a tal proposito anche le Relazioni del Commissario Straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E. e del Commissario Delegato ex OCDP n. 616/2019 per la gestione dell'emergenza alluvionale, in particolare quella inoltrata al Comitato

⁵⁸ Giudizio di parifica del rendiconto della Regione per l'esercizio finanziario 2019; controllo finanziario sui principali documenti contabili dei Comuni coinvolti, in particolare del Comune di Venezia; Controllo preventivo di legittimità sui D.P del Provveditorato Interregionale alle OO.PP approvativi di Atti Aggiuntivi/Attuativi/Aggiuntivi degli Atti Attuativi; pregresse (datate) indagini intersettoriali sulla gestione dei lavori pubblici e dei rapporti concessori.

Interministeriale di Indirizzo, Coordinamento e Controllo per la Salvaguardia di Venezia, relativa alla seduta del 26 novembre 2019.

2.1 Riparto di competenza in materia di governance del “Sistema Venezia”

Come già in precedenza osservato, la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna presuppone una visione d’insieme, con interventi coordinati e sistematici, in considerazione dei molteplici fattori che ne condizionano/garantiscono l’equilibrio. Del resto, è indubbio che per un uso razionale ed ottimale delle risorse assegnate al fine di garantire i molteplici fini perseguiti dalla legislazione speciale, sia ineludibile il confronto operativo fra tutti i soggetti coinvolti in modo da assicurare un costante flusso informativo sulle azioni da intraprendere/modificare/integrare/perfezionare.

Tuttavia, l’analisi del quadro normativo di riferimento, legato essenzialmente alla legislazione speciale che, da un lato, deve essere coordinata con quella dettata per l’ambiente e con le disposizioni in materia di opere pubbliche e, dall’altro, deve armonizzarsi con la legislazione regionale dettata per gli ambiti di competenza di quest’ultima non consente la definizione di un netto riparto di competenze tra i Soggetti a vario titolo coinvolti, determinando a volte incertezze sul Soggetto chiamato ad intervenire ed a volte situazioni di interferenze e/o sovrapposizioni di competenze negli interventi stessi in assenza, peraltro, di una efficace azione di coordinamento e di flusso circolare di informazioni tra gli stessi.

Ciò, nonostante il dichiarato intento espresso dal legislatore di rendere organica e coordinata l’azione di salvaguardia.

Le inevitabili difficoltà generate dal sovrapporsi delle competenze e degli interventi nelle procedure di Enti diversi, mal coordinati tra loro, di fatto influenzano negativamente la concreta attuazione degli obiettivi programmatici.

A detta criticità dovrebbe porre rimedio il nuovo assetto di governance del Sistema Venezia (Laguna) definito dall’art. 95 del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazione dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, i cui effetti tuttavia non sono in questa sede valutabili necessitando le relative disposizioni di ulteriori adempimenti applicativi.

Si riporta, di seguito, una breve esposizione del quadro delle competenze, distintamente per Salvaguardia e Sistema Mo.S.E.

2.2 Interventi per la Salvaguardia

Dal quadro normativo di riferimento emerge che molteplici sono i Soggetti istituzionali cui è demandata la cura degli Interventi finalizzati alla Salvaguardia di Venezia le cui competenze investono vari livelli di governo: dallo Stato con le sue articolazioni territoriali competenti in materia di tutela ambientale a tutti i livelli di inquinamento, paesaggistica, storica ed archeologica, idraulica, comprese anche le autorità che, a vario titolo, si occupano del sistema portuale e dei canali di transito, fino alle Amministrazioni più propriamente territoriali, quali la Regione del Veneto ed i Comuni, *in primis* quelli di Venezia e di Chioggia ed a seguire quelli della conterminazione, ognuno per il territorio di competenza.

A questa miriade di competenze si affiancano, poi, gli altri Organismi che, anch'essi a vario titolo, rivestono, in virtù di leggi differenti, ruoli di coordinamento, di indirizzo, di controllo per l'attuazione degli interventi, taluni dei quali esercitano anche poteri decisori in relazione al Piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e alla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione nonché ruoli consultivi con prescrizioni aventi carattere vincolante e obbligatorio⁵⁹.

Da ultimo, a seguito della dichiarazione, per dodici mesi, dello stato di emergenza⁶⁰ nel territorio del Comune di Venezia interessato dagli eventi meteorologici verificatisi a partire dal giorno 12 novembre 2019 che hanno determinato l'innalzamento delle acque della Laguna e del litorale marino nel territorio del Comune, con inondazione in particolare del centro storico, interessando anche le infrastrutture di trasporto, il Sindaco di Venezia è stato nominato Commissario delegato per fronteggiare l'emergenza in questione (ODPC n. 616 del 16 novembre 2019) con il compito, tra gli altri, di predisporre un piano degli interventi, da sottoporre all'approvazione del Capo del Dipartimento della protezione civile, "*in ordine*:"

⁵⁹ Si pensi al Comitato istituzionale per la Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna di cui all'art. 4 della legge n. 798/1984 e alla Commissione per la Salvaguardia di Venezia di cui all'art. 5 della legge n. 171/1973, così come modificata dalla legge n. 360/1991 e dal d.l. 29 marzo 1995, n. 96, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 maggio 1995, n. 206 nonché all'Ufficio di Piano costituito con D.P.C.M. 13 febbraio 2004, organo tecnico collegiale di supporto al Comitato istituzionale al fine di fornire una visione complessiva delle attività di salvaguardia di cui alla legge n. 798/84, nonché la loro costante verifica e valutazione, anche ai fini di garantire i flussi finanziari necessari per i diversi piani di intervento delle amministrazioni competenti.

⁶⁰ Delibera del Consiglio dei Ministri 14 novembre 2019 (pubblicata nella G.U. n. 270 del 18 novembre 2019).

- *all'organizzazione ed all'effettuazione degli interventi di soccorso e assistenza alla popolazione interessata dagli eventi, oltre che degli interventi urgenti e necessari per la rimozione delle situazioni di pericolo per la pubblica e privata incolumità;*
- *al ripristino, anche con procedure di somma urgenza, della funzionalità dei servizi pubblici e delle infrastrutture nonché alle attività di gestione dei rifiuti, del materiale vegetale, alluvionale, e alle misure volte a garantire la continuità amministrativa nel territorio interessato, anche mediante interventi di natura temporanea”.*

La necessità di un quadro programmatico unitario e coordinato emerge evidente dalle statuizioni della terza legge speciale (l. n. 139/1992, artt. 4 e 5) laddove stabilisce che gli interventi di competenza della Regione Veneto in materia di disinquinamento, risanamento, tutela ambientale e prevenzione dell'inquinamento devono essere eseguiti in un quadro programmatico unitario all'interno del bacino scolante in laguna e devono essere coordinati con quelli di competenza dello Stato in applicazione del piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia, approvato dal Consiglio Regionale della Regione Veneto nel 1991 e l'esecuzione in forma unitaria degli interventi di competenza del Comune di Venezia finalizzati alla manutenzione dei rii, alla tutela e conservazione del patrimonio edilizio prospiciente i rii nonché di quelli di competenza della Regione volti alla realizzazione di opere igienico-sanitarie nel centro storico di Venezia. Ciò al fine di garantire l'omogeneità tecnico-progettuale, il coordinamento nella fase realizzativa e la necessaria integrazione delle risorse finanziarie⁶¹.

2.3 La realizzazione del Sistema Mo.S.E.

Per quanto più specificatamente concerne la realizzazione del Sistema Mo.S.E., i principali Soggetti competenti sono: il Ministero delle Infrastrutture e trasporti mediante l'ex Istituto del Magistrato delle Acque, ora Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Triveneto⁶²; il Consorzio Venezia Nuova, concessionario dell'opera, dal 2014 (1° dicembre)

⁶¹ Si ricorda, come già in precedenza evidenziato, che a tal fine la legge stabiliva che la regione Veneto e il comune di Venezia, nonché le amministrazioni statali competenti all'esecuzione degli interventi *per insulae*, dovevano provvedere a perfezionare apposito accordo di programma ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

⁶² L'art. 18, comma 3, del d.l. 90/2014, convertito con modificazioni dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, ha disposto la soppressione del Magistrato delle acque per le Province Venete e di Mantova, trasferendo le relative funzioni al Provveditorato alle Opere Pubbliche competente per territorio. Rimasta inattuata, invece, la norma che prevedeva il

in Gestione Straordinaria e Temporanea - nelle persone degli attuali Amministratori Straordinari; il "Comitatone" di cui all'art. 4 della legge n. 798/1984 che, come già in precedenza evidenziato, permane sia pure in diversa composizione anche a seguito della novella normativa del 2020.

Ai predetti Soggetti si sono aggiunti, di recente:

- il Commissario straordinario incaricato di sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento dell'opera, nominato con DPCM del 29 novembre 2019 ai sensi dell'art. 4, co. 6 bis, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;
- il Gruppo di lavoro inter-istituzionale per la verifica dello stato dei finanziamenti per la realizzazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e la gestione degli stessi, nominati con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) del 24 gennaio 2018, con componenti designati, rispettivamente, dal Prefetto di Roma, dal Presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione e dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- il Collegio interistituzionale di monitoraggio e verifica per l'approfondimento degli evidenziati aspetti di problematicità relativi alla gestione commissariale del Consorzio Venezia Nuova, nominato con decreto del Prefetto di Roma n. 078278 del 28 febbraio 2020, composto da rappresentanti della Prefettura di Roma, dell'ANAC, della Ragioneria Generale dello Stato e del MIT, rimasto in carica fino al 31 luglio 2020 (provvedimento n. 0154952 del 29 aprile 2020 di proroga delle funzioni).

Al Commissario Straordinario, è attribuito⁶³ il compito di sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento del Sistema Mo.S.E.

Le funzioni ed i poteri del Commissario Straordinario al fine della più celere ultimazione del Sistema Mo.S.E. sono tutti espressamente definiti nel DPCM di nomina e, in particolare, nell'all. A) allo stesso.

In relazione alle necessità di supporto tecnico e amministrativo del Commissario Straordinario, dispone l'art. 2 del richiamato DPCM che demanda a questi ogni decisione in

trasferimento alla Città Metropolitana di Venezia delle funzioni già esercitate dal citato Magistrato delle Acque in materia di salvaguardia e di risanamento della città di Venezia e dell'ambiente lagunare, di polizia lagunare e di organizzazione della vigilanza lagunare, nonché di tutela dall'inquinamento delle acque.

⁶³ Le funzioni ed i poteri del Commissario Straordinari sono tutti espressamente definiti nel DPCM di nomina e, in particolare, nell'all. A) allo stesso.

merito, nel limite delle risorse disponibili pari ad un milione di euro annui, in relazione alla durata dell'incarico, il cui onere è posto a carico del quadro economico dell'opera, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Anche il compenso del Commissario medesimo, stabilito al successivo art. 3, grava sul quadro economico del Sistema Mo.S.E. In relazione, poi, al sopra menzionato Collegio interistituzionale di monitoraggio e verifica per l'approfondimento degli aspetti di problematicità relativi alla gestione commissariale del Consorzio Venezia Nuova, si osserva, che all'esito del contraddittorio con tutte le Parti interessate, tenutosi il 15 dicembre u.s., si è appreso che ad oggi lo stesso non ha prodotto alcuna Relazione finale⁶⁴. Sul punto il Consorzio Venezia Nuova ha reso disponibili *“gli elementi forniti dagli Amministratori Straordinari al suindicato Collegio Interistituzionale”*, allegando la documentazione a questi trasmessa⁶⁵.

2.4 Risultanze dell'attività istruttoria svolta in relazione agli Interventi per la Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna

L'attività istruttoria per tale ambito ha coinvolto il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto -Trentino - Alto Adige -Friuli -Venezia Giulia, la Regione del Veneto e il Commissario Delegato per la gestione dell'emergenza.

2.4.1 Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche: esito dell'attività istruttoria

Le attività finalizzate alla salvaguardia fisica e ambientale di Venezia e della Laguna fanno riferimento al rapporto concessorio in essere tra l'allora Magistrato alle Acque, oggi Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche per il Veneto - Trentino - Alto Adige - Friuli -Venezia Giulia, e il Consorzio Venezia Nuova, oggi Gestione Straordinaria e Temporanea, di cui alla Convenzione Generale rep. n. 7191 del 1991, e relativo Atto Aggiuntivo, che contiene la regolamentazione generale sia del rapporto concessorio che

⁶⁴ C.V.N. - Nota a firma del Commissario Liquidatore prot. n. 16897 CLQ del 21 dicembre 2020 - All. "Osservazioni sulla bozza per contraddittorio finale".

⁶⁵ Allegato n. 01 alla nota CLQ sopra indicata, recante gli approfondimenti e le relazioni in merito ai collaudi (Commissioni di collaudo: Chioggia e Vigilanza; Impianti e Opere Comuni; Malamocco; Opere Interne; San Nicolò; Studi; Treporti. Elenco Commissioni di Collaudo SIN; Stato Collaudi) e all'utilizzo dei coadiutori e/o di incarichi fiduciari a supporto degli Amministratori Straordinari, consulenze, direzione lavori etc., con a corredo tutta la documentazione a supporto.

della realizzazione di tutti gli interventi previsti nel "Piano Generale" approvato dal Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, nell'adunanza del 19 giugno 1991 (all. C alla Convenzione).

La convenzione regolatrice del rapporto concessorio, infatti, all'art. 2 stabilisce che le attività oggetto della convenzione, ricomprese nel Piano generale degli Interventi, sono realizzate per lotti, ovvero per stralci funzionali in funzione dei finanziamenti che si rendono via via disponibili all'uso prescrivendo che : *"Gli interventi saranno realizzati dal concessionario per lotti funzionali -eventualmente suddivisibili per stralci- in ragione dei finanziamenti che saranno via via disponibili. Per il completamento e la realizzazione degli interventi compresi nel Piano generale ed oggetto dei singoli lotti funzionali (ovvero stralci) che verranno via via individuati, ovvero per l'esecuzione degli ulteriori interventi, che dovessero rendersi necessari in ragione di specifiche esigenze operative, saranno stipulati con il concessionario appositi atti aggiuntivi alla presente Convenzione, che individueranno, alla stregua delle norme di cui ai successivi articoli, le modalità, la durata ed il corrispettivo per l'attuazione dei lotti funzionali di intervento"*. In conseguenza, come soggetto attuatore delle attività per la Salvaguardia di Venezia e della Laguna di competenza dello Stato, il Consorzio Venezia Nuova opera attraverso lo strumento attuativo delle convenzioni (contratti stipulati con l'Amministrazione concedente) che contengono gli interventi da eseguire per l'attuazione della legge 798/1984 in relazione ai finanziamenti assentiti (cd. **Atti Attuativi**).

Ogni Atto Attuativo della Convenzione Generale, quindi, porta ad esecuzione la quota parte del Piano Generale degli Interventi che è resa possibile dalle risorse messe a disposizione e viene, a sua volta, realizzato nella maggior parte dei casi per *step*, attraverso la contrattualizzazione di appositi ulteriori atti (cd. **Atti Aggiuntivi agli Atti Attuativi della Convenzione Generale**).

Laddove sia necessario rimodulare/ridisciplinare i rapporti tra le Parti contraenti, anche alla Convenzione Generale si aggiungono specifici Atti Aggiuntivi (cd. **Atti Aggiuntivi alla Convenzione Generale**).

In conseguenza, tutto il rapporto concessorio a partire dalla Convenzione Generale rep. n. 7191 del 1991, si sviluppa mediante la contrattualizzazione di successivi Atti aggiuntivi e di Atti Attuativi della stessa e di Atti Aggiuntivi a questi ultimi Atti Attuativi e, detta miriade di Atti fa capo a plurime fonti di finanziamento: alcuni trovano copertura sui

finanziamenti/assegnazioni di cui alla legislazione speciale, altri sui fondi specifici per il Sistema Mo.S.E. ed altri ancora sui fondi per il sito di interesse nazionale di Porto Marghera. Alla luce di tale assetto contrattuale, in sede istruttoria è stato richiesto al Provveditorato Interregionale un prospetto espositivo del numero complessivo degli atti emessi per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna distinti per numero di Atti aggiuntivi/modificativi alla Convenzione generale, numero di Atti attuativi e numero di Atti aggiuntivi agli Atti attuativi con dettaglio del numero degli atti relativi al Sistema Mose (**punto 7 della nota istruttoria del 27 aprile 2020 -prot. Cdc n. 2241**).

Il Provveditorato, con nota di risposta prot. n. 17108 del 3 giugno 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 2997 del 4 giugno 2020) ha rimesso l'elenco espositivo delle Convenzioni, degli Atti Aggiuntivi e modificativi e degli Attuativi relativi al Sistema Mo.S.E., approvati dal 1985 ad oggi da cui risulta che:

- la Convenzione Generale rep. n. 7191/1991, era stata preceduta da altre 4 convenzioni⁶⁶ a cui si aggiungerebbe una sesta, la rep. n. 7295 del 5 giugno 1992 (quindi successiva alla Convenzione Generale del 1991);
- che alla Convenzione Generale sono collegati n. 6 Atti Aggiuntivi intercorsi nel periodo 1992 - 2017⁶⁷;

che sono stati contrattualizzati complessivamente n. 48 Atti Attuativi della Convenzione Generale di cui n. 18 a valere sui fondi per il Sistema Mo.S.E.; n. 23 a valere sui fondi Legge Speciale/Legge Regionale e n. 6 a valere sui fondi per Porto Marghera per un totale complessivo di n. 47 Atti. E' emerso, altresì, che tra gli Atti Attuativi a valere sui fondi del Sistema Mo.S.E. quelli identificati con i numeri di repertorio 8492 del 30 marzo 2011 e n. 8510 del 27 luglio 2011 sono qualificati entrambi come "37° Atto Attuativo" sebbene conteggiati, rispettivamente, nell'elenco generale, come 42[^] e 43[^] Convenzione.

Dall'analisi della documentazione, comunque, emerge che l'atto rep. 7295 del 5 giugno 1992 in realtà è un Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale bensì il 1[^] Atto Attuativo della stessa. Ricollocando, pertanto lo stesso nell'alveo degli Atti

⁶⁶ Convenzione 6479 - 12 luglio 1985; Convenzione 6745 - 23 dicembre 1987; Convenzione 7025 - 15 dicembre 1989; Convenzione 7138 - 21 febbraio 1991.

⁶⁷ Atti aggiuntivi alla Conv. 7191: rep. 7288 - 16 aprile 1992; rep. 7950 - 21 giugno 2002; rep. 8067 - 11 maggio 2005; rep. 8658 - 16 maggio 2014; rep. 8694 - 4 settembre 2015; rep. 8746 - 30 marzo 2017.

Attuativi questi effettivamente sono 48 di cui 24 a valere sui fondi della Legge Speciale/Legge Regionale.

Nulla viene detto in relazione al numero degli Atti Aggiuntivi agli Atti Attuativi della Convenzione Generale.

Emerge, anche, dalle risultanze istruttorie e, in particolare, dalla documentazione versata in atti dal CVN -Gestione Straordinaria e Temporanea,⁶⁸ che gli Amministratori Straordinari, in merito ai contratti in essere tra CVN e PIOP, nel corso del 2020 hanno presentato istanze per il differimento della scadenza dei seguenti Atti Attuativi:

- rep. n. 8249 del 28.12.2007, rep. n. 8308 del 16.12.2008, rep. n. 8461 del 19.11.2010, rep. n. 8561 del 11.04.2012 a valere su fondi del Sistema MOSE, al fine del completamento delle procedure di collaudo ancora in corso per alcuni interventi e del completo utilizzo delle risorse ancora disponibili;
- rep. n. 8022/2004, rep. n. 8282/2008 e rep. n. 8149/2006 a valere su fondi per Porto Marghera mentre l'Atto Attuativo rep. n. 8223/2007 ha trovato conclusione in data 31/12/2019.
- rep. n. 8007/2003 e rep. n. 8513/2011 a valere su fondi di Legge Speciale per Venezia;
- rep. n. 8580/2012 a valere su fondi da parte della Regione Veneto nell'ambito dell'accordo di programma 27/02/1997 e dell'Atto d'Intesa 13/08/1999 tra l'allora Magistrato alle Acque, la Regione Veneto e il Comune di Venezia.

Si afferma, quindi, nella Relazione sulle "Attività svolte nell'ambito dell'Amministrazione straordinaria" al 31 marzo 2020 (voce "Finanziamenti e contrattualistica "Legge Speciale" e per Porto Marghera") che:

"Al CVN dal 1984 in poi sono state assegnate risorse mediante la Legge Speciale per Venezia n. 798/1984 e suoi rifinanziamenti, per la realizzazione degli interventi di salvaguardia affidati ex art. 3, lett. a), c), d) e l) della legge stessa.

Complessivamente sono stati assegnati 2.751 milioni di euro che hanno permesso, mediante la sottoscrizione di Atti Attuativi della Convenzione Generale, la realizzazione di:

- *interventi di difesa dalle acque medio-alte dei centri urbani lagunari, rinforzo dei marginamenti lagunari: finanziati 965 milioni di euro, già eseguiti al 99%*

⁶⁸ In particolare: All. 25 alla citata nota di risposta alla prima richiesta istruttoria.

- *interventi di rinforzo e di ripascimento dei litorali: finanziati 403 milioni di euro, già **eseguiti al 100%***
- *interventi di rinforzo dei moli foranei alle bocche di porto: finanziati 108 milioni di euro, già **eseguiti al 100%***
- *interventi propedeutici alle opere alle bocche di porto: studi, sperimentazioni, indagini, progettazione: finanziati 195 milioni di euro, già **eseguiti al 100%***
- *interventi di recupero morfologico della laguna: finanziati 552 milioni di euro, già **eseguiti al 100%***
- *interventi ambientali per l'arresto del degrado della laguna: finanziati 370 milioni di euro, già **eseguiti al 100%***
- *interventi speciali (ausilii alla navigazione, studi per l'apertura delle valli da pesca, studi e progetti per l'estromissione del traffico petrolifero): finanziati 32 milioni di euro, già **eseguiti al 100%***
- *banche dati del Servizio Informativo: 126 milioni, già **eseguiti al 98%**.*

Il rifinanziamento della Legge Speciale è avvenuto con continuità fino al 2002, poi ha avuto carattere saltuario.

*Ad oggi i fondi **sono spesi al 99%** e rimangono in essere solo pochi Atti Attuativi per il completamento di alcuni interventi.*

Solo le seguenti attività rilevanti risultano ancora da eseguire: il progetto definitivo della salvaguardia di Piazza S. Marco e l'intervento di completamento dei marginamenti a Cavallino-Treporti, in Accordo di Programma con l'Amministrazione comunale.

Dal 2000 in poi sono stati sviluppati i progetti di marginamento delle macro-isole di Porto Marghera per la protezione delle acque lagunari dai percolamenti e dalle terre inquinate; interventi che hanno trovato poi realizzazione mediante finanziamenti derivanti da assegnazioni del CIPE e da atti di transazione sottoscritti dallo Stato con alcune ditte private operanti a Porto Marghera citate per danno ambientale. Tali risorse sono state contrattualizzate mediante vari Atti Attuativi della Convenzione Generale.

*Per lavori di questa tipologia e attività correlate e connesse (piani generali di intervento, indagini, monitoraggi) **sono stati messi a disposizione 666 milioni di euro, spesi al 97%.***

In sede di contraddittorio con tutti i Soggetti interessati, tenutosi il 15 dicembre 2020, le Parti del rapporto concessorio (Provveditorato e CVN) hanno:

- *confermato i dati sopra riportati in relazione agli Atti Aggiuntivi e Attuativi della Convenzione Generale rep. n. 7191/1991 mentre, sebbene richiesto ad entrambi, il*

prospetto complessivo degli Atti Aggiuntivi agli Atti Attuativi è stato fornito, con successiva nota⁶⁹, dal C.V.N., corredato da un ulteriore prospetto di sintesi della Convenzione e degli Atti Attuativi⁷⁰. I dati così forniti confermano che sono stati adottati 48 Atti Attuativi della Convenzione Generale, a fronte dei quali sono stati stipulati ulteriori 121 Atti Aggiuntivi, di cui n. 4 Atti rettificativi di Atti Aggiuntivi;

– confermato lo stato di realizzazione delle *“Attività svolte nell’ambito dell’Amministrazione Straordinaria”* al 31 marzo 2020 (voce *“Finanziamenti e contrattualistica “Legge Speciale” e per Porto Marghera”*) precisando, tuttavia, che trattasi di interventi realizzati antecedentemente all’Amministrazione Temporanea e Straordinaria del CVN. Sul punto il CVN, in data 22 dicembre 2020, ha rimesso alla Sezione un prospetto integrativo contenente dati distinti in relazione a quanto realizzato dalla Gestione Temporanea rispetto alla situazione pregressa, dal quale emerge effettivamente che dei complessivi 2.751 milioni di euro assegnati, 2.717 erano già stati contrattualizzati e spesi alla data del 31/12/2014 e solo 18 sono stati spesi dal 01/01/2015 al 30/09/2020, quindi nel corso della Gestione Straordinaria, di cui 14 per gli interventi di difesa dalle acque medio-alte dei centri urbani lagunari, rinforzo dei marginamenti lagunari e 4 per le banche dati del Servizio Informativo.

2.4.2 Regione del Veneto: esiti dell’attività istruttoria

La competenza della Regione Veneto in materia di Salvaguardia è stata caratterizzata da una costante evoluzione, che ha interessato sia le tipologie di azione sia l’ambito territoriale di intervento. Se infatti, in principio, le politiche di salvaguardia si concretizzavano solo in opere di disinquinamento degli scarichi civili ed industriali, mediante la costruzione di sistemi fognari e di depurazione, e riguardavano esclusivamente i territori insulari ed una fascia di 10 km attorno alla conterminazione lagunare, ora gli interventi coinvolgono il campo ambientale inteso in senso lato e sono destinati ad una vasta zona della terraferma, (cd. *“Bacino Scolante”*), comprendente parzialmente le province di Venezia, Padova e Treviso per circa un centinaio di comuni.

Per questo motivo gli ambiti di intervento oggi spaziano dal settore civile ed urbano a quello industriale, dal settore agricolo-zootecnico a quello più generale del Territorio

⁶⁹ Nota prot. n. 16897/CLQ del 21 dicembre 2020 (acquisita al prot. Cdc n. 6096 del 22/12/2020).

⁷⁰ All. n. 02 alla nota del CLQ sopra citata

(inquinamento di ogni provenienza), visto che i corsi d'acqua, come anche le risorgive, possono subire contaminazioni sia dal sistema fognario (laddove non sia impermeabile) sia dall'utilizzo in agricoltura e zootecnia di sostanze particolari.

La Regione ha disciplinato le proprie attività sulla salvaguardia di Venezia e della sua laguna con proprie leggi in ottemperanza alla legislazione speciale per Venezia.

Dall'analisi della normativa di riferimento⁷¹ emerge che alla Regione del Veneto sono demandati i compiti relativi al disinquinamento delle acque, al risanamento ambientale ed alla gestione del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia cui le cui disposizioni per l'esercizio delle funzioni sono definite dalla Legge Regionale n. 17 del 27/02/1990, e ss.mm.ii, che ha ampliato l'ambito territoriale oggetto degli interventi di disinquinamento di competenza regionale, estendendolo oltre i confini della conterminazione lagunare definiti dalla legge speciale ed ha demandato alla Giunta Regionale (art. 4, comma 1) la predisposizione dei programmi degli interventi da attuare, che sono successivamente approvati dal Consiglio Regionale, sulla base degli obiettivi e delle linee guida del documento di programmazione e pianificazione settoriale denominato "Piano Direttore" e in relazione ai finanziamenti disponibili.

La gran parte dei fondi messi a disposizione della Regione dalla Legge Speciale è destinata:

- ad opere mirate al disinquinamento delle acque ed alla tutela ambientale, in particolare alla realizzazione di fognature e impianti di depurazione;
- ad opere volte a limitare l'effetto dell'inquinamento diffuso indotto dall'agricoltura e dalla zootecnia;
- alla razionalizzazione del sistema idraulico della bonifica;
- al risanamento dei siti contaminati;
- alle attività di monitoraggio ambientale;

⁷¹ La prima normazione del settore è data dalla l.r. n. 49 del 1974 "Delimitazione dell'ambito territoriale del Comprensorio e norme per la formazione e l'adozione del piano comprensorio relativo al territorio di Venezia e del suo entroterra", con la quale veniva costituito il Consiglio di Comprensorio al fine della formazione ed adozione del piano comprensorio e dell'esercizio della salvaguardia di cui al comma IV dell'art. 6 della legge n. 171/1973. E' stata abrogata dalla l.r. n. 17/1990. Nel 1979, con la l.r. n. 64 "Norme in attuazione dell'art. 6 - ultimo comma - del D.P.R. 20 settembre 1973, n. 962: Tutela della città di Venezia e del suo territorio dall'inquinamento delle acque", la Regione individuava per la prima volta l'estensione del Bacino scolante e nello stesso anno predisponendo, con provvedimento della Giunta regionale, il Piano Direttore, strumento programmatico di settore nell'ambito della programmazione generale per gli interventi per la salvaguardia di Venezia, confermato anche dalla l.r. n. 17/1990 "Norme per l'esercizio delle funzioni nella materia di competenza regionale attribuite ai sensi della Legge 29 novembre 1984, n. 798: Nuovi interventi per la Salvaguardia di Venezia" novellata da successive leggi regionali, ed in particolare dalla n. 35/1993 e dalla n. 27/2001. Il titolo della legge, così come modificato dalla l.r. n. 27/2001 è "Norme per l'esercizio delle funzioni di competenza regionale per la salvaguardia ed il disinquinamento della laguna di Venezia e del bacino in essa scolante".

- ad interventi di risanamento, tutela e restauro di edifici di interesse monumentale nel centro storico e nell'area insulare veneziana.

Per la progettazione, l'appalto e la realizzazione delle opere finanziate, la Regione si avvale degli Enti locali, in particolare dei Comuni, dei Consorzi di Bonifica, delle Aziende dei Servizi Idrici Integrati e di altri enti, direttamente interessati alle opere, attraverso l'istituto della concessione o della delega. Alla Regione viene comunque riconosciuto un potere di controllo e vigilanza mediante proprie strutture, nonché il potere di sostituirsi all'ente competente alla esecuzione dell'opera in caso di gravi inadempienze, negligenze o imperizia, al fine di portare a termine l'opera stessa (artt. 5 e 6).

In considerazione anche di quanto emerso in sede di giudizio di Parifica del Rendiconto generale dell'esercizio finanziario 2019 in relazione alla gestione e l'utilizzazione delle risorse finanziarie destinate in bilancio alla Salvaguardia della Laguna di Venezia, atteso che in tale sede sono state individuate importanti risorse (circa 134 milioni di euro⁷²) che permangono non movimentate nel corso dell'esercizio, che confluiscano, a fine esercizio, nella quota vincolata del risultato di amministrazione⁷³, è stato chiesto alla Regione (nota istruttoria CdC prot. n. 2364 del 4 maggio 2020), una relazione informativa, con allegazione dei documenti a supporto, sulle attività inerenti la programmazione, la gestione e l'utilizzazione delle risorse finanziarie destinate in bilancio alla Salvaguardia della Laguna di Venezia (**punto istruttorio n. 1**) e sulle attività già poste in essere o in programmazione in relazione all'obiettivo n. 3 del Programma "Tutela, Valorizzazione e Recupero Ambientale" di cui al DEFR della Regione 2019-2021 - pag.117- (**punto istruttorio n. 3**).

In relazione al **punto istruttorio n. 2**, inerente alle attività svolte in relazione alle necessità connesse alla funzionalità del sistema Mo.S.E. ed alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'opera si rinvia all'apposita partizione della presente analisi in cui si analizzano le risultanze istruttorie in relazione a detta opera.

⁷² Emerge dalle risultanze istruttorie del richiamato Giudizio di Parificazione che i finanziamenti complessivi ricevuti dalla Regione ammontano ad euro 1.883.449.902,79 e che l'ultima assegnazione di risorse economiche risale alla seduta del Comitato del 21 luglio 2011. In proposito la Regione ha affermato che, da allora, non ha più beneficiato di alcuna nuova assegnazione di fondi della Legge Speciale per Venezia.

⁷³ Allegato 2 alla Relazione sulla gestione sul rendiconto 2019 espositivo dell'Elenco analitico delle risorse vincolate rappresentate nel prospetto del risultato di amministrazione.

Cfr.: Relazione di accompagnamento alla decisione di parifica, Cap. 1, par. 1.7.1 "Programmazione settoriale: sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente", pagine da 117 a 128. In tale sede la Sezione nel prendere atto di quanto rappresentato dalla Regione in relazione alle azioni già intraprese ed in itinere, si riservava ogni utile approfondimento nel prosieguo delle proprie attività di controllo, in proposito richiamando la programmazione di controllo per il 2020 di cui alla deliberazione 21/2020/INPR, nell'ambito della quale è inserita la presente indagine.

Di seguito si riportano, per linee essenziali, le argomentazioni fornite dalla Regione in relazione ai quesiti istruttori (in proposito si richiamano: la nota di risposta n. 212320 del 28 maggio 2020 - acquisita al prot. Cdc n. 2904 del 29 maggio 2020; le note prot. n. 0477275 e n. 0477281 del 9 novembre 2020 -acquisite al prot. Cdc, rispettivamente, al n. 5583 e n. 5584 del 10 novembre 2020 rimesse a seguito di quanto emerso nell'audizione del 14 ottobre 2020).

2.4.2.1 Quesito Istruttorio n. 1.

In sede di prima istruttoria, la Regione si è limitata a rispondere con riferimento alle opere del Mo.S.E., senza fornire alcuna risposta alla domanda sulla gestione e l'utilizzazione delle risorse finanziarie destinate in bilancio alla salvaguardia della Laguna di Venezia (in senso lato).

Successivamente all'audizione del 14 ottobre u.s. la Regione, in data 9 novembre 2020, ha versato in atti una dettagliata relazione espositiva delle richieste informazioni, corredata da copiosa documentazione di supporto (note prot. n. 0477275 e n. 0477281).

Emerge, in sintesi, dall'analisi degli atti che la Regione, per quanto attiene alla programmazione degli interventi di competenza regionale finalizzati alla salvaguardia della Laguna di Venezia, con la L.R. n. 17 del 27/02/1990 sopra citata, ha disciplinato gli interventi per la tutela dell'ambiente e per il disinquinamento dell'ecosistema lagunare e del Bacino in essa scolante⁷⁴, ed in conformità alla stessa (art. 3⁷⁵) ha approvato con DCR n. 24 del 1° marzo 2000 il "*Piano Direttore 2000*" che costituisce lo strumento programmatico di settore nell'ambito della programmazione generale di cui all'art. 1 della seconda Legge Speciale, fissa gli obiettivi, determina gli interventi e le conseguenti opere, i criteri di pianificazione, di progettazione e gestione dell'azione di disinquinamento e risanamento, previa individuazione di parametri di qualità ambientale.

Nell'evidenziare che il Piano Direttore 2000 ha l'efficacia propria di un Piano di Area del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), rispetto agli altri strumenti di pianificazione comunale e regionale, la Regione sottolinea che, per quanto attiene agli obiettivi ambientali, detto Piano recepisce quanto stabilito dalla vigente normativa

⁷⁴ La Regione ha precisato che il territorio ricomprende 108 comuni all'interno delle Province di Venezia, Treviso, Padova e Vicenza.

⁷⁵ L'art. 3 della stessa L.R. n. 17/1990 prevede che la Giunta regionale adotti il "*Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del Bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia*", meglio noto come "*Piano Direttore 2000*".

nazionale, con particolare riferimento ai cosiddetti Decreti Interministeriali “Ronchi – Costa” (DM Ambiente – LL.PP. 23 aprile 1998, 16/12/1998, 09/02/1999 e 30/07/1999).

La Regione, quindi, evidenzia puntualmente le competenze della Giunta e del Consiglio Regionale, i contenuti e le procedure di predisposizione dei programmi degli interventi da attuare e dei programmi di riparto, dei beneficiari in qualità di soggetti attuatori degli interventi⁷⁶, delle metodologie e valutazioni delle priorità, delle modalità di valutazione e di verifica dell’efficacia ambientale degli interventi finanziati e del loro grado di raggiungimento degli obiettivi posti dalla normativa speciale per Venezia.

Sotto tale aspetto, la Regione precisa di aver realizzato, in collaborazione con ARPAV, un *“sistema di monitoraggio ambientale e di controllo della rete idrica del Bacino Scolante che, sin dal 1998, garantisce l’acquisizione, senza soluzione di continuità, delle informazioni sullo stato di qualità delle acque del bacino scolante”*, posto che *“le attività di monitoraggio ambientale costituiscono quindi lo strumento essenziale di verifica del raggiungimento degli obiettivi generali di risanamento e di riequilibrio del sistema lagunare”*.

Considerato, poi, l’entrata in vigore della Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE e del Piano di Gestione del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali, che hanno introdotto importanti elementi di novità rispetto agli obiettivi di qualità ambientale da conseguire, dal 2010, la Regione, sempre in collaborazione con ARPAV, ha integrato le abituali attività di monitoraggio nel Bacino Scolante e nella Laguna di Venezia con specifiche campagne di monitoraggio dei corpi idrici ivi collocati, al fine di acquisire gli elementi conoscitivi essenziali per la classificazione dello stato chimico ed ecologico degli stessi⁷⁷ (**Allegato 1**)⁷⁸. Ciò premesso, la Regione evidenzia che le attività di Salvaguardia della Laguna di Venezia dalla stessa attuate sono *“sottoposte ad un costante controllo, oltre che di carattere ambientale, anche economico finanziario, così come stabilito dalla Legge n. 798/1984 e dalla L.R. n. 17/1990”*, all’uopo richiamando le funzioni che la legge attribuisce al “Comitatone” e precisando di

⁷⁶ Consorzi di Bonifica, Enti Gestori del Servizio Idrico Integrato, Enti e Agenzie Regionali, Comuni.

⁷⁷ La Regione, sul punto, richiama la riclassificazione dei corpi idrici della Laguna di Venezia, ai sensi della Direttiva 2000/60/CE, del D. Lgs. n. 152/2006, del D.M. 260/2010 e del D. Lgs n. 172/2015, in base ai risultati delle campagne di monitoraggio ambientale eseguite da ARPAV nel quadriennio 2010/2013 e nei trienni 2014/2016 e 2017/2019, approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1085 del 06/08/2020 avente ad oggetto *“Classificazione dei corpi idrici della Laguna di Venezia, ai sensi della Direttiva 2000/60/CE, del D. Lgs n. 152/2006, del D.M. 260/2010 e del D. Lgs. n. 172/2015, in base ai risultati delle campagne di monitoraggio ambientale eseguite da ARPAV nel quadriennio 2010/2013 e nei trienni 2014/2016 e 2017/2019”*.

⁷⁸ DGR n. 1085 del 06/08/2020 ad oggetto.

aver ricevuto l'ultima richiesta da parte di quest'ultimo, in relazione alla predisposizione degli elementi conoscitivi necessari per la predisposizione della relazione annuale al Parlamento, nel 2017, con dati aggiornati al 31/12/2016.

Sul punto la Regione segnala che *“questa Amministrazione Regionale intende provvedere autonomamente ad informare il Comitato sullo stato di attuazione degli interventi di propria competenza, con un aggiornamento al 31/12/2019, ritenendo ineludibile la funzione di indirizzo, coordinamento e controllo in capo al “Comitato” stesso”* di cui ritiene *“di fondamentale importanza il ruolo”* e di averne *“più volte sollecitato la convocazione, al fine di affrontare, nella sede istituzionale a ciò deputata, le complesse tematiche della salvaguardia di Venezia e della sua Laguna (Allegato 2⁷⁹), comprese quelle di carattere economico finanziario” (Allegati 3⁸⁰ e 4⁸¹)*.

In conformità a quanto prescritto dall'art. 4, comma 3, della L.R. n. 17/1990⁸² la Giunta Regionale, con Deliberazione n. 69/CR del 30/06/2020, ha presentato al Consiglio Regionale l'ultima relazione *“nell'ambito della quale è stato rendicontato il totale degli investimenti finanziati con i fondi della Legge Speciale per Venezia alla data del 31 dicembre 2019, sottoponendo nel contempo all'esame del Consiglio Regionale le relazioni sullo stato ambientale dei corpi idrici del Bacino Scolante e della Laguna di Venezia, predisposte da ARPAV nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale”*.

E' stato, altresì, precisato che *“solitamente la Regione del Veneto non realizza direttamente gli interventi programmati, ma si avvale, per la progettazione, l'appalto e la realizzazione delle opere finanziate con i fondi della Legge Speciale per Venezia, dei Consorzi di Bonifica, degli Enti Gestori del Servizio Idrico Integrato, degli Enti locali, delle Agenzie Regionali e delle Società Regionali e di conseguenza la sua capacità di spesa è legata ai tempi di esecuzione degli interventi da parte di tali soggetti attuatori*.

⁷⁹ Nota prot. n. 24277 del 21/01/2019 – Oggetto: *“Richiesta di convocazione del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia, di cui all'art. 4 della Legge n. 798/1984”* a firma del Presidente della Regione del Veneto al Presidente del Consiglio.

⁸⁰ Nota prot. n. 464679 del 07/11/2017 – Oggetto: *“Richiesta di sblocco dei fondi statali vincolati assegnati alla Regione del Veneto per interventi di salvaguardia della Laguna di Venezia, di cui all'art. 4 della Legge n. 798/1984 e per interventi finalizzati alla bonifica ed al ripristino ambientale di Venezia e Porto Marghera (D.M. 468/2001 – APQ 16/04/2012)”* a firma del Presidente della Regione del Veneto al Ministro dell'Economia e delle Finanze e Nota di risposta prot. n. 219690 del 27/12/2017 a firma del Ragioniere Generale dello Stato - Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Regione del Veneto.

⁸¹ Nota prot. n. 59212 del 07/02/2020 – Oggetto: *“Rifinanziamento degli interventi di competenza regionale a valere sui fondi della Legge Speciale per Venezia”* a firma del Presidente della Regione del Veneto al Presidente del Consiglio.

⁸² La L.R. n. 17/1990, all'art. 4, comma 3, prevede che la Giunta Regionale presenti alla competente Commissione del Consiglio Regionale una relazione semestrale sul grado di raggiungimento degli obiettivi posti dal Piano Direttore 2000, evidenziando, in termini di costi-efficacia, l'avvenuto utilizzo dei finanziamenti destinati all'attuazione degli interventi programmati.

In tale contesto si evidenzia che, i documenti di programmazione e di riparto dei fondi della Legge Speciale per Venezia approvati dal Consiglio Regionale e recepiti dalla Giunta Regionale, prevedono l'accettazione da parte dei soggetti attuatori di specifici disciplinari, in cui sono fissate le norme a cui attenersi per la realizzazione delle opere affidate e per la rendicontazione del finanziamento regionale. Per consentire un sistematico monitoraggio in ordine all'utilizzo dei contributi concessi, anche al fine della verifica dello stato di avanzamento dei progetti avviati, il Soggetto attuatore deve presentare alla Regione una relazione semestrale sullo stato di attuazione delle opere, con il rendiconto delle somme utilizzate, mediante la compilazione di una specifica scheda allegata al disciplinare stesso" (Allegato 5⁸³).

Nell'evidenziare le diverse tipologie di intervento cui sono finalizzati i progetti finanziati dalla Regione con i fondi della Legge Speciale per Venezia, negli atti istruttori viene precisato che essi appartengono a diverse tipologie di intervento, tra le quali opere riconducibili:

- al settore "Fognatura e Depurazione",
- al settore "Territorio" (inteso come interventi finalizzati alla riqualificazione del reticolo idrografico del bacino scolante),
- alla "Bonifica dei Siti Inquinati",
- al settore "Agricoltura e Zootecnia" ed ai "Monitoraggi Ambientali"

ognuna caratterizzata da peculiari problematiche gestionali, di cui la Regione evidenzia i complessi iter autorizzativi ed amministrativi, oltre che di contenzioso.

Emerge dagli atti e dalla relazione illustrativa che:

- l'adozione di specifici strumenti informatici ha reso possibile l'implementazione di un sistematico monitoraggio dei finanziamenti assegnati a valere sulla Legge Speciale per Venezia, degli impegni di spesa e delle erogazioni;
- all'approssimarsi dei termini di rendicontazione stabiliti dal provvedimento di impegno di spesa, vengono inviate specifiche note di sollecito in cui si invitano i soggetti attuatori a trasmettere la deliberazione esecutiva di approvazione degli atti di contabilità finale, del certificato di collaudo, o di regolare esecuzione e della spesa

⁸³ Allegato D alla DGR n. 1033 del 28/07/2020 contenente "SCHEMA DI DISCIPLINARE per la realizzazione di opere delegate ai soggetti attuatori finalizzate al disinquinamento della Laguna di Venezia finanziate con i fondi derivanti dalla riallocazione di fondi della Legge Speciale per Venezia di competenza regionale derivanti da economie di spesa accertate e dalla revoca di assegnazioni di precedenti riparti".

effettivamente sostenuta, al fine di consentire la determinazione del contributo spettante per l'intervento finanziato e l'erogazione del relativo saldo finale.

Fermo restando quanto sopra, la Regione evidenzia il permanere di una rilevante criticità finanziaria stante che successivamente all'assegnazione di risorse economiche a valere sui fondi della Legge Speciale per Venezia avvenuta nel 2011⁸⁴, la Regione non ha più beneficiato di alcuna nuova assegnazione di fondi, nonostante i reiterati solleciti ai competenti Organi.

Detta circostanza ha determinato la necessaria rivalutazione dei programmi di intervento approvati dal Consiglio Regionale nei precedenti riparti dei fondi della Legge Speciale per Venezia, con conseguente rimodulazione dei finanziamenti ancora disponibili, al fine di dare attuazione ad alcune misure di intervento ritenute particolarmente urgenti.

Premesso che *“l'ammontare delle risorse riutilizzabili, derivanti dalla la revoca di finanziamenti assegnati per interventi che non sono stati eseguiti, o dall'utilizzo di economie di spesa maturate ed accertate alla conclusione di interventi già collaudati, è stato quantificato dalla Regione del Veneto a valle di una attenta attività di controllo e monitoraggio sullo stato degli impegni e della spesa”*, la Regione rappresenta e comprova documentalmente di aver adottato una serie di provvedimenti di riallocazione di tali risorse⁸⁵. Nello specifico:

- A. con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 152 del 6/11/2018, cui è seguita la DGR n. 1726 del 19/11/2018 (**Allegato 6**) è stato approvato il piano di riallocazione dei fondi della Legge Speciale per Venezia derivanti da economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti, per dare attuazione ad interventi finalizzati al disinquinamento della Laguna di Venezia: **l'ammontare complessivo delle economie di spesa riutilizzate ammonta a € 14.997.495,00;**
- B. con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 150 del 10 dicembre 2019, cui è seguita la **DGR n. 1033 del 28/07/2020 (Allegato 7)**, è stato approvato un nuovo piano di riparto di fondi della Legge Speciale per Venezia, dell'ammontare complessivo di € **22.329.232,39**, derivanti dalla riallocazione di € 7.089.232,39 di economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti e di € 15.240.000,00 di revoche di precedenti assegnazioni per interventi non avviati.

⁸⁴ Seduta del Comitato del 21 luglio 2011.

⁸⁵ A livello procedurale, la Giunta Regionale ha sottoposto all'esame del Consiglio Regionale, per la relativa approvazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1, della L.R. n. 17/1990, i relativi provvedimenti.

C. con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 88 del 21/07/2020, cui è seguita la **DGR n. 1401 del 16/09/2020 (Allegato 8)** è stato approvato, un nuovo piano di riparto di fondi della Legge Speciale per Venezia, dell'ammontare complessivo di € **28.688.972,39**, derivanti dalla revoca di precedenti assegnazioni per interventi non avviati e finalizzato a dare attuazione ad interventi di disinquinamento della Laguna di Venezia.

Si afferma, infine, in atti che: *“in esito agli ultimi provvedimenti di riallocazione di risorse a valere sui fondi della Legge Speciale per Venezia, derivanti da revoche di precedenti finanziamenti per interventi non avviati e da economie di spesa accertate alla conclusione degli interventi, sono state complessivamente riassegnate risorse per complessivi € 66.015.699,78.*

Alla data del 31/12/2019, la quota di finanziamenti della Legge Speciale per Venezia di competenza regionale non ancora impegnati ammontava a € 114.064.413,07.

Rispetto a tale importo, entro la fine del 2020, è prevista l'assunzione di una serie di provvedimenti di impegno di spesa per circa 57,6 milioni di euro, come disposto dalla DGR n. 1149 del 11/08/2020 di “Variazione del Bilancio di previsione” sulla base della progettazione definitiva degli interventi predisposta dai soggetti attuatori, corredata di tutte le autorizzazioni e/o nulla osta e acquisita agli atti dalla Regione del Veneto.

In considerazione degli interventi individuati e programmati con i tre provvedimenti di riparto soprarichiamati, si prevede, ad avvenuta approvazione, previa parifica, della legge regionale di approvazione del rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2020, di procedere all'assunzione, nel secondo semestre 2021, di ulteriori impegni di spesa per l'importo residuale”⁸⁶.

Si riportano di seguito le tabelle espositive, fornite dalla Regione, di quanto sopra rappresentato, distintamente per ciascun provvedimento richiamato dalle quali emerge con evidenza che la Regione ha velocizzato la movimentazione delle risorse a disposizione e provveduto alla rimodulazione degli interventi.

A) DGR n. 1726 del 19/11/2018 “Piano di riallocazione di fondi della Legge Speciale per Venezia di competenza regionale derivanti da economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti. Deliberazione del Consiglio Regionale n. 152, datata 6 novembre 2018”⁸⁷.

⁸⁶ Memoria illustrativa inoltrata dalla Regione a seguito dell'audizione del 14 ottobre 2020.

⁸⁷ All. 6 in atti.

Il provvedimento prende atto del piano di riallocazione dei fondi della Legge Speciale per Venezia derivanti da economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti e approvato dal Consiglio Regionale, con Deliberazione n. 152 datata 6 novembre 2018, per dare attuazione ad interventi finalizzati al disinquinamento della Laguna di Venezia per un importo complessivo invariato di € 14.997.495,00. Contestualmente si approvano gli Schemi di Disciplinare e di Convenzione per la realizzazione delle opere programmate, regolanti i rapporti tra la Regione ed i Soggetti Attuatori.

Tale disponibilità finanziaria è determinata dal concorrere di diverse fonti di finanziamento, dettagliate nel seguente prospetto:

RISORSE FINANZIARIE RIALLOCATE	
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alla DCR n. 768/1993 e DGR n. 4977/1993) a valere sui fondi recati dalla Legge n. 139/1992 Es. 1993.	€ 829.687,70
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alle DCR n. 1115/1995 e n. 111/1996 e alle DGR n. 6400/1995, n. 3324/1996 e n. 4533/1996) a valere sui fondi recati dalle Leggi n. 139/1992 II^ tranche e n. 539/1995 Es. 1996.	€ 701.384,59
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alla DCR n. 169/1996 e alla DGR n. 553/1997) a valere sui fondi recati dalla Legge n. 539/1995 Es. 1997.	€ 62.535,24
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alla DCR n. 45/1999 e alla DGR n. 2924/1999) a valere sui fondi recati dalla Legge n. 345/1997 Es. 1998.	€ 548.396,59
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alla DCR n. 23/2000 e alla DGR n. 1834/2000) a valere sui fondi recati dalla Legge n. 448/1998 Es. 1999/2000/2001.	€ 4.120.982,79
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alla DCR n. 70/2001 e alla DGR n. 794/2002) a valere sui fondi recati dalla Legge n. 488/1999 Es. 2002/2003.	€ 653.950,83
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alla DCR n. 24/2004 e alla DGR n. 3094/2004) a valere sui fondi recati dalle Leggi n. 388/2000 e 448/2001.	€ 7.755.274,13
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alla DCR n. 10/2012 e alla DGR n. 1169/2012) a valere sui fondi recati dalle Leggi n. 448/1998, n. 388/2000 e n. 448/2001 (maggiori e più favorevoli mutui)	€ 115.642,00
Risorse non utilizzate per attività di ricerca stanziate a favore della Regione del Veneto con DCR n. 10/2012 e DGR n. 1169/2012 a valere sui fondi recati dalle Leggi n. 448/1998, n. 388/2000 e n. 448/2001 (maggiori e più favorevoli mutui)	€ 150.000,00

RISORSE FINANZIARIE RIALLOCATE	
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (di cui alla DCR n. 11/2009 e alla DGR n. 1270/2000) a valere sui fondi recati dalla Legge n. 296/2006.	€ 59.641,13
TOTALE RISORSE	€ 14.997.495,00

Per gli interventi finanziati con il suesposto piano di riparto, la DRG in esame si correda delle relative schede progettuali (Allegato A al provvedimento) e con la DGR n. 1726/2018 viene approvata la *“Proposta di riallocazione di fondi recati dalla legge speciale per Venezia derivanti da economie di spesa maturate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti”*, come di seguito riportata:

CODICE	BENEFICIARIO / SOGGETTO ATTUATORE	INTERVENTI	IMPORTI
A/1	Regione del Veneto	Reintegro delle somme liquidate per oneri di esproprio e seguito della sentenza della Corte di Cassazione n. 19758/2017.	€ 1.540.000,00
A/2	Regione del Veneto	Accordo di Programma "Vallone Moranzani" del 31/03/2008 e "Piano Stralcio per le aree metropolitane e le aree urbane con alto livello di popolazione esposta al rischio di alluvione" del 15 settembre 2015. Cofinanziamento di interventi urgenti e prioritari per la mitigazione del rischio idrogeologico individuati con DPCM 15 settembre 2015 – "Interventi sulla rete idraulica del Bacino Lusore".	€ 5.662.495,00
B/1	Consorzio di Bonifica Bacchiglione	Interventi di completamento dell'impianto idrovoro "Altipiano" con scarico nel Fiume Brenta, in Comune di Codevigo.	€ 2.500.000,00
B/2	Veneto Acque SpA	Completamento degli interventi di messa in sicurezza e bonifica del sito contaminato denominato "Ex Nuova ESA", nei comuni di Marcon (VE) e Mogliano Veneto (TV).	€ 2.500.000,00
C/1	Regione del Veneto	Aggiornamento del Piano Direttore 2000, del Master Plan per la Bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, attuazione di progetti speciali connessi alla Programmazione Europea e attività di supporto al RUP del Progetto Integrato Fusina e degli interventi ex Ordinanza Capo Dipartimento Protezione Civile n. 68/2013 e n. 69/2013.	€ 1.445.000,00
C/2	ARPAV	Attività di monitoraggio ambientale nel Bacino Scolante e nella Laguna di Venezia.	€ 1.350.000,00
TOTALE			€ 14.997.495,00

B) DGR n. 1033 del 28/07/2020 “Piano di riparto delle risorse finanziarie rese disponibili a valere sui finanziamenti della Legge Speciale per Venezia di competenza regionale, derivanti da economie di spesa accertate e dalla revoca di assegnazioni di precedenti riparti. Deliberazione del Consiglio Regionale n. 150, datata 10 dicembre 2019”.⁸⁸

Il provvedimento prende atto della riallocazione di fondi della Legge Speciale per Venezia, derivanti da economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti e dalla revoca di assegnazioni, approvata dal Consiglio Regionale con Deliberazione n. 150 datata 10 dicembre 2019, al fine di dare attuazione ad interventi di disinquinamento della Laguna di Venezia per un importo complessivo invariato di € **22.329.232,39**, derivanti dall'accertamento di economie di spesa maturate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti, per un importo di € 7.089.232,39, nonché dalla revoca di precedenti assegnazioni relative ad interventi non realizzati, per un importo di € 15.240.000,00.

Contestualmente viene approvato lo Schema di Disciplinare per la realizzazione delle opere programmate relative alle schede C/1 e C/2, regolante i rapporti tra la Regione ed il rispettivo Soggetto attuatore (ETRA S.p.A. e Comune di Venezia).

Tale disponibilità finanziaria è determinata dal concorrere di diverse fonti di finanziamento, dettagliate nel seguente prospetto:

RISORSE FINANZIARIE RIALLOCATE	
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti di cui € 56.178,50 assegnati con DGR 1140/2003 ed € 308.000,00 assegnati con DGR n. 3094/2004 a valere sui fondi recati rispettivamente dalla Legge 139/92 e dalle Leggi 388/2000, 448/2001.	€ 364.178,50
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (DGR 2924/1999) a valere sui fondi recati dalla Legge 515/96.	€ 3.054.549,47
Economie di spesa accertate su interventi finanziati con precedenti riparti (DGR 3094/2004) a valere sui fondi recati dalle Leggi 388/2000, 448/2001.	€ 31.396,32
Economie di spesa accertate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti (DGR 1834/2000) a valere sui fondi recati dalla Legge 448/1998.	€ 3.639.108,10

⁸⁸ Allegato 7 in atti.

Revoca di finanziamenti concessi con DGR 1270/2009 a valere sui fondi recati dalla Legge 296/2006.	€ 4.000.000,00
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 3094/2004 a valere sui fondi recati dalle Leggi 388/2000 e 448/2001.	€ 2.000.000,00
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 1169/2012 a valere sui fondi recati dalle Leggi 388/2000 e 448/2001 (M.M. 8^ fase).	€ 5.800.000,00
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 1270/2009 a valere sui fondi recati dalla Legge 296/2006.	€ 600.000,00
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 2924/1999 a valere sui fondi recati dalla Legge 345/1997.	€ 2.840.000,00
TOTALE	€ 22.329.232,39

Nell' **Allegato A** al provvedimento è riportato l'elenco delle economie di spesa maturate alla conclusione di interventi finanziati con precedenti riparti, per un importo di € 7.089.232,39, mentre nell' **Allegato B** è indicato l'elenco delle revoche di precedenti assegnazioni relative ad interventi non realizzati, per un importo di € 15.240.000,00.

Gli interventi finanziati con il piano di riparto, a valere sulle risorse sopracitate, sono dettagliati nelle schede progettuali e riportate nell' **Allegato C** al provvedimento.

Si riportano di seguito le tabelle riepilogative di cui ai richiamati allegati A-B-C.

ECONOMIE ACCERTATE A SEGUITO DELLA CONCLUSIONE DI INTERVENTI FINANZIATI CON PRECEDENTI RIPARTI								
Soggetto Attuatore	Intervento originario	DGR Finanziamento	Codici schede intervento	Finanziato	Impegnato	Erogato	ECONOMIA ACCERTATA	Decreto di Contabilità finale
E.T.R.A. S.p.A.	Allargamento del sedime viario della S.P. n. 22 e creazione del sedime per la futura pista ciclabile con adeguamento e conseguente riqualifica dello schema fognario di Onara di Tombolo e collegamento all'impianto di depurazione di Cittadella.	DGR n. 1834 23/06/2000 DGR n. 1140 18/04/2003 DGR n. 3094 01/10/2004	B/26 eco E/18 6/A/4	€ 3.704.868,20	€ 3.704.868,20	€ 3.704.868,20	€ 364.178,50	Decreto del Direttore della Direzione Ambiente n. 121 del 09/11/2016
E.T.R.A. S.p.A.	Completamento del Centro di Biotrattamento di Camposampiero	DGR n. 4975 02/11/1993 DGR n. 4977 02/11/1993 DGR n. 553 25/02/1997 DGR n. 2924 03/08/1999	1/A/3 A/5/1 B/20 IV fase	€ 24.986.952,34	€ 24.986.952,34	€ 21.932.402,87	€ 3.054.549,47	Decreto del Direttore della Sezione Progetto Venezia n. 32 del 10/03/2014
Comune di Mira	Intervento di messa in sicurezza dell'area Baldan.	DGR n. 3094 01/10/2004	B/15	€ 250.000,00	€ 218.603,68	€ 218.603,68	€ 31.396,32	Decreto del Direttore della Direzione Progetto Venezia n. 108 del 22/10/2007
Comune di Venezia	Potenziamento e razionalizzazione delle fognature della terraferma: bacini di Fusina e Campalto	DGR n. 6400 12/12/1995 DGR n. 2613 22/07/1997 DGR n. 1834 23/06/2000	1/E/1 1/B/1 C/23/1.4 C/23/1 B1/56.2	€ 20.245.196,65	€ 20.245.196,65	€ 16.606.088,55	€ 3.639.108,10	Decreto del Direttore della Direzione Ambiente n. 336 del 31/07/2018
					TOTALE DISPONIBILE		€ 7.089.232,39	

REVOCA DI FINANZIAMENTI GIA' CONCESSI A DIVERSI SOGGETTI ATTUATORI

Soggetto Attuatore	Intervento originario	DGR Finanziamento	Codici schede intervento	Finanziato	Impegnato	Erogato	IMPORTO REVOCABILE
E.T.R.A. S.p.A.	Completamento del Centro di Biotrattamento di Camposampiero - Filtrazione e UV, opere accessorie a completamento della 1^ fase.	DGR n. 1270 05/05/2009	E4	€ 4.000.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 4.000.000,00
E.T.R.A. S.p.A.	Completamento del Centro di Biotrattamento di Camposampiero - seconda fase digestione anaerobica, completamento compostaggio aerobico, viabilità.	DGR n. 3094 01/10/2004	E.20	€ 2.000.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 2.000.000,00
Regione del Veneto	Fondo di rotazione per la bonifica dei siti inquinati nell'area del SIN di Porto Marghera e nel Bacino Scolante.	DGR n. 1169 25/06/2012	A-1	€ 20.000.000,00	€ 14.200.000,00	€ 14.200.000,00	€ 5.800.000,00
Consorzio di Bonifica Adige Euganeo	Interconnessione dei Bacini idraulici Rebosola e Civrana (in Comune di Cona)	DGR n. 1270 05/05/2009	D2	€ 600.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 600.000,00
Veritas SpA	Interconnessione sistemi acquedottistici Venezia - Chioggia. Realizzazione della condotta Ponte della Libertà - Tronchetto (in Comune di Venezia)	DGR n. 2924 03/08/1999	B/21.1 IV fase	€ 2.840.000,00	€ 2.840.000,00 ⁽¹⁾	€ 0,00	€ 2.840.000,00
					TOTALE DISPONIBILE		€ 15.240.000,00

⁽¹⁾ L'impegno di spesa assunto con Decreto del Dirigente della Direzione Geologia e Ciclo dell'Acqua n. 344 del 10/10/2000 risulta radiato per decorrenza dei termini di mantenimento a bilancio.

Allegato C alla DGR n. 1033/2020. Gli interventi derivanti dalla “riallocazione dei fondi” sono di seguito indicati:

CODICE	BENEFICIARIO / SOGGETTO ATTUATORE	INTERVENTI	IMPORTI
A/1	Veneto Acque S.p.A.	Interventi di smaltimento di rifiuti pericolosi e bonifica ambientale del sito contaminato denominato “Ex C&C” nel Comune di Pernumia (PD)	€ 5.000.000,00
A/2	Comune di Tezze sul Brenta (VI)	Interventi di messa in sicurezza e bonifica ambientale del sito contaminato denominato “Ex Galvanica PM” nel Comune di Tezze sul Brenta (VI)	€ 6.000.000,00
A/3	Regione del Veneto	Interventi emergenziali di bonifica ambientale di siti contaminati nel Bacino Scolante in Laguna di Venezia	€ 5.829.232,39
A/4	ARPAV	Monitoraggio di sostanze inquinanti emergenti nel Bacino Scolante e in Laguna di Venezia	€ 600.000,00
A/5	Arma dei Carabinieri Comando Regionale CC. Forestale Veneto	Accordo di collaborazione per attività finalizzate alla tutela ambientale della Laguna di Venezia	€ 100.000,00
B/1	Regione del Veneto	Progetti di Riqualificazione Ambientale delle Casse di Colmata B e D/E nei Comuni di Venezia e Mira, recentemente acquisite al patrimonio Regionale nell’ambito del “Federalismo Demaniale”, nonché oneri connessi alla realizzazione del P.I.F. e dell’Accordo di Programma “Moranzani”	€ 1.400.000,00
C/1	ETRA S.p.A.	Realizzazione di opere fognarie in località Onara in Comune di Tombolo (PD)	€ 400.000,00
C/2	Comune di Venezia	Interventi di fognatura nell’area del Villaggio San Marco - Mestre Venezia (3° stralcio)	€ 3.000.000,00
	TOTALE		€ 22.329.232,39

La DGR n. 1033/2020 rinvia a successivi provvedimenti della Giunta Regionale l’attuazione delle schede progetto A/1, A/2, A/3, A/4, A/5 e B/1, di cui sopra.

C) DGR n. 1401 del 16/09/2020 *“Piano di riparto delle risorse finanziarie rese disponibili a valere sui finanziamenti della Legge Speciale per Venezia di competenza regionale, derivanti dalla revoca di precedenti assegnazioni relative ad interventi non realizzati. Deliberazione del Consiglio Regionale n. 88, datata 21 luglio 2020”*⁸⁹.

Il provvedimento prende atto della riallocazione di fondi della Legge Speciale per Venezia, derivanti dalla revoca di precedenti assegnazioni relative ad interventi non realizzati, approvata dal Consiglio Regionale con Deliberazione n. 88 datata 21 luglio 2020, al fine di dare attuazione ad interventi di disinquinamento della Laguna di Venezia per un importo complessivo invariato di € 28.688.972,39, derivanti dalla revoca di precedenti assegnazioni relative ad interventi non realizzati. Contestualmente vengono approvati gli schemi di disciplinare e di convenzione per la realizzazione di alcune delle opere programmate, regolanti i rapporti tra la Regione ed il rispettivo Soggetto attuatore.

Tale disponibilità finanziaria è determinata dal concorrere di diverse fonti di finanziamento, dettagliate nella tabella sotto riportata:

RISORSE FINANZIARIE RIALLOCATE	
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 6400/1995 a valere sui fondi recati dalla Legge 139/1992	€ 3.368.823,22
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 2924/1999 a valere sui fondi recati dalla Legge 345/1997	€ 1.824.580,94
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 794/2002 a valere sui fondi recati dalla Legge 488/1999	€ 5.998.186,08
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 3094/2004 a valere sui fondi recati dalle Leggi 388/2000, 448/2001 e 539/1995	€ 15.147.382,15
Revoca di finanziamenti concessi con DGR 1169/2012 a valere sui fondi recati dalle Leggi 388/2000 e 448/2001 (M.M. 8^ fase) e 244/2007	€ 2.350.000,00
TOTALE	€ 28.688.972,39

Nell'Allegato A al provvedimento è riportato l'elenco delle revoche di precedenti assegnazioni relative ad interventi non realizzati, per un importo di € 28.688.972,39, riferite a precedenti assegnazioni, per le quali non si è dato corso, per diverse motivazioni, alla

⁸⁹ All. 8 in atti.

realizzazione degli interventi programmati e che è quindi possibile riallocare destinandole al finanziamento di altri interventi.

Gli interventi finanziati con il piano di riparto, a valere sulle risorse sopracitate, sono dettagliati nelle schede progettuali e riportate nell'**Allegato B**.

Si riportano di seguito le tabelle riepilogative di cui ai richiamati allegati A e B.

**REVOCA DI FINANZIAMENTI GIA' ASSEGNATI A VALERE SUI FONDI DELLA LEGGE SPECIALE PER VENEZIA
NELL'AMBITO DI PRECEDENTI RIPARTI E NON ANCORA UTILIZZATI**

Soggetto Attuatore	Intervento	DGR Finanziamento	Codici schede intervento	Finanziato	Impegnato	Erogato	IMPORTO DA REVOCARE
VERITAS S.p.A.	“Progetto Integrato Fusina – Impianto di depurazione di Fusina – Trattamenti Primari”.	DGR n. 794 09/11/2002 e DGR n. 3094 01/10/2004	1/O/1.1 B/1.1	€ 20.200.000,00	€ 2.056.386,01 ⁽¹⁾	€ 2.056.386,01	€ 10.043.613,99
Regione del Veneto	Gestione idraulica dei deflussi delle superfici agricole.	DGR n. 6400 12/12/1995	2/D/1	€ 15.493.706,97	€ 13.411.880,38	€ 13.411.880,38	€ 2.081.826,59
Regione del Veneto	Interventi strutturali in zootecnia.	DGR n. 6400 12/12/1995	4/A/2	€ 9.331.677,86	€ 8.411.388,94	€ 8.411.388,94	€ 920.288,92
Regione del Veneto	Gestione reflui zootecnici e interventi strutturali in zootecnia.	DGR n. 6400 12/12/1995	4/A/3	€ 4.561.471,18	€ 4.194.763,47	€ 4.194.763,47	€ 366.707,71
Regione del Veneto	Modifiche colturali, piani di spargimento e gestione idraulica dei deflussi delle superfici agricole.	DGR n. 2924 03/08/1999	A/4	€ 9.229.472,70	€ 9.082.293,74	€ 9.082.293,74	€ 147.178,96
Regione del Veneto	Agricoltura compatibile: riduzione degli apporti di fitonutrienti per favorire una corretta gestione del suolo	DGR n. 794 09/04/2002	3/A/1	€ 4.532.257,50	€ 4.034.071,42	€ 4.034.071,42	€ 498.186,08
Regione del Veneto	Agricoltura compatibile nell'area del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia.	DGR n. 3094 01/10/2004	C/1	€ 339.922,59	€ 0,00	€ 0,00	€ 339.922,59
Regione del Veneto	Gestione dei reflui zootecnici ed interventi strutturali in zootecnia.	DGR n. 3094 01/10/2004	C/2	€ 14.516.218,96	€ 13.270.383,27	€ 13.270.383,27	€ 1.245.835,69
Regione del Veneto	Gestione delle pratiche irrigue: razionalizzazione dell'uso della risorsa idrica nel Bacino Scolante in Laguna di Venezia.	DGR n. 3094 01/10/2004	C/4	€ 10.228.589,48	€ 3.722.000,00	€ 238.255,62	€ 6.506.589,48

Soggetto Attuatore	Intervento	DGR Finanziamento	Codici schede intervento	Finanziato	Impegnato	Erogato	IMPORTO DA REVOCARE
Regione del Veneto	Gestione delle pratiche agricole: incentivazione all'innovazione ambientale ecocompatibile in agricoltura nel Bacino Scolante in Laguna di Venezia.	DGR n. 3094 01/10/2004	C/5	€ 3.561.420,40	€ 1.050.000,00	€ 1.050.000,00	€ 2.511.420,40
Alto Trevigiano Servizi S.r.l.	Lavori di adeguamento della sezione di disidratazione e di realizzazione delle nuove sezioni di filtrazione finale e disinfezione presso l'impianto di depurazione in località Salvatronda - Castelfranco Veneto (TV).	DGR n. 1169 25/06/2012	C/7	€ 750.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 750.000,00
Consorzio di Bonifica Bacchiglione	Ricalibratura e sostegni sui corsi d'acqua nell'area della Riviera del Brenta - III Stralcio	DGR n. 1169 25/06/2012	B/8	€ 1.600.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 1.600.000,00
Regione del Veneto	Fondo di rotazione per la progettazione degli interventi di disinquinamento del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia.	DGR n. 2924 03/08/1999	B/19	€ 1.677.401,98	€ 0,00	€ 0,00	€ 1.677.401,98
TOTALE							€ 28.688.972,39

(1) L'impegno di spesa di € 20.200.000,00, assunto con Decreto del Dirigente della Direzione Progetto Venezia n. 51 del 18/06/2007, è stato disimpegnato per € 18.143.613,99 con Decreto del Direttore della Direzione Ambiente n. 32 del 14/03/2019, per insussistenza del residuo passivo sull'impegno di spesa.

RIALLOCAZIONE FONDI			
CODICE SCHEDA INTERVENTO	BENEFICIARIO/ SOGGETTO ATTUATORE	INTERVENTI	IMPORTI
A-1	Veritas S.p.A.	Vasca di accumulo delle acque meteoriche di Carpenedo - Bissuola, a Mestre - Venezia	€ 10.000.000,00
A-2	Alto Trevigiano Servizi S.r.l.	Lavori di adeguamento della sezione di disidratazione e realizzazione delle nuove sezioni di filtrazione finale e disinfezione presso l'impianto di depurazione in località Salvatronda di Castelfranco Veneto (TV)	€ 750.000,00
A-3	Regione del Veneto	Sistema di telecontrollo per la regolazione e la gestione dei reflui immessi nelle condotte di adduzione al Progetto Integrato Fusina	€ 1.000.000,00
B-1	Consorzio di Bonifica Acque Risorgive	“Interventi sulla rete idraulica del Bacino del Lusore – Secondo lotto: ricalibratura del corso d’acqua Fondi a Sud”	€ 180.000,00
B-2	Consorzio di Bonifica Bacchiglione	Completamento dei manufatti relativi alla ricalibratura dello Scolo Altipiano	€ 1.420.000,00
B-3	Consorzio di Bonifica Bacchiglione	Attività preliminari per consentire l’attuazione del progetto “Interventi strutturali in rete minore di bonifica per ricalibratura e sostegni su corsi d’acqua nell’area della Riviera del Brenta, Bacino 6^ Presa in sin. Brenta”	€ 180.000,00
C-1	Veneto Acque S.p.A.	Completamento degli interventi di smaltimento di rifiuti pericolosi e di bonifica ambientale dell’area dell’ex “C&C” di Pernumia (PD)	€ 7.000.000,00
C-2	Veneto Acque S.p.A.	Completamento degli interventi di messa in sicurezza e bonifica del sito contaminato denominato “Ex Nuova ESA”, nei comuni di Mogliano Veneto (TV) e Marcon (VE)	€ 2.500.000,00
C-3	Veneto Acque S.p.A.	Attività di caratterizzazione e monitoraggio ambientale propedeutiche agli interventi di bonifica di siti contaminati nel Bacino Scolante nella Laguna di Venezia	€ 300.000,00
C-4	Regione del Veneto	Ulteriori interventi emergenziali per la messa in sicurezza e la bonifica ambientale in siti inquinati ricompresi nel territorio del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia	€ 4.858.972,39
D-1	ARPAV	Prosecuzione dei monitoraggi ambientali ad opera di ARPAV per la verifica della qualità delle acque in Laguna di Venezia.	€ 500.000,00
TOTALE			€ 28.688.972,39

La DGR n. 1401/2020 rinvia a successivi provvedimenti della Giunta Regionale l’attuazione delle schede progetto A-3, C-2, C-3, C-4 e D-1, sopra riportate.

2.4.2.2 Quesito Istruttorio n. 3

Con riferimento alle attività già poste in essere, o in programmazione, relative all'obiettivo 3 del Programma "Tutela, valorizzazione e recupero ambientale" di cui al DEFR 2019-2021, l'Amministrazione regionale in sede di prima istruttoria, nel ribadire l'esclusiva competenza statale per quanto attiene alla realizzazione del Mo.S.E., ha osservato come appaia evidente la necessità di prevedere, una volta completata e messa in funzione l'opera, un sistema gestionale in grado di assicurare il coinvolgimento, oltre che dei Ministeri competenti (M.I.T. e M.A.T.T.M.), anche dei diversi soggetti istituzionali che operano a livello territoriale e locale (Regione, Città Metropolitana di Venezia, Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti), tenuto conto

dei rilevanti impatti del Mo.S.E., non solo puntuali, ma anche di area vasta, che riverberano i loro effetti sul territorio, sull'ambiente e sull'economia quali, ad esempio, i riflessi sulle attività portuali delle chiusure delle bocche di porto.

La Regione ha precisato anche che, proprio in considerazione della rilevanza strategica del Mo.S.E. sul sistema socio-economico-ambientale del Veneto, nelle more delle determinazioni che dovranno essere assunte dal legislatore in ordine alla individuazione del soggetto incaricato della gestione a regime dell'opera, è stato inserito nel DPEF della Regione per il triennio 2019 - 2021, l'obiettivo di giungere alla definizione dei *"rapporti istituzionali tra gli enti competenti ad una gestione condivisa delle opere di difesa di Venezia e della sua Laguna dalle acque alte alle bocche di porto"* e che, in tale contesto, le Strutture Regionali *"hanno partecipato ad una serie di incontri informativi, organizzati dal Provveditorato Interregionale alle OO.PP., nel corso dei quali sono stati forniti costanti aggiornamenti sul cronoprogramma delle opere, evidenziando anche talune criticità, a livello tecnico ed economico - finanziario che hanno comportato diversi ritardi nella conclusione dei lavori"*⁹⁰.

La Regione ha, altresì, precisato che a seguito delle avversità meteorologiche che hanno interessato la città di Venezia nei mesi di Novembre e Dicembre 2019 e che hanno fatto registrare livelli di marea eccezionali, nel corso della seduta del "Comitatone" tenutasi in data 26/11/2019 è emersa la necessità di istituire una cabina di coordinamento sullo stato di realizzazione del Mo.S.E. e delle altre opere di Salvaguardia della Laguna di Venezia e che, pertanto, su iniziativa della Prefettura di Venezia, è stata convocata la riunione costitutiva di detta *"Cabina di coordinamento"* in data 7/01/2020, cui è seguita una seconda

⁹⁰ Prima nota di risposta.

seduta in data 22/01/2020, le cui riunioni *“hanno visto la fattiva partecipazione dell'Amministrazione Regionale, oltre che dei rappresentanti del Ministero dell'Ambiente, del Comune di Venezia e della Città Metropolitana di Venezia, del Provveditorato Interregionale alle OO.PP., del Ministero dei Beni culturali, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, della Capitaneria di Porto, del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco e di numerosi altri soggetti, sia pubblici, sia privati, in qualità di portatori di interessi”*.

Dalle informazioni rese emerge una terza riunione convocata per il 29/5/2020.

2.4.3 Commissario Delegato ex ODPC n. 616/2019: esito dell'attività istruttoria

In data 15 ottobre 2020 si è svolta l'audizione a fini istruttori alla quale sono comparsi, su delega del Commissario Delegato ex OCDPC n. 616/2019, il Coordinatore della Struttura commissariale ed il Dirigente dell'Avvocatura civica e Metropolitana per fornire chiarimenti e documentazione integrativa sulle seguenti questioni:

- 1) Attività svolte per la gestione dell'emergenza determinata dagli eccezionali eventi meteorologici del giorno 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia;
- 2) Attività svolte in relazione alle necessità connesse alla funzionalità del Sistema MOSE e alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'opera.

Con successiva nota prot. n. 2421/2020 del 29/10/2020, inviata a mezzo pec in pari data (acquisita al prot. Cdc n. 5450 del 30.10.2020) la Struttura Commissariale ha versato in atti documentazione integrativa sui punti istruttori sopra indicati accompagnata da una relazione illustrativa contenente il dettaglio delle attività compiute dalla gestione commissariale, con le relative valorizzazioni economiche, unitamente alla nota del Comune di Venezia depositata agli atti della riunione del "Comitatone" del 26 novembre 2019.

PUNTO 1)

Quanto alle attività svolte per la gestione dell'emergenza determinata dagli eccezionali eventi meteorologici del giorno 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia, le risultanze dell'attività svolta dall'Ufficio del Commissario delegato sono compendiate nelle tabelle riepilogative di seguito riportate.

Si premette che per il piano degli interventi per l'immediata urgenza, ai sensi dell'art. 1 comma 3 dell'O.C.D.P.C. n. 616 del 16.11.2019 è stato messo a disposizione l'importo totale di € 104.047.295,59 in relazione al quale il Commissario Delegato, con proprie ordinanze, ha provveduto a dare attuazione al piano emergenziale di ripristino delle opere pubbliche.

In particolare:

- con l'Ordinanza n. 6 del 21 febbraio 2020 del Commissario Delegato, sono stati approvati gli elenchi relativi al primo stralcio di interventi del Piano per l'importo di € 16.294.781,99, a valere sulle somme accertate nella contabilità speciale, ed è stato suddiviso l'impegno complessivo di € 16.294.781,99 per singolo soggetto attuatore, come riportato nella tabella di seguito riprodotta, specificando che l'I.V.A. per ciascun Soggetto Attuatore può essere

oggetto di rimborso solo qualora la stessa costituisca costo in ragione della sua indetraibilità.

Prog	Soggetto Attuatore	IMPORTO COMPLESSIVO (o.f.c.)	RIFERIMENTI ORDINANZA N. 4 TABELLA INTERVENTI LETT. A e B art. 25 d.lgs. 02.01.2018, n. 1
1	INSULA	5.394.230,00	Progr. 1 - 2
2	GRUPPO AVM	3.478.861,32	Progr. 3
3	VERITAS	1.748.896,00	Progr. 5
4	COMUNE VENEZIA	3.327.022,59	Progr. 6 - 8 - 10 - 11 - 12 - 13
5	CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA	1.378.922,08	Progr. 14
6	MUSEI CIVICI VENEZIA	112.850,00	Progr. 15
7	LA FENICE	854.000,00	Progr. 16
	TOTALE	16.294.781,99	

Fonte: dati forniti dalla Struttura Commissariale

- Con l'Ordinanza n. 7 del 6 marzo 2020 è stato approvato il secondo stralcio del piano degli interventi per un importo complessivo di € 40.798.894,59, e si è autorizzato il riutilizzo delle risorse ancora disponibili, pari ad € 3.705.218,01, derivanti dalla differenza tra la somma di € 20.000.000,00 accertata nella contabilità speciale commissariale e l'importo di € 16.294.781,99 corrispondenti al primo stralcio di interventi del Piano.
- Con l'Ordinanza n. 8 del 7 aprile 2020 si è quindi provveduto:
 - ad accertare la somma assegnata dal Consiglio dei Ministri di € 84.047.295,59 nel quadro economico della contabilità commissariale allegato al provvedimento, di cui € 42.023.629,79 già riscossi (quale acconto del 50%) nel marzo 2020;
 - a prendere atto del secondo stralcio degli interventi previsti nel piano approvati con propria Ordinanza n. 7 del 6 marzo 2020, e contestualmente impegnare nel quadro economico della contabilità commissariale la somma di € 40.798.894,38 oneri fiscali inclusi, suddivisa per singolo soggetto attuatore come riportato nella seguente tabella:

Prog	Soggetto Attuatore	IMPORTO COMPLESSIVO (o.f.c.)	RIFERIMENTI ORDINANZA N. 7 TABELLA INTERVENTI LETT. B art. 25 d.lgs. 02.01.2018, n. 1 Secondo stralcio
1	GRUPPO AVM	1.486.040,00	Progr. 03
2	INSULA +INSULA ERP	12.544.528,00	Progr. 01+02
3	VERITAS	1.175.300,00	Progr. 05
4	COMUNE VENEZIA	17.233.229,00	Progr. 06+07+08+09+10+11+12+13
5	CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA	1.860.207,00	Progr. 14
6	MUVE (FONDAZIONE MUSEI CIVICI VENEZIA)	140.300,00	Progr. 15
7	TEATRO LA FENICE	1.756.800,00	Progr. 16
8	AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE	45.140,00	Progr. 17
9	PROVVEDIMENTO OPERE PUBBLICHE	3.931.415,52	Progr. 18
10	M I BACT	462.454,86	Progr. 19
11	CONSIGLIO REGIONALE	163.480,00	Progr. 20
	TOTALE	40.798.894,38	

Fonte: dati forniti dalla Struttura Commissariale

- ad impegnare la rimanente somma di € 46.953.619,00, necessaria a finanziare le richieste di contributi di privati ed imprese trasmesse nei termini alla Struttura Commissariale e pari a n. 6.916 domande di cittadini ed imprese;
- a fissare in € 62.023.629,79 l'attuale capacità di spesa per il pagamento degli interventi per i soggetti attuatori di cui alla lettera a) e b), ed imprese e cittadini, di cui alla lettera c);
- ad approvare il quadro aggiornato della contabilità commissariale come anche di seguito riportato:

QUADRO ECONOMICO DELLA CONTABILITA' COMMISSARIALE			
	SPESE		TOTALE SPESE
	A) "... soccorso"	B) "...ripristini urgentissimi"	
TRASFERIMENTO DALLO STATO	20.000.000,00		
SPESE PER SOGGETTO GESTORE:			
AVM SPA	150.944,25	3.327.917,07	3.478.861,32
VERITAS SPA	915.000,00	833.896,00	1.748.896,00
COMUNE DI VENEZIA	74.298,00	3.252.724,59	3.327.022,59
CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA		1.378.922,08	1.378.922,08
INSULA SPA	428.220,00	4.966.010,00	5.394.230,00
MUVE		112.850,00	112.850,00
TEATRO LA FENICE		854.000,00	854.000,00
TOTALE INTERVENTI LETTERE A) E B)	1.568.462,25	14.726.319,74	16.294.781,99
	piano emergenze lettera B secondo stralcio		TOTALE SPESE
TRASFERIMENTO DALLO STATO	84.047.295,59		
SPESE PER SOGGETTO GESTORE:			
AVM		1.486.040,00	
INSULA		12.544.528,00	
VERITAS		1.175.300,00	
COMUNE DI VENEZIA		17.233.229,00	
CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA		1.860.207,00	
MUVE		140.300,00	
TEATRO LA FENICE		1.756.800,00	
AUTORITA' SISTEMA PORTUALE		45.140,00	
PROVVEDITORATO OPERE PUBBLICHE		3.931.415,52	
MINISTERO BENI ARTISTICI E CULTURALI		462.454,86	
CONSIGLIO REGIONALE		163.480,00	
TOTALE SECONDO STRALCIO INTERVENTI LETTERA B)			40.798.894,38
	piano emergenze interventi lettera C		TOTALE SPESE
SPESE PER DESTINATARI:			
IMPRESE		37.133.319,00	
CITTADINI		9.820.300,00	
TOTALE SECONDO STRALCIO INTERVENTI URGENTI LETTERA C)			46.953.619,00
TOTALE SPESE IMPEGNATE			104.047.295,37

Fonte: dati forniti dalla Struttura Commissariale

Rappresenta, altresì, la struttura commissariale che, con successivi Decreti del Commissario Delegato si è provveduto, alla data dell'adempimento istruttorio, alla liquidazione delle istanze per la concessione dei contributi per l'immediato sostegno alla popolazione per un importo complessivo pari a € 19.228.425,11, per 3.414 istanze, di cui € 3.774.552,15 a favore di privati, ed € 15.453.872,96, a favore di attività sociali di culto, economiche e produttive. Tutti i provvedimenti sono stati oggetto di pubblicazione all'apposita sezione "Amministrazione Trasparente" del sito internet della struttura commissariale.

PUNTO 2):

Quanto alle attività svolte in relazione alle necessità connesse alla funzionalità del Sistema Mo.S.E. e alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'Opera la Struttura Commissariale ha rappresentato di non avere alcuna competenza su detta opera in quanto l'ambito di intervento del Commissario Delegato è limitato a "fronteggiare l'emergenza derivante dagli eventi metereologici a partire dal 12 novembre 2019", con l'esercizio delle facoltà direttamente derivanti dalla normativa di protezione civile di cui al D. Lgs. 2 gennaio 2018, n.1, territorialmente delimitata nell'ambito comunale e senza alcun riferimento, anzi con implicita esclusione, ad ogni svolgimento di funzione amministrativa relativamente alla prosecuzione e gestione dei lavori per il completamento del Mose.

Emerge, comunque, dalla documentazione versata in atti, in particolare dalla nota che il Comune di Venezia ha depositato agli atti della riunione del "Comitatone" del 26 novembre 2019⁹¹, che alla luce della grave emergenza conseguente agli eventi metereologici di cui sopra, abbia evidenziato come una serie di interventi di difesa della Città dalle acque alte siano improrogabili e direttamente ricollegabili alla realizzazione del Sistema MO.S.E.

Trattasi, in particolare, di:

- una serie di interventi di rialzo delle rive, mediante muro di protezione, in particolare a Pellestrina lato Laguna, Sant'Erasmus, Burano, Murano e nel Centro Storico di

⁹¹ La nota inerisce ai seguenti punti dell'O.d.g. "Verifica delle risorse economiche necessarie per il superamento della situazione di emergenza determinatasi a seguito degli eventi metereologici di cui allo stato di emergenza adottato con Deliberazione del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 2019"; "Fondi di cui al comma 852 dell'art. 1 della Legge 205/2017: provvedimenti inerenti e conseguenti"; "Rifinanziamento delle misure per la salvaguardia della Laguna di Venezia di cui all'art. 6 della Legge 29 novembre 1984, n. 798"; "Rifinanziamento della legge speciale per Venezia di cui all'art. 1 della Legge 29 novembre 1984, n. 798"; "Finanziamento delle "Opere di completamento della rete di marginamento delle Macroisole del SIN di Porto Marghera" per il quale il "Patto per lo sviluppo della Città di Venezia - Interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale della Città di Venezia" del 26 novembre 2016 prevedeva un primo finanziamento di 72 milioni di euro a carico del M.A.T.T.M. ed un finanziamento dei residui 178 milioni di euro"; "Stato dei lavori per la realizzazione del "MOSE" e delle opere di compensazione"; "Profili gestionali del "Mo.S.E."

Venezia a Castello, Cannaregio e Giudecca. Per alcune zone, ad esempio Castello, va unita la realizzazione di sistemi per impedire la filtrazione dell'acqua dal sottosuolo e il rigurgito dai tombini;

- definitivo completamento della rete fognaria nelle isole di Pellestrina e Sant'Erasmus, con l'installazione di un sistema di pompe adeguato alle dimensioni dell'isola stessa.

Emerge, poi, che ad un'acqua alta di livello pari a 120 cm sul m.m., si allaga già il 28% della superficie della Città Storica mentre ad un'acqua alta di livello pari a 130 cm. sul m.m., si allaga il 46% della superficie della Città Storica con riferimento alle sole aree di viabilità pedonale pubblica (e non all'intera area della città).

In conseguenza -si legge nella nota- *“è evidente a chiunque che non è sufficiente il Sistema Mo.S.E., ma servono una serie di interventi immediati a tutela della popolazione”*. Quanto, poi, al punto relativo allo stato dei lavori per la realizzazione dell'opera stessa e di quelle connesse di compensazione, nella nota si evidenzia la necessità per la città di Venezia di conoscere:

- *“lo stato di attuazione attuale del progetto Mo.S.E. in senso stretto, cioè lo stato delle paratoie, degli impianti che le sollevano, delle loro componenti meccaniche, le manutenzioni programmate e necessarie, etc.;*
- *lo stato di attuazione del “Piano generale degli interventi”, allegato alla legge speciale 139/92 e adeguato e integrato nel tempo, che prevedeva una serie di interventi di difesa locale degli abitati lagunari, difesa dalle mareggiate, difesa ambientale e messa in sicurezza di siti inquinati, protezione e ricostruzione di habitat lagunari;*
- *lo stato di attuazione del “Piano Morfologico della Laguna”, approntato nel 1992 ed ancora non terminato, che avrebbe dovuto disciplinare la ricalibratura dei canali lagunari, l'impiego dei sedimenti per la ricostruzione di velme e barene, la protezione delle barene in erosione, la rinaturalizzazione di aree lagunari bonificate, come nel caso delle casse di colmata, il sovrizzo dei fondali per ridurre il moto ondoso e il loro consolidamento attraverso il trapianto di fanerogame. Il programma avrebbe dovuto occuparsi anche dei lavori per il ripristino delle sponde delle 12 isole minori, per arrestarne il processo di erosione e di degrado, soprattutto attraverso interventi di risanamento e stabilizzazione degli argini;*
- *lo stato di attuazione del “Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale”, interventi destinati al ripristino morfologico e alla salvaguardia ambientale della Laguna, per dar corso all'impegno che il Governo italiano si è assunto nei confronti della Commissione Europea. In particolare, sono state previste risorse pari a € 266*

milioni di euro, già assegnate dal CIPE, per queste misure. L'attuazione del Piano è iniziata nel 2007 e non è ancora stata terminata".

Altro aspetto sollevato dal Comune inerisce, poi, alla definizione della struttura per la gestione del Sistema Mo.S.E. e per l'operatività delle dighe mobili in quanto, ad avviso del Commissario, "manca il raccordo con:

- *il Comune di Venezia "in ragione delle funzioni svolte e competenze acquisite con il proprio Centro previsioni e segnalazioni maree vera e propria eccellenza riconosciuta a livello scientifico e internazionale";*
- *la città metropolitana di Venezia in ragione delle competenze in materia di Salvaguardia e di risanamento della Città di Venezia e dell'ambiente lagunare ex art.18 L. 114/2014".*

2.5 Risultanze dell'attività istruttoria svolta in relazione alla realizzazione del Sistema Mo.S.E.

L'attività istruttoria per tale ambito ha coinvolto, per quanto di competenza di ciascuno, il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto -Trentino - Alto Adige - Friuli- Venezia Giulia, il Consorzio Venezia Nuova -Gestione Straordinaria e Temporanea- nelle persone degli Amministratori Straordinari, il Commissario Straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E., la Regione del Veneto.

Le risultanze dell'analisi svolta, di seguito riportate, emergono con evidenza dalla complessa ed articolata attività istruttoria, dalla documentazione acquisita, dalle verifiche compiute e dalla valutazione delle controdeduzioni formulate da tutti i Soggetti coinvolti, anche in sede di audizioni formali e di contraddittorio finale.

Fornito sinteticamente il quadro contrattuale e finanziario dell'opera in esame con analisi delle criticità ivi contenute, segnalate concordemente da entrambe le Parti del rapporto concessorio, gli approfondimenti sono stati rivolti, in particolare, sul percorso attuativo delle opere di regolazione delle maree e di quelle complementari e connesse, ormai in fase di conclusione.

Partendo dall'analisi del cd. "atto di completamento" (Sesto Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale⁹²) e successivo Atto Attuativo⁹³ con cui è stata contrattualizzata l'ultima tranche di finanziamento, l'attività istruttoria posta in essere ha focalizzato l'attenzione sugli aspetti procedurali e gestionali di seguito indicati, prioritari ed essenziali per la comprensione dell'effettivo stato di realizzazione dell'opera in esame e di quelle ad esse complementari e connesse (cd. Piano Europa e opere di compensazione) e dei costi finali:

- stato di attuale avanzamento dei lavori del Sistema Mo.S.E., dell'esecuzione contrattuale delle singole parti e/o componenti dell'intera opera e delle operazioni di collaudo espletate in corso d'opera;
- vizi, difetti e difformità esecutive accertate e misure adottate per la loro eliminazione e per la riconduzione dei lavori alla corretta esecuzione dell'opera ed alla sua completa funzionalità;

⁹² Atto Aggiuntivo rep. n. 8746 del 30 marzo 2017.

⁹³ Atto Attuativo rep. 8756 del 23/11/2017 (48° Atto attuativo della Convenzione Generale).

- maggiori costi contrattuali sostenuti/da sostenere per la rimessione in pristino e/o per la remunerazione delle prestazioni d'opera ulteriori rispetto alle previsioni contrattuali, disposte per la eliminazione dei medesimi vizi, difetti e difformità esecutive;
- stato di avanzamento dei lavori, stato di realizzazione del cronoprogramma previsto per il completamento dell'opera e per l'avviamento funzionale, opere tuttora da eseguire, tempi di esecuzione e costi tuttora da finanziare, questioni insorte nella gestione commissariale;
- Piano di avviamento dell'opera, modalità di esecuzione del medesimo, tempi programmati e costi sostenuti e/o previsti, anche di natura accessoria;
- costo finale dell'opera, eventuali costi accessori e/o aggiuntivi, stato dei finanziamenti, stato dei pagamenti liquidati e dei pagamenti tuttora da liquidare in corrispondenza dei diversi stati di avanzamento dei lavori;
- stato del contenzioso avviato dal Consorzio Venezia Nuova e/o da associazioni di lavoratori, da ditte ed imprese nei confronti dell'Amministrazione per la remunerazione di prestazioni d'opera riconducibili alla esecuzione del sistema Mo.S.E. e transazioni.

2.5.1 Quadro contrattuale e finanziario dell'opera.

Come già in precedenza evidenziato (par. 2.2.1), gli atti principali che regolano il rapporto tra l'ex Magistrato alle Acque di Venezia - oggi provveditorato alle OO.PP per il Veneto - Trentino -Alto Adige - Friuli- Venezia Giulia - e il Consorzio Venezia Nuova sono, oltre alla già citata convenzione rep. n. 7191/1991- che approva e affida il Piano Generale degli Interventi per la salvaguardia di Venezia- gli ulteriori Atti Aggiuntivi e Attuativi alla stessa e gli Atti Aggiuntivi degli Atti Attuativi.

2.5.1.1 Disciplina specifica

Emerge dagli Atti, che nell'ambito della concessione in essere tra il Magistrato alle Acque ed il Consorzio Venezia Nuova, è stata dettata una disciplina *ad hoc* per la realizzazione

delle opere di regolazione delle maree⁹⁴ le quali, quindi, sono estratte dal contesto del “Piano Generale degli interventi” dettato per la salvaguardia della Laguna in generale.

Il Sistema Mo.S.E., come affermato in atti⁹⁵, “*costituisce un unicum, sia per le sue caratteristiche di identificazione progettuale, sia sul piano finanziario e di investimento, sia sul piano contrattuale. Se è vero che, rispetto al Piano Generale degli Interventi, i singoli atti attuativi rappresentano stralci non funzionali del Piano stesso **in funzione, esclusivamente, dei finanziamenti disponibili, a maggior ragione per il sistema MOSE i singoli atti attuativi hanno ancor più un valore esclusivamente descrittivo, di allineamento di un programma di lavori alla effettiva disponibilità delle risorse finanziarie prestabilite, quindi di successivi passi nella realizzazione di WBS già previste e associate ad un prezzo***”.

Si osserva, tuttavia, sul punto che la Convenzione Generale rep. n. 7191/1991, diversamente da quanto sopra riportato, stabilisce espressamente nei “Considerato” dell’Atto, che il Piano Generale degli Interventi “*può essere realizzato per lotti funzionali -suddivisibili, a loro volta, in stralci- in ragione della categoria e connessione degli studi, delle sperimentazioni e delle opere da realizzare”*. La prescrizione viene poi confermata nell’art. 2 dell’atto convenzionale in cui si dispone che: “*l’esecuzione delle attività di studio, progettazione, sperimentazione ed esecuzione delle opere di cui al comma precedente (gli “Interventi”) avrà luogo sulla base del Piano Generale degli Interventi, allegato sub C1 alla presente Convenzione. Gli “Interventi” saranno realizzati dal Concessionario per lotti funzionali -eventualmente suddivisibili per stralci- in ragione dei finanziamenti via via disponibili”, nonché in tutti gli Atti successivi nonostante, come già rappresentato in precedenza (par. 2.2.1 in relazione agli Atti Aggiuntivi e Attuativi a valere sui fondi Mo.S.E.) la Convenzione Generale rep. n.7191/1991 sia stata più volte rivisitata.*

⁹⁴ Nella nota sopra richiamata (All.6) il Provveditore precisa che: “*Con l’atto rep. 8067 si definiscono due percorsi: quello avviato con la Convenzione generale (Atto rep. n. 7191 del 1991), che riguarda il piano degli interventi nell’ambito della salvaguardia della laguna in generale e definisce i rapporti di servizio e gli strumenti di carattere generale quali il Servizio Informativo; il secondo, estratto dal contesto generale del Piano, che riguarda le opere alle bocche, si concentra su uno degli aspetti del Piano - il sistema MOSE - e gli conferisce una identità precisa (...)*”. Ciò ha comportato la modifica di alcuni punti della Convenzione Generale 7191/1991 e, in conseguenza, nell’ambito della concessione in essere tra il Magistrato alle Acque ed il Consorzio Venezia Nuova, è stata dettata una disciplina *ad hoc* per la realizzazione delle opere di regolazione delle maree, chiarendo anche che “*dall’oggetto dell’atto restano esclusi gli interventi ricompresi nel Piano Generale degli Interventi diversi dalle opere di regolazione delle maree, per i quali restano efficaci le norme della Convenzione Generale e dei suoi atti attuativi*”.

⁹⁵ All.6 “Osservazioni sul Rapporto conclusivo del Gruppo interistituzionale di cui al DM 11 del 24 gennaio 2018” alla nota prot. n. 39579 del 16.11.2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5650 del 17.11.2020) del Provveditore Interregionale.

In relazione al Sistema Mo.S.E. assumono rilievo, in particolare, gli Atti Aggiuntivi rep. n. 7950 del 2002⁹⁶; rep. n. 8067 del 2005⁹⁷; rep. n. (8658) - 8690 del 2015⁹⁸; rep. n. 8694 del 2015⁹⁹; rep. n. 8746 del 2017¹⁰⁰.

Dall'analisi della documentazione tutta acquisita emerge che le cd. "**WBS**" (*Work Breakdown Structures*) sono i lotti funzionali a corpo relativi ai lavori alle bocche di porto e alle attività a questi collegati e che nel "*Piano di esecuzione degli interventi da realizzare per il completamento delle opere di regolazione delle maree*" le WBS sono 61.

Ogni WBS viene suddivisa in elementi stralcio (cd. "**WBE**" - *Work Breakdown Elements*) in relazione alle risorse via via disponibili. La WBE coincide con il progetto operativo (**OP**) e assume la denominazione di OP accompagnato da un numero progressivo e dal titolo dell'intervento solo quando la WBE viene sottoposta all'esame del CTA (Comitato Tecnico Amministrativo, in precedenza CTM-Comitato Tecnico di Magistratura).

Le singole WBS e WBE, nel loro insieme, costituiscono il progetto definitivo del Mo.S.E.

Il documento composto dal quadro economico del singolo Atto Attuativo e dalle schede tecniche degli interventi non ancora descritti in Atti precedenti, che trovano copertura finanziaria nell'Atto stesso, costituisce il cd. "**Piano Operativo**".

Nel corso dello sviluppo degli Atti Attuativi può ravvisarsi la necessità di modificare il Piano Operativo in quanto quello iniziale è costituito da una serie di interventi i cui importi

⁹⁶ **Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale.** Ha recepito quanto concordato tra lo Stato italiano e l'Unione Europea in ambito di chiusura della procedura di infrazione che quest'ultima aveva proposto per l'affidamento al Consorzio Venezia Nuova dei lavori e delle attività di Salvaguardia di Venezia e della sua laguna, ritenuto contrario ai principi di concorrenza e di libero mercato. Sono stati stralciati dal Piano Generale degli Interventi i lavori di difesa delle *insulae* e si è concordato di affidare le opere meccaniche ed elettromeccaniche (che costituiscono parte del sistema Mo.S.E.) tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto, quindi, delle regole della concorrenza. Per queste, la Funzione stazione viene assunta dal Consorzio Venezia Nuova.

⁹⁷ **Terzo Atto Aggiuntivo alla convenzione Generale.** Regola il cd. "prezzo chiuso" (prezzo complessivo) di tutte le attività, anche di natura sperimentale e di studio, comunque connesse alle opere di regolazione delle maree. Il "prezzo chiuso" si riferisce alle sole opere di cui all'allegato a) del contratto, comprendente opere di regolazione delle maree, indagini tecniche, sorveglianza, interventi morfologici, studi, espropri e interferenze, ad esclusione dell'infrastrutturazione dell'area nord dell'arsenale di Venezia e del monitoraggio ambientale. Le attività da realizzarsi "a misura" (interventi morfologico-ambientali, studi, indagini, monitoraggi, ecc.) sono soggette alle clausole della Convenzione Generale rep. n. 7191/1991. Il "Prezzo chiuso" avrebbe dovuto consentire la programmazione dell'impegno economico alla luce di un costo dell'opera predefinito.

⁹⁸ **Quarto Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale.** Segue alla ricusazione del visto di legittimità per l'Atto 8670/2014 (vedi deliberazione n. 193/2015/PREV). Riporta due numeri di repertorio in quanto l'originario Atto rep. 8958/2014 non è stato inoltrato all'Ufficio di Controllo di legittimità di questa Sezione per il prescritto controllo di legge e, quindi, (come precisato nel par. 1.4), sebbene esistente, l'Atto non ha mai acquistato efficacia. In conseguenza, attraverso il successivo Atto rep. n. 8690/2015, allo stesso tempo Atto Aggiuntivo e Atto Attuativo della Convenzione Generale, che ha emendati i vizi dell'Atto ricusato, è stato riformulato il testo, integrato/modificato e coordinato, dell'Atto privo di efficacia al fine di poterlo sottoporre ai controlli di legge.

⁹⁹ **Quinto Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale.** Adegua il contratto generale e i suoi successivi Atti Aggiuntivi e Attuativi alla "direttiva legalità" di cui al d.l. 90/2014. Atto Aggiuntivo noto a questa Sezione solo per via indiretta in quanto non assoggettato a controllo preventivo di legittimità.

¹⁰⁰ **Sesto Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale.** Trattasi del cd. "Atto di completamento".

lordi complessivi sono solo stimati e diventano definiti al momento della loro approvazione con D.P., dopo aver acquisito il parere del CTA, possono modificarsi nel corso dello sviluppo degli interventi, per varianti e vengono definitivamente fissati con l'approvazione dei singoli certificati di collaudo.

Emerge con evidenza, dagli atti, che le opere alle bocche di porto e gli interventi connessi (infrastrutturazioni all'Arsenale e Piano Europa) che costituiscono il Sistema Mo.S.E. vengono realizzati per fasi o stralci, inseriti nei vari Atti Attuativi individuati in funzione delle disponibilità finanziarie. La distribuzione della disponibilità delle risorse statali necessarie per la realizzazione dell'opera in un arco temporale dilatato ha fatto sì che gli interventi del Sistema Mo.S.E. venissero suddivisi in numerosissimi stralci concretizzando, perciò, una frammentazione degli interventi stessi per i cui effetti si rinvia al successivo paragrafo 2.5.2.

2.5.1.2 Cronoprogramma

Va, altresì, evidenziato che - come confermato anche dal Provveditore Interregionale alle Opere Pubbliche¹⁰¹ - gli interventi individuati nel "*Piano di esecuzione delle opere da realizzare per il completamento delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto*" allegato all'atto rep. 8067/2005 sono stati avviati mediante stralci parallelamente alle risorse finanziarie via via disponibili, sulla base del Cronoprogramma che prevedeva **l'ultimazione dell'opera nel 2012, a patto che le risorse finanziarie fossero state assegnate con scansione temporale e con entità definite nell'allegato Piano dei finanziamenti.**

Risulta in atti che il Cronoprogramma iniziale è stato successivamente aggiornato nel 2008¹⁰² per tenere conto delle effettive scansioni temporali dell'assegnazione delle risorse finanziarie, atteso che le stesse si erano via via discostate da quelle in origine prefigurate nel citato Piano dei finanziamenti.

Il cronoprogramma aggiornato al 2009 prevedeva **il completamento del "Sistema Mo.S.E." nel 2014 a condizione che fosse rispettata la nuova scansione temporale dell'assegnazione e della disponibilità delle ulteriori risorse finanziarie necessarie.**

In seguito, il cronoprogramma è stato ulteriormente rimodulato nel 2015 con il 2° Atto Aggiuntivo (rep. n. 8690/2015) al 43° Atto Attuativo (rep. n. 8602/2013) della Convenzione

¹⁰¹ Relazione prodotta in risposta alla prima richiesta istruttoria (già citata in precedenza), in particolare punto 3.

¹⁰² Atto Attuativo delle Convenzione Generale rep. n. 8308/2008 (31° Atto), allegato sub lett. "D".

Generale che ha aggiornato il cronoprogramma generale del Sistema Mo.S.E. e differito la fine dei lavori al 30 giugno 2018.

Infine, con il 6° Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale (cd. "Atto di completamento") e con il 48° Atto Attuativo della stessa, di cui si dirà più avanti, il cronoprogramma è stato definitivamente rivisto.

Ad oggi la consegna delle opere e l'inizio della gestione è prevista per il 31 dicembre 2021.

2.5.1.3 Tracciabilità dei flussi finanziari

Complessivamente, al Sistema Mo.S.E. si riconducono 18 Atti Attuativi¹⁰³ a cui deve aggiungersi il Quinto Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale che ha recepito nel rapporto tra Amministrazione Concedente e Concessionario, la normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari (art. 1, legge 17 maggio 1999, n. 144¹⁰⁴; art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3¹⁰⁵; legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, in particolare, art. 3¹⁰⁶). Infatti, al fine di recepire le disposizioni richiamate, è stato sottoscritto tra il Provveditorato e il CVN il Quinto Atto Aggiuntivo alla Convenzione generale del 1991 che

¹⁰³ **Rep. 8014/2003** - (21° Atto Attuativo) - 22 dicembre 2003; **Rep. 8015/2003** - (22° Atto Attuativo) - 22 dicembre 2003; **Rep. 8100/2005** - (25° Atto Attuativo) - 19 dicembre 2005; **Rep. 8245/2007** - (30° Atto Attuativo) - 3 dicembre 2007; **Rep. 8249/2007** - (28° Atto Attuativo) - 28 dicembre 2007; **Rep. 8276/2008** - (33° Atto Attuativo) - 29 luglio 2008; **Rep. 8308/2008** - (31° Atto Attuativo) - 16 dicembre 2008; **Rep. 8384/2009** - (35° Atto Attuativo) - 4 novembre 2009; **Rep. 8461/2010** - (39° Atto Attuativo) - 19 novembre 2010; **Rep. 8492/2011** - (37° Atto Attuativo) - 30 marzo 2011; **Rep. 8510/2011** - (37° Atto Attuativo) - 27 luglio 2011; **Rep. 8561/2012** - (40° Atto Attuativo) - 11 aprile 2012; **Rep. 8563/2012** - (41° Atto Attuativo) - 4 maggio 2012; **Rep. 8602/2013** - (43° Atto Attuativo) - 8 febbraio 2013; **Rep. 8700/2015** - (45° Atto Attuativo) - 10 novembre 2015; **Rep. 8701/2015** - (46° Atto Attuativo) - 10 novembre 2015; **Rep. 8741/2016** - (47° Atto Attuativo) - 20 dicembre 2016; **Rep. 8756/2017** - (48° Atto Attuativo) - 23 novembre 2017. **L'elencazione viene fornita dal Provveditore Interregionale in risposta al quesito istruttorio n. 7, Prima nota istruttoria.**

¹⁰⁴ L'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144 - "Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali" - prevede la costituzione, presso il CIPE, di un Sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP) e l'invio, da parte del CIPE, di un rapporto semestrale al Parlamento sull'evoluzione del sistema suddetto.

¹⁰⁵ L'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3 ha stabilito che, a partire dal 2003, ai fini di una migliore funzionalità della rete di monitoraggio degli investimenti pubblici, ogni nuovo progetto di investimento pubblico, nonché ogni progetto in corso di attuazione, deve essere dotato di un «Codice unico di progetto» (CUP), che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatori richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal CIPE. Successive delibere CIPE hanno articolato la disciplina del CUP (in particolare, la n. 144 del 2000 e la n. 143 del 2002). Si prevede anche la definizione di un "CUP master", al quale sono collegati altri codici parziali. Il CUP master è il codice assegnato al primo progetto di una "catena" di interventi relativi allo stesso "oggetto", e riferibili in termini di finalizzazione ad un unico disegno progettuale globale.

¹⁰⁶ La legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, in particolare, all'art. 3 prevede, al fine di prevenire infiltrazioni criminali, l'onere di tracciabilità dei flussi finanziari a carico degli appaltatori, subappaltatori e subcontraenti della filiera delle imprese, nonché a carico dei concessionari di finanziamenti pubblici anche europei, a qualsiasi titolo interessati a lavori, servizi e forniture pubbliche, disponendo anche che gli strumenti di pagamento devono riportare il Codice Identificativo di Gara (CIG) e, ove obbligatorio ai sensi del menzionato art. 11 della legge n. 3/2003, il CUP.

adeguata il contratto generale e i suoi successivi Atti Aggiuntivi e Attuativi alle suesposte prescrizioni, anche se sottoscritti antecedentemente all'entrata in vigore della normativa sopra richiamata (d.l. 90/2014) e in tutti i futuri contratti si prevede l'inserimento automatico delle disposizioni del Protocollo Operativo.

Allo stato, quindi, il Sistema Mo.S.E., ai fini della tracciabilità dei flussi finanziari viene caratterizzato da un cd. "CUP Master" mentre ciascun finanziamento si contraddistingue per un CUP specifico nell'ambito del CUP Master (lo assegna il Dipartimento della Programmazione e della Politica Economica -DIPE)¹⁰⁷.

La Sezione osserva, sul punto, che i vari CUP "specifici" attribuiti al Sistema Mo.S.E. sono stati qualificati dal DIPE¹⁰⁸ come "impropri" e idonei ad incidere <negativamente sull'efficacia del monitoraggio finanziario, sia complicando inutilmente le incombenze per le imprese della filiera (...) sia rendendo più complesse le verifiche sui movimenti finanziari attinenti al complesso delle risorse destinate alla copertura del costo del "Sistema MOSE"> in quanto gli stessi <sono riferiti ai vari finanziamenti assegnati al "Sistema MOSE" e non individuano (...) lotti funzionali>.

Sebbene il DIPE abbia espressamente chiesto l'eliminazione del riferimento al "CUP Master", unitamente all'eliminazione del passo sull'apposizione degli eventuali CUP specifici assegnati ai finanziamenti, da effettuarsi attraverso apposita postilla all'atto, o in atto integrativo, non risulta ad oggi che vi sia stata una modifica dell'atto nel senso richiesto. Detta circostanza, in uno con la iper-stratificata suddivisione del rapporto contrattuale in innumerevoli Atti convenzionali di cui si è già detto, contribuisce a complicare ancora di più la comprensione del rapporto contrattuale ed osta alla visione unitaria e trasparente dello stesso (vedi par. 2.4.1 i cui dati sono stati confermati dalle Parti del rapporto contrattuale in sede di contraddittorio).

In recepimento, quindi, di quanto previsto dalla sopra richiamata legge 13 agosto 2010, n. 136, entrata in vigore in data 07/09/2010, è stata introdotta negli Atti Attuativi Mo.S.E. e loro Atti Aggiuntivi, specifica previsione contrattuale per l'ottemperanza alle nuove disposizioni normative.

In particolare, gli Atti Attuativi della Convenzione Generale relativi al Sistema Mo.S.E. e loro Atti Aggiuntivi prevedono l'obbligo per il Concessionario di tracciare i flussi finanziari

¹⁰⁷ CUP MASTER è: D51B02000050001; i CUP Stralci sono assegnati in base al finanziamento dato. Le Delibere CIPE di riferimento sono le nn. 109/2002; 63/2003; 72/2003; 40/2004; 75/2004; 74/2006; 70/2007; 11/2008; 115/2008; 87/2010; 5/2011; 87/2011; 137/2012; 67/2013; 42/2014.

¹⁰⁸ Nota n. 0001371 del 10.03.2016.

relativamente alle erogazioni effettuate dall'Amministrazione concedente con indicazione specifica dei conti dedicati, nonché l'obbligo di indicazione del CUP relativo al singolo finanziamento da parte di questa.

Il Concessionario è altresì obbligato, per sé e per le imprese consorziate, per i subappaltatori e i sub-contraenti, ad utilizzare conti correnti bancari o postali dedicati alle commesse pubbliche, utilizzando lo strumento del bonifico bancario o postale per tutti i movimenti finanziari relativi ai lavori, ai servizi, alle forniture ed ai pagamenti rientranti nelle spese generali con le indicazioni del CUP relativo ai singoli finanziamenti del Sistema Mo.S.E.

Analogamente, gli Atti Attuativi della Convenzione Generale e loro Atti Aggiuntivi non relativi al Sistema MOSE, devono regolamentare la tracciabilità dei flussi finanziari con indicazione del CUP per il singolo intervento.

2.5.1.4 La pluralità delle fonti di finanziamento e le modalità procedurali di pagamento.

Il sistema Mo.S.E. ha avuto, nel corso degli anni, molteplici fonti di finanziamento¹⁰⁹.

Come rappresentato in atti¹¹⁰, sulla base della convenzione generale 7991/1991 e dei successivi Atti ad essa Aggiuntivi, ad ogni nuova fonte di finanziamento corrisponde:

- un capitolo di bilancio,
- uno specifico piano gestionale
- un Atto Attuativo, che poi, a sua volta, per variazioni intervenute nella somma complessivamente disponibile, può generare propri atti aggiuntivi.

Si riporta di seguito la tabella riepilogativa delle risorse assegnate al Sistema Mo.S.E. e dei correlati Atti Attuativi e Aggiuntivi, elaborata sulla base dei dati forniti dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Triveneto.

Si evidenzia che, ad un controllo incrociato tra i dati forniti dall'Amministrazione con quelli già in possesso della Sezione (protocolli e registri), emerge che, diversamente da quanto affermato dall'Amministrazione nella nota di risposta alla prima richiesta istruttoria¹¹¹, il 33° Atto Attuativo rep. n. 8276 del 29/07/2008, approvato con DP n. 10422 del 15/09/2008

¹⁰⁹ Legge n. 798/1984; Legge obiettivo; finanziamenti dal d.l. n. 159 del 1/10/2007, convertito con la legge n. 222 del 29/11/20; leggi finanziarie/di stabilità/di bilancio che si sono susseguite dal 2007 ad oggi. Quindi finanziamento diretto ex lege; mutui quindicennali etc.)

¹¹⁰ Relazione del Provveditorato di risposta alla prima richiesta istruttoria, *cit.*

¹¹¹ Tabella contenuta nella risposta al quesito istruttorio n. 3.

ed il 1° Atto Aggiuntivo allo stesso (rep n. 8399 del 23/12/2009), approvato con D.P. n. 1437 del 10/02/2010 non risultano presenti nei registri del controllo preventivo di legittimità. Trattasi, del resto, di contratti sotto-soglia comunitaria, pertanto non soggetti a tale tipologia di controllo.

Ne consegue, quindi, che gli stessi non possono essere stati registrati da questa Sezione.

SISTEMA MO.S.E. RIEPILOGO RISORSE ASSEGNATE			
			(Importi in euro)
	Delibera CIPE	Importi assegnati e contrattualizzati	Atti contrattuali Amministrazione - CVN
Fondi Legge speciale per Venezia		108.067.311,05	Vari Atti Attuativi. Il valore iniziale di 108.694.293,52 euro è stato rettificato a seguito del valore determinato dai certificati di collaudo delle opere così finanziate
1^ assegnazione CIPE	29/11/2002 n.109 25/07/2003 n. 63 29/09/2003 n. 72	494.976.217,31	21° Atto Attuativo rep. n. 8014 del 22/12/2003, approvato con DP n. 9500 del 29/01/2004 - 1° atto aggiuntivo n. 8226 del 23/05/2007, approvato con DP n. 7364 del 21/06/2007 - 2° atto aggiuntivo n. 8462 del 19/11/2010, approvato con DP n. 14784 del 17/12/2010 22° Atto Attuativo rep. n. 8015 del 22/12/2003, approvato con DP n. 9499 del 29/01/2004 - 1° atto aggiuntivo n. 8512 del 27/07/2011, approvato con DP n.9741 del 22/09/2011
2^ assegnazione CIPE	29/09/2004 n. 40 20/12/2004 n. 75 03/08/2007 n. 70 (*) (*) per aumento volume investimento	688.100.000,00	- 25° Atto Attuativo rep. n. 8100 del 19/12/2005, approvato con DP n. 11719 del 20/12/2005 - 1° atto aggiuntivo n. 8279 del 29/07/2008, approvato con DP n. 10419 del 15/09/2008
Incremento 2^ assegnazione CIPE	06/12/2011 n. 87	36.700.000,00	- 2° atto aggiuntivo rep. n. 8609 del 27/03/2013, all'atto attuativo rep. n. 8100/2005, approvato con D.P. 4638 del 10/04/2013
Decremento per minori netti ricavi e utilizzo diretto residua disponibilità gestionale 2015 e 2016		-830.897,52	- 3° Atto Aggiuntivo rep n. 8730 del 06/10/2016, approvato con D.P. n. 360/RD del 09/05/2017
		897.573,50	Interessi compensativi maturati sulle erogazioni effettuate dall'Istituto Finanziatore (contratto di mutuo a valere su 2^ assegnazione CIPE) 33° Atto Attuativo rep. n. 8276 del 29/07/2008, approvato con DP n. 10422 del 15/09/2008 (contratto sotto soglia)* - 1° Atto Aggiuntivo rep n. 8399 del 23/12/2009, approvato con D.P. n. 1437 del 10/02/2010** * Atto non risultante nei registri del controllo preventivo di legittimità (contratto sotto-soglia comunitaria, quindi non soggetto a tale tipologia di controllo) ** Atto non risultante nei registri del controllo preventivo di legittimità di questa Sezione.
3^ assegnazione CIPE		380.000.000,00	- 28° Atto Attuativo rep. n. 8249 del 28/12/2007, approvato con DP n. 551 del 21/01/2008
	29/03/2006 n.74	288.547,31	Interessi compensativi maturati sulle erogazioni effettuate dall'Istituto Finanziatore (contratto di mutuo a valere sulla 3^ assegnazione CIPE): - 39° Atto Attuativo rep. n. 8461 del 19/11/2010, approvato con DP n. 14785 del 17/12/2010
D. l. n. 159 del 2007 convertito con Legge n. 222/2007	9.11.2007 presa d'atto	170.000.000,00	- 30° Atto Attuativo rep. n. 8245 del 03/12/2007, approvato con DP n. 15157 del 05/12/2007

4^ assegnazione CIPE	03/08/2007 n.70	243.170.000,00	- 31° Atto Attuativo rep. n. 8308 del 16/12/2008, approvato con DP n. 15313 del 30/12/2008	
5^ assegnazione CIPE	31/01/2008 n. 11	400.000.000,00	- 35° Atto Attuativo rep. n. 8384 del 04/11/2009, approvato con DP n. 13598 del 16/11/2009	
6^ assegnazione CIPE	18/12/2008 n. 115	320.000.000,00	- 37° Atto Attuativo rep. n. 8492 del 30/03/2011, approvato con DP n. 3333 del 04/04/2011 - 1° atto aggiuntivo n. 8687 del 14/05/2015, approvato con DP n.122/RD del 8/06/2015	
		480.000.000,00	- 38° Atto Attuativo rep. n. 8510 del 27/07/2011, approvato con DP n. 8035 del 02/08/2011 - 1° atto aggiuntivo n. 8729 del 6/10/2016, approvato con D.P. 365/RD del 9/05/2017	
7^ assegnazione CIPE	18/11/2010 n. 87	230.000.000,00	- 40° Atto Attuativo rep. n. 8561 del 11/04/2012, approvato con DP n. 4340 del 17/04/2012	
8^ assegnazione CIPE	05/05/2011 n. 5	106.000.000,00	- 41° Atto Attuativo rep. n. 8563 del 4/05/2012, approvato con DP n. 5481 del 10/05/2012	
Legge n. 228 del 24/12/2012 - Legge di Stabilità per il 2013 e s.m.i. (comprende 9^ assegnazione CIPE progressivamente ridotta)	09/09/2013 n. 67 presa d'atto 10/11/2014 n. 42		- 43° Atto Attuativo rep. n. 8602 del 08/02/2013, approvato con DP n. 4005 del 27/03/2013 - 1° atto aggiuntivo rep. n. 8650 del 28/02/2014, approvato con D.P. n. 4672 del 24/04/2014 - atto rep. n. 8658 del 16/05/2014 (2° aggiuntivo all'Atto 8602/2013 e 4° atto aggiuntivo alla Convenzione Generale - ATTO INEFFICACE)	
Legge n. 147 del 27/12/2013 - Legge di Stabilità per il 2014 e s.m.i.				- Atto rep. n. 8690 del 14/05/2015 (2° Atto Aggiuntivo al 43° Atto Attuativo e 4° Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale) - integrativo e modificativo, dell'atto rep. 8658/2014, approvato con D.P. n. 94/RD del 21/05/2015,
Legge n. 190 del 23/12/2014 - Legge di Stabilità per il 2015		866.358.929,00	376.510.860,00	
Rifinanziamento in Tab E della Legge n. 147/2013		137.000.000,00		
10^ assegnazione CIPE - parte A	21/12/2012 n. 137	62.142.918,60 15.535.729,65	- 45° Atto Attuativo rep. n. 8700 del 10/11/2015, approvato con D.P. n. 986/RD del 22/12/2015 Contributi residui ex cap. 7060 MIT per gli anni 2011 - 2014 in utilizzo diretto (da Decreto Interministeriale 1/04/2015 n. 119 e suo Allegato 1 originario). Contributi residui ex cap. 7060 MIT per anno 2015 da nuovo Allegato 1 al Decreto Interministeriale 1/04/2015 n. 119 - 1° atto aggiuntivo n. 8731 del 6/10/2016, approvato con DP n. 367/RD del 9/05/2017 come da nuovo Allegato 1 al Decreto interministeriale 1/04/2015 n. 119.	
11^ assegnazione CIPE	09/09/2013 n. 67	67.687.148,61	- 46° Atto Attuativo rep. n. 8701 del 10/11/2015, approvato con D.P. n. 977/RD del 21/12/2015 Importi di cui al Fondo revoche già assegnati in via programmatica dal CIPE in data 21.12.2012 e assegnati in via definitiva in data 9.09.2013.	

10^ assegnazione CIPE - parte B	21/12/2012 n. 137	88.464.270,35	- 47° Atto Attuativo rep. n. 8741 del 20/12/2016, approvato con DP n. 368/RD del 9/05/2017 Volume di investimento da contratto di prestito con BEI a valere sui Contributi residui ex cap. 7060 MIT per gli anni 2016 - 2024 del valore complessivo di 102.097.510,72 euro, come da nuovo Allegato 1 al Decreto Interministeriale 1/04/2015 n. 119.
Ultima assegnazione per completament o del "Sistema MOSE" Legge di Bilancio 2017 (art. 1, comma 140, della Legge n. 232 dell'11 dicembre 2016)	-----	221.000.000,00	- 48° Atto Attuativo rep. n. 8756 del 23/11/2017, approvato con D.P. n. 1041/RD del 29/11/2017, registrato alla Corte dei conti il 20/02/2018. Importi di cui alla Legge di Bilancio 2017 che ha istituito e finanziato, nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), un "Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese" (art. 1, comma 140, della Legge n. 232 dell'11 dicembre 2016 - Legge di Bilancio 2017), il cui utilizzo è disposto con uno o più D.P.C.M. su proposta del Ministro dell'Economia e Finanze, di concerto con i Ministri interessati.
TOTALE IMPORTI ASSEGNATI E CONTRATTUALIZZATI		5.492.068.607,86	

Fonte: dati forniti dal Provveditorato alle Opere Pubbliche

In relazione, poi, alle procedure attivate sul piano dei pagamenti, il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche ha rappresentato che:

"1) Per il capitolo 7060: il Magistrato alle Acque di Venezia (oggi Provveditorato), sulla base di SAL, autorizza i pagamenti; una banca effettua il pagamento al Consorzio Venezia Nuova. (Nel caso in cui il contratto di mutuo si sia esaurito prima dello spirare del finanziamento o sia venuto meno per altre ragioni, la Direzione Generale Coordinamento territoriale, che garantisce questa generazione di mutui, si sostituisce alla banca ed effettua direttamente il pagamento al CVN).

2) Per il capitolo 7200: i relativi pagamenti sono effettuati sulla base di SAL dal Magistrato alle Acque-Provveditorato su piattaforma SICOGE. A questo capitolo fanno capo gli atti

- *Rep n. 8701 (e suoi atti aggiuntivi) sul Piano Gestionale 1;*
- *Rep 8602 (e suoi atti aggiuntivi) sui Piani Gestionali 2 e 3.*
- *Rep. 8756 sul Piano Gestionale 4*

3) Altri capitoli di bilancio (ad esempio il 7187) in conto capitale, ormai in via di esaurimento".

In relazione al cap. 7060 il Provveditorato ha precisato che: in base alla legge 139/1992 (art. 1, comma 2), il Consorzio Venezia Nuova, a valere sui contributi pluriennali, è stato autorizzato *"a contrarre (...) mutui con ammortamento sino a quindici anni con istituti di credito speciale, o sezioni autonome specializzate, con oneri di ammortamento per capitali ed interessi a carico dello Stato"* e che, quindi, gran parte delle risorse destinate al "Sistema Mo.S.E." sono state assegnate al concessionario dal CIPE, sotto forma di contributi quindicennali suscettibili di attivare un certo volume di investimento (anch'esso deliberato dal CIPE), con modalità di

attualizzazione definite dai vari Decreti Interministeriali. Sono stati, pertanto, progressivamente sottoscritti dal concessionario vari contratti di finanziamento con Istituti finanziatori, individuati tramite gara o direttamente, come nel caso della BEI, ai quali lo Stato versa annualmente il contributo, a fronte di delega all'incasso¹¹², rilasciata dal Consorzio Venezia Nuova, per ripagare erogazioni ed interessi.

Alla luce di detto quadro finanziario di riferimento, l'Amministrazione Concedente e il concessionario hanno sottoscritto vari atti contrattuali attuativi della Convenzione Generale rep. n. 7191/1991 aventi copertura finanziaria a valere su tali risorse. E' stato, altresì, precisato che *"il pagamento alla banca è effettuato dalla Direzione generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali, previa approvazione del SAL da parte del Provveditorato"*.

In relazione al cap. 7200, il Provveditorato ha ripercorso le novità introdotte con le leggi di stabilità che, a partire dal 2013, di anno in anno hanno finanziato l'opera (a volte anche riducendo assegnazioni precedenti¹¹³) unitamente alla cronistoria dei finanziamenti relativi agli Atti Attuativi sopra menzionati, evidenziando i fattori che, per taluni di essi, hanno fatto venir meno la programmazione assentita all'atto della loro sottoscrizione.

La corresponsione del dovuto avviene mediante l'applicazione delle norme sulla contabilità dei lavori e quindi con il pagamento degli stati di avanzamento prodotti dal Concessionario e su cui l'Ufficio preposto, dopo le verifiche previste, emette il relativo Certificato di Pagamento e lo trasmette alla divisione amministrativa dell'Istituto al fine dell'emissione della relativa Autorizzazione di pagamento, la quale è sottoposta, prima dell'effettivo pagamento, alla verifica preventiva da parte della Ragioneria Territoriale dello Stato.

I lavori, distinti per opera (OP), sono pagati per convenzione, attingendo dal capitolo *"7200 - spese per la realizzazione del sistema Mose"*.

Il Concessionario, a fronte dei finanziamenti ripartiti con le delibere CIPE e stante la necessità di poter disporre di una diversa liquidità rispetto allo sviluppo dei finanziamenti ha spesso individuato nella Banca Europea Investimenti l'istituto finanziatore che potesse anticipare al CVN le somme necessarie allo svolgimento delle attività in fase di consegna.

¹¹² La delega all'incasso, si afferma in atti, non determina la sostituzione del provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche nelle obbligazioni del CVN nei confronti con la BEI.

¹¹³ d.l. 102/2013 conv. con mod. dalla l. n. 124/2013, che ha operato dei "tagli lineari". Inoltre, il comma 145 dell'art. 1 della L. 228/2012 ha destinato una quota pari al 5% delle risorse di cui al precedente comma 184, a decorrere dall'anno 2014, ai Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti, previa ripartizione eseguita dal Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo di cui all'art. 4 L. 798/1984. Le somme stanziare con Legge di Stabilità 2013, infatti, inizialmente individuate in 1.094,75 milioni di euro, sono state poi de-finanziate nel corso dell'anno per un importo di 121 milioni di euro, cosicché le somme effettivamente stanziare sono state pari a 973 milioni di euro (tale importo ha poi subito ulteriori decurtazioni nel corso del 2014).

In Relazione ai pagamenti, il Provveditorato evidenzia¹¹⁴ anche che:

- i pagamenti alla BEI e al concessionario sono effettuati direttamente dal Provveditorato Interregionale alle OO.PP., a partire dall'anno 2013, sino alla concorrenza della somma autorizzata per ciascun anno dall'art. 1, commi 184 e 185 della legge n. 228/2012 e s.m.i., nonché dall'art. 1, comma 71, della legge n. 147/2013 e s.m.i. e dalla legge n. 190/2014 -Tabella E;
- in conformità alla legislazione sulla contabilità di Stato, necessariamente recepita negli Atti del rapporto concessorio, i pagamenti devono essere eseguiti solo a fronte di SAL, cioè, di lavori eseguiti per cui, alla base di ogni pagamento deve esservi un documento che attesti l'avvenuta esecuzione di un'attività o di un intervento (o di una sua parte). In mancanza di lavori e in assenza di progetti esecutivi, non possono esservi pagamenti;
- a seguito della sottoscrizione del prestito tra CVN e BEI è stata messa a punto una procedura per il pagamento dei SAL al Consorzio Venezia Nuova e alla BEI le cui basi si rinvergono in parte nell'Atto Attuativo rep. 8602/2013 e suoi atti aggiuntivi e, in parte, nell'impostazione generale del rapporto di concessione per cui, seguendo un criterio esclusivamente contabile, l'allora Magistrato alle Acque avrebbe provveduto ad esaminare e pagare i **SAL (Stato di Avanzamento Lavori)**; diversamente, i **SIL (Stato Interno Lavori)**¹¹⁵ che accertano l'effettivo andamento

¹¹⁴ Relazione citata in risposta alla prima richiesta istruttoria e All.6 alla nota inoltrata a seguito dell'audizione del 14 ottobre 2020.

¹¹⁵ Nella sostanza, i SIL (che sono visti dal RUP) costituiscono titolo per ricevere il pagamento dalla BEI, nei limiti del prestito accordato, quale anticipazione sul pagamento dei lavori consegnati sotto riserva di legge, in quei casi in cui il Provveditorato non ha la relativa disponibilità finanziaria.

“L'importo totale dei SIL, certificati dal RUP, costituisce, il limite massimo per la richiesta di finanziamento concedibile, la cui entità rientra nella discrezionalità del Concessionario, che potrebbe richiedere un importo inferiore all'importo attestato dal RUP. Successivamente a tale fase, l'Amministrazione non ha più contezza - in quanto non più di interesse - dello sviluppo del SIL medesimo, che è e resta atto interno del Concessionario.

Il SAL è, invece, il documento in base al quale l'Amministrazione provvede ai pagamenti.

Nel SAL è indicato:

1. *la tipologia dell'opera (ad esempio: “OP/374 – 10 Bocca di Malamocco: spalla lato sud -inserimento architettonico delle opere in vista lato spalla sud”);*
2. *l'importo dei lavori con l'indicazione se gli stessi sono a corpo o a misura;*
3. *la data di consegna dei lavori;*
4. *la descrizione dei lavori e delle somministrazioni;*
5. *lo stato di avanzamento dei lavori e delle somministrazioni alla data “X”.*

Nel documento non è riportato, invece, se, per quell'opera, il Consorzio ha ricevuto finanziamenti dalla BEI”

(...)

Nei SIL (relativi alle Opere, agli Studi, al Servizio Informativo) viene indicata:

- *la codificazione (art.) della commessa;*
- *l'unità di misura, il prezzo unitario, l'importo totale della stessa;*
- *la quantità e l'importo eseguito nel mese e nel periodo precedente;*
- *la quantità progressiva e l'importo progressivo,*

senza fare, tuttavia, alcuna indicazione all'impresa/soggetto incaricato allo svolgimento dell'attività descritta nel documento.

- contabile dei lavori tra Consorzio Venezia Nuova e singole imprese esecutrici, si prevedeva fossero vistati dal dirigente dell'Ufficio Salvaguardia nella sua funzione di RUP al solo fine di attestare, ad una data certa, quanto dichiarato dal Direttore lavori affinché il CVN potesse accedere alla corrispondente quota di prestito BEI;
- i SIL e i SAL hanno funzioni diverse in quanto: *“il SIL è contabilità interna al Concessionario, utilizzata, previa attestazione del RUP, per ottenere rate di finanziamento bancario, solo a tal fine preso in considerazione dall'Amministrazione/RUP. Successivamente a tale fase l'Amministrazione non ha più contezza, in quanto non più di interesse, dello sviluppo del SIL medesimo, che è e resta atto interno del concessionario. Il SAL è il solo documento che costituisce titolo per l'Amministrazione per procedere, verificatane al correttezza, al pagamento”*. A tal proposito il provveditorato precisa ulteriormente che: *“il SIL generalmente, nella stragrande maggioranza dei casi, non coincide con il SAL, sia in quanto elementi rilevati in due periodi temporali differenti, sia per la circostanza che, trattandosi di lavori a corpo, la contabilizzazione ufficiale dei medesimi SAL viene eseguita per unità contabili complete, mentre il SIL prevede anche contabilizzazioni parziali, afferenti a lavorazioni effettivamente eseguite. Esaurita quindi la fase propedeutica al finanziamento BEI, ovvero la vidimazione da parte del RUP, il SIL non ha alcuna rilevanza o interesse per l'Amministrazione che, in effetti, non ne conosce il successivo sviluppo, trattandosi, appunto, di atti interni alla compagine consortile”*.

Nella sostanza, quindi, le erogazioni da parte della BEI erano calcolate come una percentuale dei SIL. Con dette erogazioni il CVN avrebbero dovuto pagare le Imprese per le quali erano stati emessi i SIL.

La restituzione alla BEI, sino alla concorrenza del prestito di 638.380.497,80¹¹⁶, con pagamento diretto del Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche, in forza di specifica delega irrevocabile all'incasso, deve avvenire a fronte dei SAL che trovano copertura finanziaria anno dopo anno, a partire dal 2014, a valere sulle somme recate dalle Leggi di Stabilità. In conseguenza, nel definito meccanismo di pagamento, per gli interventi oggetti del finanziamento, il CVN non incassa più i SAL, fino all'ammontare del mutuo BEI.

Per cui, soltanto il Consorzio era in condizione di conoscere l'operatore economico che aveva eseguito le “prestazioni” oggetto di finanziamento da parte della Banca Europea e, quindi, di procedere, all'atto del pagamento, alla quantificazione della quota parte di prestito da utilizzare a favore dei citati operatori economici”.

(Relazione conclusiva del Gruppo di lavoro cit.).

¹¹⁶ Per consentire il pagamento alle Imprese di quanto realizzato il Consiglio Direttivo del Consorzio Venezia Nuova è ricorso a due prestiti con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI), rispettivamente di circa 438 milioni di euro nel 2013 (BEI1) e di 200 milioni di euro nel 2014 (BEI2). Sono stati complessivamente erogati 638 milioni di euro, pari al 75% della produzione realizzata al 31.12.2014 (vedi Relazione finale Gruppo interistituzionale).

Come ulteriormente precisato dal Provveditore Interregionale¹¹⁷, in generale, a seguito dello scadere del periodo di utilizzo dei contratti di mutuo, è previsto un atto di ricognizione con il quale viene definito il valore della quota di contributo annuale che lo Stato deve restituire all'Istituto finanziatore a copertura delle quote di capitale e di interessi maturate a fronte delle erogazioni effettuate.

A detta di entrambi i Soggetti del rapporto concessorio, *“finora si è verificato un andamento positivo, grazie al fatto che i tassi di interesse si sono progressivamente ridotti e le erogazioni si sono svolte in un periodo più lungo di quanto inizialmente ipotizzato, rendendo così "sovrabbondante" il valore del contributo annuale rispetto alla quota da restituire annualmente all'Istituto finanziatore fino allo spirare del contributo”*. A fronte di ciò, precisa il Provveditore *“nel corso degli anni, si è più volte verificata tale situazione una volta concluso il contratto con il Finanziatore, mettendo a disposizione del concessionario la parte "in eccedenza" del contributo rispetto alla parte da restituire alla Banca, e tale "eccedenza" è stata utilizzata o in modo diretto o mediante attualizzazione, previa autorizzazione dei Ministeri competenti.*

In tal modo negli anni sono state messe a disposizione ulteriori risorse, fermo restando il valore complessivo dei contributi assegnati, e, quindi, della spesa pubblica. Nel caso di incremento del volume di investimento rispetto a quanto inizialmente stimato dal CIPE, è stato acquisito anche il nulla-osta del CIPE. Si fa notare che a tale procedura si è già ricorsi per gli Atti Attuativi rep. n. 8014/2003, 8015/2003, 8100/2015 e 8510/2012, per contributi assegnati dal CIPE al concessionario per il "Sistema MOSE", si stanno in effetti già utilizzando, in toto o in parte, direttamente o mediante attualizzazione, i residui dei rispettivi contributi assegnati, su specifica autorizzazione del MIT, sentito il MEF, una volta conclusi i periodi di utilizzo con i relativi Istituti finanziatori (DEXIA CREDIOP, INTESA SAN PAOLO e BEI)”.

In sintesi, quindi, ogni SAL contabilizzato nell'anno viene collegato alla convenzione di riferimento, dalla sommatoria dei SAL viene sottratta la rata di mutuo di pertinenza della BEI e l'eccedenza viene corrisposta materialmente al Consorzio - che nella trasmissione dei SAL è tenuto ad indicare a quali lavori (OP) va a destinare concretamente la somma. Della verifica dello stato dei finanziamenti per la realizzazione degli interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia e la gestione degli stessi, si è occupato anche il Gruppo di lavoro interistituzionale di cui al D.M. del 24 gennaio 2018¹¹⁸ che, nella Relazione

¹¹⁷ Memoria inoltrata a seguito dell'audizione del 14 ottobre 2020.

¹¹⁸ Vedi par. 2.1.2.

conclusiva sull'attività svolta, ha rilevato dapprima¹¹⁹ che *“a detta degli Amministratori straordinari, «le somme da restituire alla BEI sono state raccolte negli esercizi successivi a valere sui SAL di tutti gli interventi, anche diversi da quelli beneficiari del prestito», in tal modo alcune imprese che avevano avviato attività negli anni successivi e non avevano beneficiato del prestito «si sono trovati a non percepire i loro SAL, perché oggetto di restituzione alla BEI” e , quindi, che “negli anni 2013 e 2014 si è generata una considerevole «eccedenza» di SAL rispetto a quelli oggetto di restituzione alla BEI in quegli anni. «Il CVN non ha accantonato tali eccedenze per i successivi pagamenti delle rate alla BEI, ma le ha utilizzate per pagare una quota parte del SIL a tutte le imprese con lavori in corso di esecuzione; in tal modo, a tutte le imprese è stata pagata una parte del SIL, garantendo dei pagamenti anche a quelle imprese che non avevano beneficiato del prestito ma che non percepivano nemmeno SAL perché oggetto di restituzione alla BEI»”.*

Emerge, quindi, dall'analisi del menzionato documento che negli anni 2013 e 2014, *“il CVN ha, quindi, utilizzato tali ‘eccedenze’ in modo improprio sia per anticipi e pagamenti non dovuti alle imprese e terzi, sia per costi di struttura che superavano di gran lunga le disponibilità spettanti come ‘aggio’ concessorio”* e che, diversamente da quanto sopra rappresentato, *“nel 2017, al fine di agevolare l'attività gestionale del Consorzio, l'eccedenza è stata erogata senza l'indicazione dei corrispondenti (OP) sui quali far confluire le somme, demandando al Consorzio la relativa scelta operativa”.*

Il Gruppo di Lavoro Interistituzionale, quanto alla gestione dei finanziamenti BEI del 2013 e del 2014 perviene quindi alle seguenti conclusioni:

“la conciliazione tra SIL e SAL è resa ardua dalla circostanza che in nessuno dei due documenti è specificato il soggetto incaricato allo svolgimento dell'attività descritta nel documento, né tanto meno il SAL riporta l'indicazione delle somme già oggetto di finanziamento BEI (...)

Di fatto, il Consorzio - anche alla luce della modalità dei flussi di comunicazione con il Provveditorato - ha pagato, tra il 2013 ed il 2014, ad alcune delle imprese consorziate già destinatarie del prestito BEI - e pertanto in difformità delle disposizioni contrattuali del prestito - somme per 76.127.202,97 euro.

Il pagamento di tali somme a soggetti che non ne avevano titolo, ha sottratto risorse per il pagamento di lavori svolti da altre imprese, specie con riferimento a quelle vincitrici di gare europee (...)”

¹¹⁹ Relazione conclusiva, par. 3 “Le prospettazioni delle parti”, punto 3.1.

Quanto all'utilizzo delle somme derivanti dalle Convenzioni (rep. 8602 ed altre) in essere dal 2013 al 2017, si afferma nella Relazione conclusiva del Gruppo Interistituzionale, che il CVN ha **«impiegato i “surplus” derivanti dalle differenze tra gli incassi ed i pagamenti relativi a tutte le convenzioni per pagamenti di costi di struttura, costi straordinari, rimborsi di somme diverse dal prestito BEI e per il pagamento di IVA, ritenute ecc...**

Nei citati “surplus” sono ricomprese somme - che il Gruppo di lavoro ha indicato come “residui”, nel senso sopra precisato - non attribuibili al compenso del concessionario, ma riconducibili ad incassi per opere per le quali il Consorzio non ha effettuato i relativi pagamenti (...) In tale contesto fermo restando che i costi straordinari possono essere ricondotti ad “atti necessitati”, emergono comunque costi di struttura ai quali - nel 2015, 2016 e 2017 - sono stati destinati complessivamente 37.553.060 euro, che dovevano essere spesi con il compenso del concessionario o con somme messe a disposizione dai consorziati (in caso di incapacienza) e non con denaro destinato al pagamento delle opere.».

Nel contempo, il predetto Gruppo di lavoro evidenzia, comunque, la situazione critica in cui si sono trovati gli Amministratori Straordinari laddove hanno dovuto affrontare una serie di criticità riconducibili essenzialmente alla necessità di ripianare il disavanzo di esercizio 2014 (28 milioni circa) derivante in massima parte dall'allora intervenuta definizione degli accertamenti fiscali correlati alle note vicende giudiziali; alle somme corrisposte all'Agenzia dell'Entrate per pagamento di sanzioni relative a accertamenti fiscali; all'esposizione delle Consorziati anche con riferimento alle restituzione delle somme oggetto di fatture false richieste con azione civile. Criticità a cui si aggiunge il ritardo nella messa a disposizione delle risorse statali e, conseguentemente, nel pagamento dei SAL.

D'altro canto, emerge anche dalla Relazione conclusiva del menzionato Gruppo Interistituzionale che: *“il Provveditore, al fine di migliorare la liquidità del CVN, ha adottato ed attuato alcuni provvedimenti specifici: ha riconosciuto l'anticipazione del 20% sui lavori programmati nell'ambito di alcuni Atti Attuativi; ha anticipato, per alcuni lavori, lo svincolo della ritenuta dello 0,5% a garanzia degli infortuni sul lavoro rispetto al momento del collaudo; ha intensificato l'emissione dei SAL, che, per alcuni Atti, è stata portata da trimestrale a mensile.*

Dal punto di vista delle entrate, infine, viene segnalato che il perfezionamento - a ottobre 2017 - dell'atto c.d. di completamento (6° Atto Aggiuntivo rep. n. 8746) ha consentito l'immediata fatturazione per l'incasso dei 15 milioni previsti quale rimborso di parte degli oneri finanziari a suo tempo sostenuti dal CVN. Tuttavia, poiché la somma viene riconosciuta dal Provveditorato a valere su vari Atti Attuativi, ognuno con linee di finanziamento e modalità di pagamento ad hoc, tale somma verrà incassata dal CVN nel periodo dicembre 2017 - giugno 2018.

L'importo contribuisce ad alleviare l'esigenza di liquidità per la struttura del CVN, tenuto conto che il corrispettivo contrattualmente riconosciuto al medesimo, pari al 12 per cento dell'importo dei lavori eseguiti, non risulta più adeguato a coprire le esigenze finanziarie del Consorzio stesso, via via che l'arco temporale di realizzazione dell'Opera è andato allungandosi".

Dal canto suo, **il Provveditorato afferma in atti¹²⁰ che: i SAL, quanto a tempistica, "giacciono presso il Concessionario circa tre mesi prima di pervenire all'Istituto che li controlla, li verifica e li lavora in meno di 20 giorni, adottando il relativo certificato di pagamento per il quale ai sensi di legge l'Amministrazione ha a disposizione 45 giorni" e che "i pagamenti sono tempestivi, ma devono scontare i tempi di trasmissione degli atti da una stanza all'altra del Consorzio Venezia Nuova. E' quindi di tutta evidenza che l'unica modalità possibile è quella già prevista e, mai come oggi, necessaria e urgente: produrre e presentare SAL (che peraltro, questo Istituto, sempre per venire incontro alle difficoltà del CVN, si è impegnato a considerare anche su base mensile) e, quindi, ricevere il relativo pagamento".**

Il CVN, successivamente al contraddittorio tenutosi il 15 dicembre u.s., con nota integrativa del 21 dicembre successivo, ha rimesso alla Sezione la relazione contenente tutte le osservazioni formulate dagli Amministratori Straordinari al menzionato Gruppo Interistituzionale a confutazione delle conclusioni a cui lo stesso è pervenuto¹²¹.

Analogha nota è stata versata in atti anche dal Provveditorato, a confutazione delle notazioni critiche espresse dal Gruppo di Lavoro nei propri confronti¹²².

2.5.2 Frammentazione degli interventi e impatto sulla realizzazione dell'opera

Come già rappresentato (par. 2.4.1), oltre agli Atti modificativi della Convenzione Generale, ad oggi sono stati sottoscritti complessivamente n. 6 Atti Aggiuntivi e 48 Atti Attuativi della Convenzione Generale, e a ciascun Atto Attuativo si collegano plurimi Atti Aggiuntivi che ad oggi ammontano complessivamente a 121 atti.

Si ricorda brevemente che:

- **gli Atti Aggiuntivi alla Convenzione Generale** intervengono sul rapporto concessorio, hanno natura integrativa – modificativa della Convenzione Generale e ridisciplinano i rapporti tra Concedente e Concessionario;

¹²⁰ Relazione cit. di risposta alla prima nota istruttoria.

¹²¹ All. 07 alla nota CLQ del 21 dicembre 2020.

¹²² Allegato alla Relazione di risposta alla prima nota istruttoria.

- gli **Atti Attuativi** hanno natura esecutiva ed attuativa della Convenzione generale ed hanno ad oggetto “lotti funzionali -ovvero Stralci-” del piano degli Interventi, assentiti in base alla disponibilità dei relativi finanziamenti, di cui disciplinano modalità di esecuzione, tempi e corrispettivi (sorta di macro-area settoriale di intervento con riferimento alla Convenzione Generale);
- gli **Atti Aggiuntivi agli Atti Attuativi**, hanno, invece un ambito più circoscritto in quanto esecutivi ed attuativi dell’Atto a cui si collegano, di cui disciplinano ulteriori stralci, via via individuati in ragione non solo dei finanziamenti, dei definanziamenti e dei rifinanziamenti ma, anche, di interventi che si rendono necessari per specifiche esigenze operative (sorta di micro-area di intervento all’interno della macro-area settoriale dell’Atto Attuativo). Di solito dispongono in relazione all'aggiornamento del cronoprogramma di sviluppo degli interventi di cui all’Atto Attuativo cui si aggiungono, il differimento del termine di ultimazione degli interventi medesimi nonché l'indicazione delle risorse, a tal fine, disponibili.

Detta nomenclatura, tuttavia, non sempre rispecchia detta distinzione in quanto, a volte, lo stesso Atto reca contestualmente in sé, sommandole, le due tipologie principali di atto (Aggiuntiva e Attuativa della Convenzione Generale).

In relazione al Sistema Mo.S.E. va evidenziato che gli Atti Attuativi/Aggiuntivi, oltre a quanto prescritto dalla Convenzione Generale rep. n. 7191/1991, prevedono l’esecuzione per stralci del “*Piano di esecuzione delle opere da realizzare per il completamento delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto*” di cui all’allegato sub. Lett. A) all’Atto rep. n. 8067/2005, nonché interventi connessi alle opere alle bocche e interventi funzionali alla successiva fase di avviamento del sistema.

Detta architettura rende, all’evidenza, particolarmente complessa e difficoltosa la comprensione e la ricostruzione delle vicende (finanziarie ed operative) contemplate nei vari Atti, per le quali, invece, trattandosi di gestioni unitarie e coordinate dovrebbe rendersi agevole una visione d’insieme.

Emerge dalla documentazione acquisita che nel corso dello sviluppo degli Atti Attuativi vengono modificati i relativi Piano Operativi¹²³ per svariati motivi¹²⁴.

¹²³ Documento composto dal quadro economico del singolo Atto Attuativo e dalle schede tecniche degli interventi non ancora descritti in Atti precedenti, che trovano copertura finanziaria nell’Atto stesso.

¹²⁴ Il Piano Operativo iniziale è costituito da una serie di interventi i cui importi lordi complessivi, che sono solo stimati e vengono definiti al momento della loro approvazione con D.P., dopo aver acquisito il parere del CTA, possono modificarsi nel corso dello sviluppo degli interventi, per varianti e vengono in ultimo definitivamente fissati con l’approvazione dei

Inoltre, le eventuali somme, inizialmente allocate nel quadro economico del singolo intervento, che permangano disponibili a seguito della ultimazione e del collaudo degli interventi ricompresi in un Atto Attuativo, sono utilizzate per realizzare altri interventi ricadenti nel Piano Generale –ma non ricompresi nel Piano Operativo iniziale dell’Atto Attuativo-, ovvero per incrementare – in caso di necessità- l’importo lordo di altri interventi già previsti nel Piano Operativo originario. Altre variazioni intervengono, poi, laddove interventi considerati prioritari al momento di redazione dell’Atto presentino, in seguito, problematiche che ne determinano il rinvio a successivi finanziamenti.

Nei vari Atti contrattuali, infatti, viene costantemente ribadito come al Provveditorato *“sia fatta salva la facoltà di apportare, nel corso dello sviluppo dei lavori, eventuali modifiche ed integrazioni del Piano Operativo, in base a valutazioni sulle priorità degli interventi ovvero ai fini dell'utilizzo ottimale delle risorse in conto capitale, fermo restando che gli interventi saranno comunque compresi tra quelli individuati nel Piano Generale allegato alla Convenzione Generale rep.n. 7191/1991 e sui successivi atti aggiuntivi”*.

Sul punto, come concordemente rappresentato sia dall’Amministrazione, concedente, che dal Consorzio, concessionario, **la realizzazione per stralci mediante successivi atti contrattuali in funzione dello stanziamento delle risorse ha, di fatto, creato una frammentazione degli interventi, con uno sviluppo nel tempo condizionato dalla disponibilità dei fondi assegnati, che ha inciso su tempi e costi di realizzazione.**

Detta circostanza, peraltro, aggravata dalla possibile (e frequente) rimodulazione dei medesimi interventi in più Atti Attuativi/Aggiuntivi diversi da quelli in cui originariamente erano contenuti, in assenza di una azione di coordinamento sistematico degli stessi, **incide negativamente sulla funzionalità delle azioni poste in essere e può ingenerare confusione se non, addirittura l’impossibilità di ricostruire la filiera degli interventi e delle coperture degli stessi, attesa la molteplicità delle fonti di finanziamento cui sono collegati i singoli rapporti contrattuali**¹²⁵.

Laddove, quindi, si verificano i presupposti per rimodulare i piani di intervento/finanziamenti, si impone la necessità di avere una visione complessiva degli interventi finanziati nei vari Atti, in modo da dare evidenza della ricostruzione degli stessi

singoli certificati di collaudo. A fronte di questa variazione nel tempo del valore dei singoli interventi, il valore totale del singolo Atto Attuativo, pari al finanziamento assegnato, può essere mantenuto invariato, a meno che non intervengano modifiche alle stesse linee di finanziamento eventualmente determinate da disposizioni legislative.

¹²⁵ Tale problematica è stata già rilevata e segnalata da questa Sezione varie volte in sede di Controllo preventivo di legittimità su singoli Atti Attuativi/Aggiuntivi.

(iniziali/modificativi/finali) e dei correlati finanziamenti a copertura, onde scongiurare qualsiasi sovrapposizione o duplicazione degli interventi stessi. Quanto alla copertura finanziaria, è evidente che gli aggiornamenti effettuati nel tempo devono recepire tutte le intervenute variazioni e mettere a confronto gli importi originari con quelli sopravvenuti.

Le criticità sopra paventate in relazione alle disfunzioni conseguenti all'assenza di una visione unitaria degli interventi, appare particolarmente evidente nella realizzazione del Sistema Mo.S.E. per il quale l'impatto negativo della realizzazione per numerosissimi stralci, mediante successivi atti contrattuali in funzione dello stanziamento delle risorse è stato messo in evidenza sia dagli Amministratori Straordinari del Consorzio Venezia Nuova che dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche.

Come affermato nelle Relazioni versate in atti¹²⁶, infatti, detta circostanza, sebbene aderente alle previsioni contrattuali della Convenzione Generale rep. n. 7191/1991, ha di fatto:

- creato una frammentazione dell'opera ed un suo sviluppo nel tempo condizionato dalla disponibilità dei fondi assegnati con conseguente progressivo adattamento del cronoprogramma alle disponibilità finanziarie e slittamento progressivo del termine della realizzazione delle opere alle bocche di porto che, dall'iniziale data del 31.12.2012 fissata dall'atto rep. n. 8067/2005, è stato via via differito fino al 31.12.2021 stabilito dal 6° Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale, rep. n. 8746/2017 (cd. "Atto di completamento");
- determinato una distribuzione temporale non coerente tra i vari stralci esecutivi tanto che, si legge in atti, *"mentre alcuni stralci venivano completati, altri venivano avviati, **in modo non sempre funzionale**, con conseguente necessità di mantenere stralci dell'opera in attesa dello sviluppo e/o del completamento di altri"*¹²⁷;
- imposto scelte, anche costose, quali il ricorso a mutui per non fermare i cantieri.¹²⁸

Sul punto emerge in atti che il Provveditorato ha autorizzato le consegne sotto riserva

¹²⁶ Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, nota prot. 17108 del 3 giugno 2020 di risposta alla prima richiesta istruttoria.

Consorzio Venezia Nuova -Gestione Straordinaria e Temporanea - nota di risposta alla prima richiesta istruttoria, prot. n. 154/R/AMS del 29 maggio 2020, all. 25.

¹²⁷ Consorzio Venezia Nuova -Gestione Straordinaria e Temporanea, nota cit. all. 25. Provveditorato Interregionale, noto cit. punto 3).

¹²⁸ Sul punto, il Provveditore Interregionale nella sopra citata nota di risposta alla prima richiesta istruttoria, punto 3) afferma quanto segue: *"Alla luce della narrata storia contrattuale, si deve constatare che la realizzazione prevista dalla Convenzione Generale, e quindi del "Sistema MOSE", per stralci mediante successivi atti contrattuali in funzione dello stanziamento delle risorse, anche se aderente alle previsioni contrattuali, ha di fatto creato una frammentazione dell'opera ed un suo sviluppo nel tempo condizionato dalla disponibilità dei fondi assegnati. E' importante tenere presente questo aspetto, perchè un'opera che si dilata nel tempo così a lungo e in modo sostanzialmente disordinato a causa dell'incertezza dei tempi di finanziamento, impone alcune scelte che possono essere anche costose: ad esempio la necessità di ricorrere a mutui per non fermare i cantieri. L'impegno richiesto al CVN, in*

di legge, anche in mancanza della concreta disponibilità di risorse, che, pur stanziare, non erano ancora assegnate, assentendo, altresì, al ricorso a mutui e prestiti. Ciò per permettere il completamento dell'opera, per non interrompere l'esecuzione dei lavori, e, soprattutto, per evitare i costi, anche in termini di contenzioso, relativi al "fermo cantiere". Inoltre, in mancanza del suddetto ricorso a prestiti bancari, il Provveditorato si sarebbe trovato nella condizione di dover corrispondere interessi moratori per ritardato pagamento;

- determinato la necessità di prolungare nel tempo la necessaria manutenzione delle parti, fino al momento della consegna dell'opera completata e collaudata, per la successiva gestione, con aumento dei relativi costi, attesa la posticipazione del termine di conclusione dei lavori.¹²⁹.

Le problematiche legate alla frammentazione degli interventi, emerge con evidenza dall'analisi sulla prospettiva di completamento dell'opera, in particolare dalla Relazione del Provveditorato Interregionale prodotta a seguito della prima richiesta istruttoria, laddove si rappresenta che *«l'aspetto più grave che questo Istituto e i propri esperti rilevano, è, tuttavia, rappresentato dall'evidente mancanza di una visione d'insieme dell'opera. Ogni progetto proposto non tiene conto della sua necessaria integrazione con gli altri progetti. Un esempio recente – e significativo – è rappresentato dal progetto esecutivo denominato “Interventi alle bocche di Lido, Malamocco e Chioggia – inghisaggio degli elementi femmina del gruppo cerniera-connettore – controllo e ritesatura delle barre” (Importo complessivo €4.492.622,71, Importo lavori*

un primo momento anche senza il riconoscimento di interessi bancari per sostenere la continuità è stato importante. Esso era in linea con quanto la legge 798/1984, all'art. 3, aveva previsto, e, cioè, si potesse procedere “mediante ricorso ad una concessione da accordarsi in forma unitaria a trattativa privata, anche in deroga alle disposizioni vigenti, a società, imprese di costruzione, anche cooperative, e loro consorzi, ritenute idonee dal punto di vista imprenditoriale e tecnico- scientifico, nell'attuazione degli interventi di cui alle precedenti lettere 2 a), c), d) ed l), nonché a procedere mediante ricorso a concessione anche per gli altri interventi previsti dal presente articolo, sentito, in relazione alle connesse convenzioni, il Comitato di cui all'articolo 42”.

In altri termini, tale atteggiamento da parte dello Stato finanziatore poteva funzionare nella misura in cui, nella compagine consortile, vi fossero imprese in grado di sopportare ritardi nei finanziamenti. Dopo le vicende giudiziarie, tale compagine è venuta meno, in parte per gli esiti naturali di tali vicende, in parte perchè non vi è stato alcun tentativo serio di salvare la situazione, ovvero di cercare alternative. L'alternativa alle grandi imprese, di fatto, è stata quella di far perno sulle piccole, sul presupposto (probabilmente vero) che fossero da sempre quelle che avevano portato avanti i lavori pur non comparando in prima linea, all'ombra delle grandi imprese, ma, certamente, ignorando il presupposto che la legge aveva dettato circa i requisiti imprenditoriali e tecnico-scientifici richiesti per un'opera di così vaste dimensioni.

Come effetto del dilazionamento dei finanziamenti, il cronoprogramma è stato progressivamente adattato alle disponibilità finanziarie. Il ritardo nelle assegnazioni dei fondi e nella loro concreta disponibilità ha prodotto lo slittamento progressivo del termine della realizzazione delle opere alle bocche, che, dall'iniziale data del 31.12.2012 fissata dall'atto rep. n. 8067/2005, è stato via via differito. La frammentazione dell'opera ha altresì determinato una distribuzione temporale non coerente tra i vari stralci esecutivi: mentre alcuni stralci venivano completati, altri venivano avviati, in modo non sempre funzionale, con conseguente necessità di mantenere stralci dell'opera in attesa dello sviluppo e/o del completamento di altri. Inoltre, dalla posticipazione del termine di conclusione dei lavori consegue la necessità di prolungare nel tempo la necessaria manutenzione delle parti, fino al momento della consegna dell'opera completata e collaudata, per la successiva gestione, con aumento dei relativi costi”.

¹²⁹ Consorzio Venezia Nuova -Gestione Straordinaria e Temporanea, nota cit. all. 25. Provveditorato, nota cit. punto 3).

€3.518.233,82), su cui il CTA ha espresso un parere non favorevole a causa *dell'evidente disattenzione per l'elemento femmina (cioè, per la base del gruppo di aggancio) e anche per il mancato raccordo con la Perizia di variante e suppletiva relativa agli Interventi alla bocca di Lido (Treporti) – rimozione dei sedimenti dal recesso e ripristino delle alette delle paratoie. Al riguardo, si è più volte richiesto un Programma puntuale e dettagliato di sviluppo della progettazione degli interventi e di realizzazione delle opere e delle prestazioni necessarie a completare il Sistema MOSE, nonché precise indicazioni in merito alla redazione del Piano di Gestione e Manutenzione del Sistema MOSE una volta completato».*

Le disfunzioni conseguenti all'assenza della visione unitaria degli interventi, appare particolarmente evidente anche in relazione alle criticità interpretative legate ai costi del cd. "avviamento", di cui si dirà più avanti, atteso che viene affermato in atti¹³⁰ che: *<gli impianti furono suddivisi ante 2015 (con l'approvazione del Provveditorato e dei suoi esperti) in numerose OP che non erano "lotti funzionali" e nemmeno "stralci funzionali" di impianti complessi. Erano solo "forniture" in opera di apparecchiature, macchinari e parti di impianto senza alcuna integrazione funzionale.>*

2.5.3 Esecuzione contrattuale e stato di realizzazione

Dall'analisi di tutta la documentazione e delle informazioni acquisite in sede istruttoria in relazione allo stato di attuale avanzamento dei lavori del Sistema Mo.S.E., dell'esecuzione contrattuale delle singole parti e/o componenti dell'intera opera e delle operazioni di collaudo espletate in corso d'opera, emerge quanto segue.

Con l'Atto Aggiuntivo rep. n. 8746 del 30 marzo 2017 (c.d. "Atto di completamento"), è stato approvato il Sesto Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale, in cui si dichiara espressamente che l'Atto ha la finalità di: *"garantire il completamento del Sistema MOSE entro una tempistica certa, l'ottimale esecuzione dei lavori e con essa il risultato finale della piena funzionalità del Sistema nel suo complesso; garantire l'avviamento alla gestione e manutenzione del Sistema in coerenza con le tempistiche del relativo completamento, mediante una serie di attività propedeutiche; garantire che il Provveditorato ed il Consorzio Venezia Nuova nella gestione commissariale possano proseguire le attività di competenza; operare un maggior ricorso al mercato, su indicazione del Provveditorato, per le opere residue non ancora assegnate"* e con il quale le Parti

¹³⁰ Consorzio Venezia Nuova, nota a firma del Commissario Liquidatore prot. n. 16897 CLQ del 21 dicembre 2020 - All. "Osservazioni sulla bozza per contraddittorio finale".

medesime prendono reciprocamente atto che: *“le risorse assentite accertano il valore del Sistema MOSE, e cioè 5.493.154 milioni di euro, valore comprensivo degli interventi, degli oneri tecnici, del corrispettivo spettante al concessionario, dell’IVA se dovuta. Tale valore comprende anche l’applicazione, ai singoli progetti da approvare o modificare, delle previsioni di cui all’art. 12 della Convenzione Generale”*.

In relazione a detto Atto Aggiuntivo si legge in atti¹³¹ che lo stesso è stato sottoscritto *“tenuto conto dei problemi di liquidità del C.V.N.”* e che lo stesso:

“..... preso atto delle criticità operative, finanziarie e di mantenimento dell’Opera derivanti dallo slittamento del termine di conclusione delle opere alle bocche di porto in funzione del ritardo nella messa a disposizione dei finanziamenti, conferma che la somma di 5.493 milioni di euro consente di terminare l’opera, anche apportandovi gli aggiustamenti che si ritenessero necessari. Si prende atto che le somme mancanti sono solo quelle che ancora mancano al raggiungimento dei 5.493 milioni di euro (il riferimento è ai 221 milioni di euro che lo Stato finanzia dopo qualche mese, fine 2017, contrattualizzati con il predetto atto rep. n. 8756/2017) nonché le risorse per gli inserimenti paesaggistici e per l’avviamento dell’opera alle bocche. L’atto rep. n. 8746/2017, definito atto di completamento, persegue le seguenti finalità:

- *garantire il completamento del “Sistema MOSE” entro una tempistica certa, nonché l’ottimale esecuzione dei lavori e con essa il risultato finale della piena funzionalità del Sistema nel suo complesso;*
- *garantire la possibilità di dar corso all’avviamento alla gestione e manutenzione del Sistema mediante una serie di attività propedeutiche da far partire con immediatezza in parallelo al completamento dell’Opera e in attesa di specifico stanziamento per la fase di avviamento vera e propria;*
- *garantire che possano essere realizzati anche tutti gli interventi correttivi e di risoluzione delle criticità emerse dagli approfondimenti effettuati, nelle more dell’individuazione delle responsabilità che hanno causato tali criticità.*

In linea con la finalità di garantire il completamento del “Sistema MOSE” entro una tempistica determinata, l’atto aggiuntivo provvede a delineare un primo piano degli interventi di completamento, oggetto di successivo necessario approfondimento, e ad aggiornare il cronoprogramma di tutte le attività previste, anche rivedute in un’ottica di contenimento dei costi.

¹³¹ Citata Relazione del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche inoltrata con nota di risposta alla prima richiesta istruttoria, punto *“L’atto. 8746/2017, le scadenze, le eccezioni, l’avviamento”*. In termini sostanzialmente analoghi si è espresso il CVN, nelle persone degli Amministratori Straordinari, nella relazione All. 25 citata.

(...) Sono state successivamente approfondite le varie necessità tecniche ed operative e si è deciso di realizzare una serie di attività necessarie **che non trovano attualmente capienza dell'ambito degli Atti Attuativi in essere, nonchè di anticipare, in attesa di specifico stanziamento, alcune attività di avviamento e manutenzione e, infine, di disporre delle risorse per risolvere le criticità, in attesa di individuazione - in sede giurisdizionale - delle responsabilità.** (...)

L'atto rep. n. 8746 ha comportato importanti conseguenze.

La prima è stata quella di rimodulazione della somma di € 5493 milioni.

La seconda, l'attivazione del meccanismo di anticipazione di somme per il ripristino di manufatti in attesa di capire quale fosse la corretta imputazione della spesa. Questo punto è particolarmente delicato. Esso nasce dall'esigenza primaria di completare l'opera, e, conseguentemente, di posporre la soluzione delle questioni aperte. Infatti, **dietro la necessità di un ripristino ci può essere un danneggiamento da forza maggiore, ma la maggior parte delle volte c'è un difetto di progettazione o di esecuzione dell'opera.** Consapevoli del fatto che non si potessero attendere i tempi della giustizia, si è reso necessario ricorrere al meccanismo dell'anticipazione che, comunque, trovava capienza nell'ambito dei 5493 milioni di euro, sui quali si erano registrate alcune economie (quali, ad esempio, i ribassi d'asta nelle gare per le forniture).

Sul punto, il CVN-Gestione Straordinaria e Temporanea - aggiunge: "L'Atto aggiuntivo prevede infine che le attività di pianificazione e di completamento, nonché quelle di avviamento, saranno concertate tra l'Autorità concedente e gli Amministratori Straordinari, quali organi dello Stato, nel rispetto delle rispettive competenze, con l'impegno ad incontri con cadenza bimestrale finalizzati a:

- affrontare e discutere i temi di interesse comune;
- formulare e modulare il programma delle attività per il completamento della realizzazione del "Sistema Mo.S.E.";
- formulare e modulare il programma di manutenzione-avviamento;
- accertare le disponibilità effettive derivanti dalla gestione dei Piani Operativi;
- strutturare le risorse umane a disposizione del Consorzio Venezia Nuova in funzione delle attività dei RUP e del Provveditorato, nonché in funzione degli interventi previsti dalla Legge Speciale per Venezia;
- **programmare il collaudo degli impianti e della funzionalità complessiva del "Sistema Mo.S.E.";**

– valutare le spese del Consorzio Venezia Nuova, con la corretta imputazione delle stesse al completamento (con produzione dell'aggio) o all'avviamento e alla manutenzione (a semplice rimborso).

(.....) Gli Amministratori Straordinari ritengono che l'atto aggiuntivo, così come perfezionato, sia efficace e potenzialmente idoneo al raggiungimento dell'obiettivo prioritario di garantire il completamento e la funzionalità del "Sistema Mo.S.E." entro una tempistica certa e con un impegno di spesa determinato, garantendo, altresì, l'avviamento alla gestione e manutenzione del Sistema stesso.

Approfondite le varie necessità tecniche ed operative, anche dettate dall'"atto di completamento", Amministratori Straordinari e Provveditorato hanno preso atto della necessità di realizzare una serie di attività di ripristino e di completamento, nonché di anticipare, in attesa di specifico stanziamento, alcune attività di avviamento e manutenzione e, infine, di disporre delle risorse per risolvere le criticità, in attesa di individuazione - in sede giurisdizionale - delle responsabilità.

Tali interventi di completamento, che afferiscono ancora alla fase di realizzazione delle opere, rientrano nel valore complessivamente stanziato di 6.400 milioni; possono essere realizzati a valere su quota-parte delle "eccedenze" dei contributi pluriennali a suo tempo assegnati al CVN per la realizzazione del Sistema MOSE. In particolare, rispetto al valore dei contributi, a consuntivo, che lo Stato deve versare alla BEI e alla Cassa Depositi e Prestiti per sei contratti di mutuo a rimborso del capitale e degli interessi maturati, i contributi a suo tempo determinati e assegnati risultano ora "eccedenti", in quanto i tassi di interessi sono progressivamente diminuiti mentre i periodi di utilizzo si sono allungati. Il valore complessivo delle "eccedenze" è stato stimato in 520 milioni. Il Provveditorato ha presentato specifica istruttoria al MIT alla fine del 2018 affinché il MIT autorizzasse tale utilizzo, previa eventuale presa d'atto del CIPE, mediante attualizzazione in quel momento stimata in 413 milioni. Non sono necessarie specifiche, ulteriori assegnazioni da parte dello Stato.

Si ribadisce che le attività relative alla fase di gestione e manutenzione provvisoria devono trovare specifica assegnazione di risorse ulteriore rispetto agli stanziamenti già effettuati"¹³².

Inoltre, gli Amministratori Straordinari e il Provveditorato hanno previsto il rimborso al Consorzio di 15 milioni di oneri finanziari sostenuti per l'anticipata esecuzione dei lavori

¹³² Nota di risposta già citata, All. n. 25.

previsti dal 43° Atto Attuativo rep. n. 8602/2013 e successivi atti aggiuntivi¹³³. Le somme sono state versate tra il 2017 e il 2018. Tale soluzione ha consentito di risolvere in parte e nel breve periodo le criticità afferenti alla situazione economico-finanziaria del Consorzio.

Nel fare rinvio a quanto si dirà più avanti (par. 2.5.3.2) in relazione all'atto di completamento ed al 48° Atto Attuativo della Convenzione generale e prima, quindi, di passare all'esame dello stato di attuale avanzamento dei lavori e dell'esecuzione contrattuale, occorre fotografare la situazione esistente nel dicembre 2014 all'atto in cui sull'intera Convenzione Generale rep. n. 7191/1991 è intervenuta l'Amministrazione Straordinaria

2.5.3.1 La situazione pregressa e le criticità rilevate all'inizio della gestione commissariale del C.V.N.

Dal primo dicembre 2014 il Consorzio Venezia Nuova è in amministrazione straordinaria e temporanea ai sensi dell'art. 32, comma 1, del d.l. 24.06.2014 n. 90, convertito con modificazioni dalla L. 11 agosto 2014, n. 114¹³⁴.

Tra le prescrizioni finalizzate all'esercizio dei poteri e delle funzioni attribuite agli Amministratori Straordinari, il decreto demanda a questi di garantire *“forme di interlocuzione con le imprese consorziate idonee a consentire alle stesse la formulazione di proposte per l'ottimale realizzazione dello scopo del Consorzio e degli interessi pubblici relativi alle opere da eseguire, nonché a segnalare tempestivamente situazioni o circostanze che potrebbero risultare pregiudizievoli alla predetta realizzazione”* -a tal fine preannunciando la successiva costituzione di un apposito

¹³³ Dette somme derivano dagli importanti disallineamenti tra le somme stanziare, le risorse effettivamente disponibili e le produzioni di cantiere, che hanno reso necessario per il CVN l'anticipi dei pagamenti alle Imprese esecutrici mediante finanziamenti bancari. Gli oneri in questione, chiesti dagli Amministratori Straordinari a rimborso sono quelli sostenuti in proprio dal CVN per anticipare l'esecuzione e, quindi, il pagamento dei lavori contrattualizzati dal 43° Atto Attuativo rep. n. 8602/2013 e successivi Atti Aggiuntivi. Il 43° Atto Attuativo contrattualizza il 10° Stralcio del Piano di esecuzione delle opere da realizzare per il completamento delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto". Importo: € 1.094.750.000.000,00.

¹³⁴ A seguito delle note vicende giudiziarie del 2014, con Provvedimento del Prefetto di Roma n. 280717 del 1° dicembre 2014, su proposta dell'ANAC, è stata disposta la straordinaria e temporanea gestione del Consorzio Venezia Nuova e sono stati nominati gli Amministratori Straordinari a cui sono stati attribuiti, *ex lege*, tutti i poteri e le funzioni degli organi di amministrazione dell'impresa, con riferimento alla completa esecuzione della Concessione Generale n. 7191/1991. Contestualmente sono stati sospesi i poteri di tutti gli altri organi sociali, ai sensi dell'art. 3, ultima parte, dell'art. 32 sopra richiamato. La durata della misura straordinaria di gestione è stata disposta fino al *“definitivo collaudo dei lavori oggetto di concessione, in ragione della valenza strategica sottesa agli stessi per la definizione delle opere relative alla completa funzionalità del sistema integrato Mo.S.E., in virtù della gravità dei fatti oggetto di indagine e delle particolari esigenze di tutela della legalità”*. In tema di durata dell'Amministrazione Straordinaria e Temporanea è intervenuto di recente il cd. *“Decreto Agosto”* di cui si è già detto al par. 1.1.1.

“Comitato Consultivo”¹³⁵-, nonché di adottare “*specifiche linee guida -sentite le imprese consorziate- per definire modalità e termini per la straordinaria e temporanea gestione delle attività oggetto di concessione, relativamente ai profili esecutivi, finanziari e contabili, anche assicurando forme di raccordo e coordinamento tecnico con le imprese medesime per l’esecuzione delle opere*”.

Quindi detto Provvedimento prescrive che le Linee Guida debbano essere adottate “*sentite le imprese consorziate*” e tale esigenza risulta ulteriormente specificata nel successivo Provvedimento n. 300112 del 19 dicembre 2014, ove è stabilito che le stesse debbano essere sottoposte al parere del Comitato Consultivo.

In seguito:

- gli Amministratori Straordinari hanno formalmente assunto le funzioni il 4 dicembre 2014 e, successivamente, con decreto Prefettizio del 27 aprile 2015 è stato nominato il terzo Amministratore;
- la composizione del Comitato Consultivo è stata approvata con il Provvedimento prefettizio n. 7222 del 13 gennaio 2015;
- con il medesimo Provvedimento, è stata concessa agli Amministratori Straordinari la possibilità di avere coadiutori attraverso l’avvalimento e previa autorizzazione: facoltà che, come risulta dalla Prima Relazione degli Amministratori Straordinari alla data del 25 marzo 2015¹³⁶, è stata esercitata ed autorizzata¹³⁷;
- sono state elaborate le linee guida sulle modalità e termini per la straordinaria e temporanea gestione delle attività oggetto di concessione, relativamente ai profili esecutivi, finanziari e contabili, previste dal Provvedimento n. 280717 del 1° dicembre 2014¹³⁸. Il testo elaborato¹³⁹ è stato inviato al Comitato Consultivo per prescritto parere ma non risulta in atti che lo stesso sia stato adottato;

¹³⁵ La composizione e le funzioni del Comitato Consultivo sono state disciplinate con Provvedimento del Prefetto di Roma con Provvedimento n. 300112 del 19 dicembre 2014.

¹³⁶ All. n. 1 alla nota di risposta alla prima richiesta istruttoria.

¹³⁷ Gli Amministratori Straordinari sono stati, quindi, autorizzati all’avvalimento di una figura della P.A. per il necessario supporto amministrativo alla funzione di Amministrazione Straordinaria (anche ai fini di una adeguata tutela del segreto d’ufficio) e di figure di volta in volta necessarie, per i profili di supporto più strettamente tecnico-ingegneristici, in tema di progettazione, esecuzione e collaudo, che involgono delicati aspetti valutativi i quali hanno come necessario presupposto specifiche istruttorie tecniche da svolgersi con imparzialità e riservatezza. Per la prima figura è stato sottoscritto un protocollo d’intesa con l’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli mentre per le altre è stato disposto che le stesse dovessero essere attinte nell’ambito di una apposita convenzione (allora in fase di stipula) con il Politecnico di Torino.

¹³⁸ Nota di risposta alla prima richiesta istruttoria, fascicolo All.1, All. 2 interno.

¹³⁹ Gli Amministratori Straordinari nelle Linee Guida hanno ritenuto opportuno inserire anche le seguenti prescrizioni: “- le scelte degli Amministratori Straordinari sono orientate alla salvaguardia del preminente interesse pubblico alla realizzazione a regola d’arte degli interventi di cui al punto 1 nei tempi contrattualmente previsti, nonché, ove possibile, alla riduzione dei costi degli interventi medesimi a carico del bilancio pubblico; gli Amministratori Straordinari attuano le misure di trasparenza verso l’esterno

– ad inizio mandato¹⁴⁰, gli Amministratori Straordinari hanno concentrato le proprie attività sui profili di seguito indicati: 1) situazione organizzativa; 2) situazione amministrativa e contabile; 3) rapporti con l’Autorità concedente; 4) situazione dei finanziamenti per l’esecuzione dell’Opera; 5) situazione degli interventi in concessione; 6) situazione prospettica successiva al completamento dell’Opera. Nell’affrontare i predetti profili, i predetti Amministratori Straordinari hanno *“riscontrato anche talune criticità (...), in uno con le valutazioni e le iniziative adottate circa le medesime. Gli Amministratori Straordinari inoltre, fin dall’avvio delle loro attività, hanno posto particolare attenzione ai costi residui dell’Opera a carico dello Stato, onde valutare eventuali ipotesi di contenimento dei medesimi. La valutazione ha dato un primo riscontro positivo (...)”*¹⁴¹.

Di seguito si riporta, sinteticamente, la situazione iniziale della Gestione Straordinaria e Temporanea, quale rappresentata dagli Amministratori Straordinari nella richiamata Relazione delle attività al 31 marzo 2015.

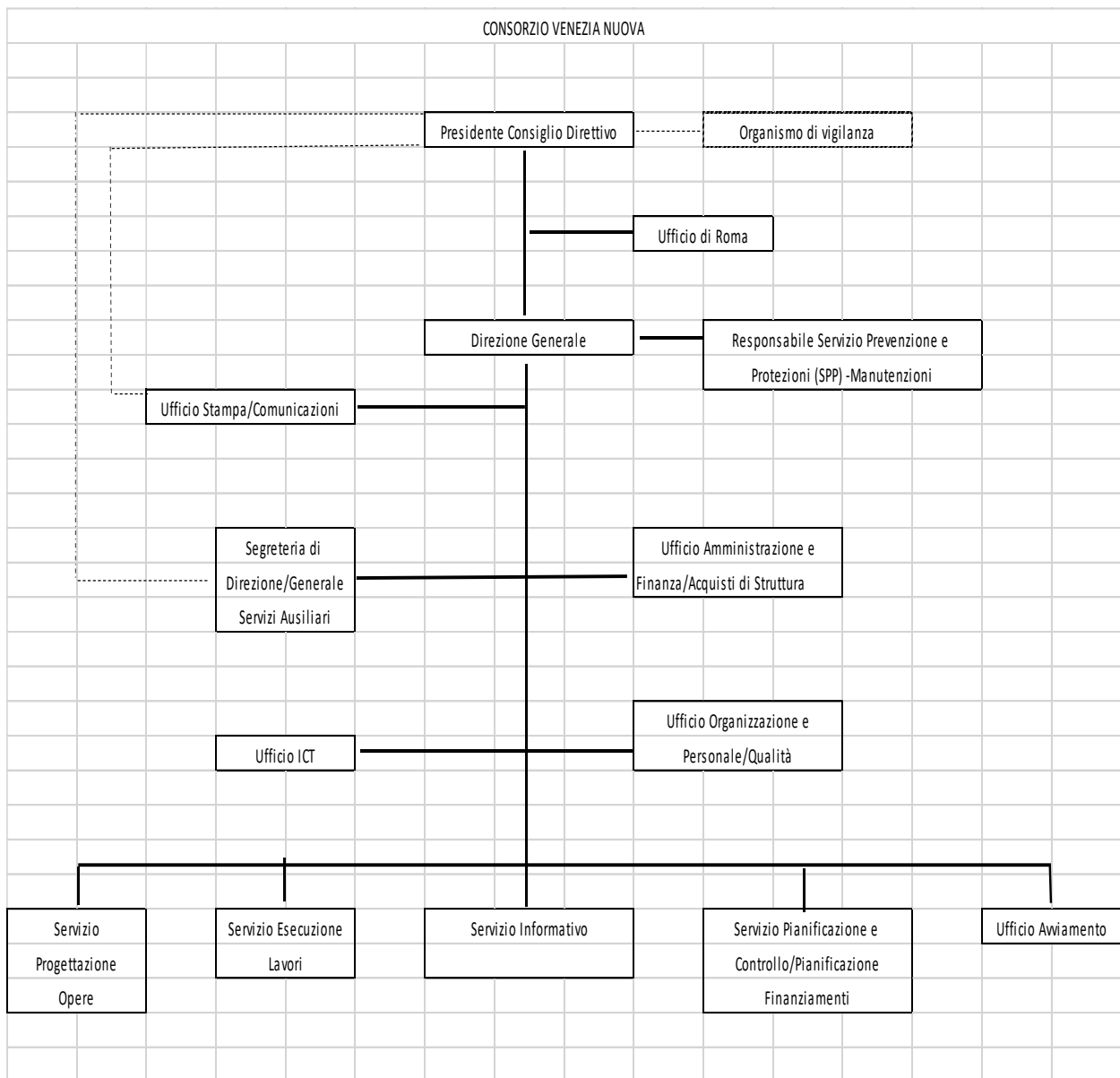
1) Situazione organizzativa del CVN

Nella Relazione al 31 marzo 2015 gli Amministratori Straordinari rappresentano che la struttura organizzativa del Consorzio Venezia Nuova risultava allo stato articolata come da prospetto che segue:

delle scelte da essi operate e delle attività svolte dal CVN, compatibilmente con le esigenze di tutela della riservatezza e del segreto aziendale e industriale, al fine di garantire alla collettività adeguate informazioni sulla realizzazione delle opere di pubblica utilità”.

¹⁴⁰ Primo trimestre 2015 (vedi relazione al 31 marzo 2015).

¹⁴¹ Relazione sopra citata.



Premesso che secondo del CVN¹⁴² l'organo di amministrazione e direzione dell'impresa è rappresentato dal Consiglio Direttivo (art. 8) e le relative funzioni sono declinate nell'art. 4 come segue:

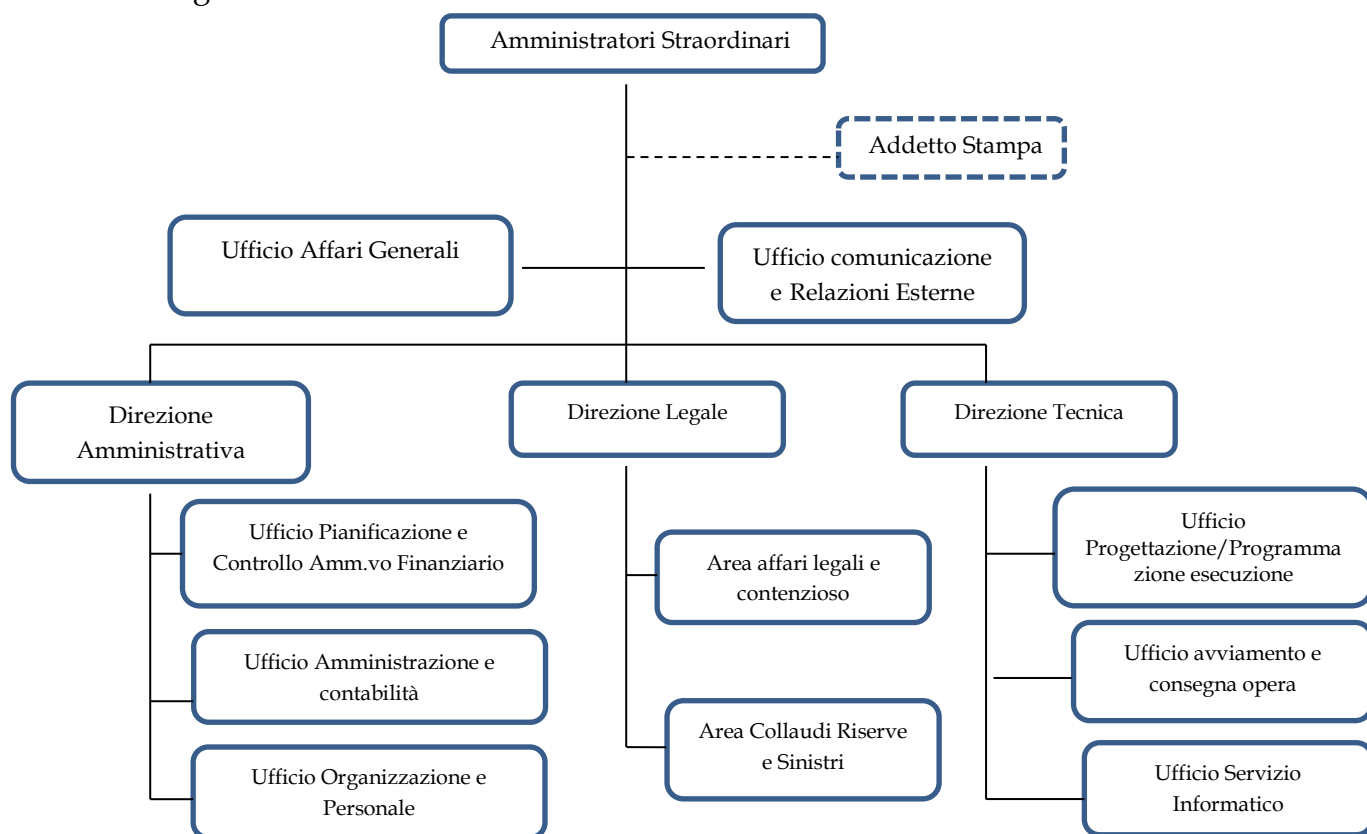
- a) curare che vengano messi a disposizione del Consorzio, in proporzione alle quote di partecipazione dei consorziati, i mezzi necessari per la esecuzione del mandato;
- b) promuovere ed attuare ogni opportuna iniziativa per il compiuto svolgimento delle funzioni coordinatrici del Consorzio;

¹⁴² Nota di risposta alla prima richiesta istruttoria, fascicolo All.1, All. 3 interno

c) vigilare affinché le attività poste in essere in esecuzione degli obblighi derivanti dalle concessioni e/o appalti assunti siano eseguite con il rispetto di tutte le norme e siano conformi alle convenzioni, contratti e relative prescrizioni e capitolati stipulati, esigendo eventualmente dai Consorziati le adeguate garanzie (anche di natura fidejussoria)

gli Amministratori Straordinari evidenziavano che era *“allo studio una riorganizzazione finalizzata ad adeguare la struttura interna del CVN al mutato quadro delle attività da svolgere negli anni a venire. Nel quadriennio 2015/2018 l’entità degli interventi da realizzare andrà infatti sensibilmente a diminuire fino al completamento dell’Opera, ed a quest’ultimo seguirà la fase di avviamento alla gestione del Sistema MOSE per una durata allo stato stimata tra i 3 ed i 5 anni”*.

All’esito dei provvedimenti in seguito adottati, la struttura organizzativa del Consorzio diviene la seguente¹⁴³



Tornando alla prima Relazione (31 marzo 2015), gli Amministratori Straordinari evidenziavano, altresì, che *“già da una prima analisi delle funzioni svolte dai vari Uffici del CVN*

¹⁴³ Nota di risposta alla prima richiesta istruttoria, fascicolo All.9, documento *“Attività svolte -annualità 2016”* gennaio 2017. Nella Relazione, gli Amministratori Straordinari affermano che: *“nel corso del 2015 e di parte del 2016, la gestione è quindi proseguita avvalendosi di qualificati consulenti per le materie civilistico-amministrativa, fiscale e societario, lavoristica, assicurativa e penale, contrattualizzati in un’ottica di massimo contenimento dei costi e, di volta in volta, attivati in funzione delle esigenze emergenti nel corso delle attività del Consorzio (...) Tuttavia, il progressivo aumento delle tematiche e la loro crescente complessità hanno indotto gli Amministratori Straordinari a procedere con la costituzione di una direzione dedicata, garantendo così un più stretto coordinamento nella trattazione delle materie di cui trattasi (...)”*

è emerso che il relativo dimensionamento, in termini di personale addetto, risultava sproporzionato rispetto ai compiti da espletare. L'organico complessivo, al 31/12/2014, ammontava a 121 unità, delle quali: 6 dirigenti; 115 impiegati.

In base alle prime informazioni raccolte almeno un terzo delle predette unità era da ritenere in esubero rispetto alle effettive ed attuali esigenze operative del Consorzio.

Tale situazione si è determinata soprattutto in quanto, con l'avanzamento dei lavori, le attività di alcuni Uffici sono andate progressivamente a ridursi (in specie quelle amministrative e contabili).

Della stessa situazione si era peraltro già occupato il Consiglio Direttivo, evidenziando l'esigenza di procedere, al più presto, ad una riduzione dei costi per il personale. Nessuna, precisa decisione al riguardo era stata, tuttavia, assunta dagli organi direttivi del CVN, che si sono limitati ad elaborare un piano sommario di graduale riduzione degli esuberi. (...) Un profilo di particolare delicatezza rilevato è inoltre rappresentato dalla circostanza che il personale di alcuni Uffici del CVN svolge anche attività a supporto del Provveditorato alle Opere pubbliche di Venezia che non trovano formalizzazione negli atti contrattuali in essere (e dunque non risultano specificamente compensate). Si tratta, in specie, di circa 20 unità, dedite ad una serie articolata di attività, inerenti agli interventi affidati al CVN, le quali spesso comportano anche la predisposizione in bozza di documenti relativi ai rapporti tra Amministrazione e concessionario.

Per quanto si è potuto apprendere, tali attività vengono da lungo tempo assicurate dal CVN, per supplire a croniche carenze di organico degli Uffici del Provveditorato, tenuto conto dell'interesse generale alla velocizzazione delle complesse istruttorie amministrative e contabili richieste dalla particolare dimensione e rilevanza dell'Opera da eseguire.

Risulta, peraltro, che l'esistenza delle attività in questione (in specie di quelle volte a predisporre le bozze degli atti contrattuali e provvedimenti) sia stata stigmatizzata nell'ambito della nota inchiesta penale, considerandola come parte di un disegno criminoso avente quale fine una sorta di "assoggettamento" dell'organo pubblico ai voleri del concessionario"¹⁴⁴.

Tale circostanza viene ribadita dal CVN, nelle persone degli Amministratori Straordinari, anche nel punto "c.3 Attività che il CVN svolge a supporto del Provveditorato" della Relazione periodiche sull'attività svolta. In particolare, nella relazione al 31 marzo 2020 vengono elencare le attività che il CVN "svolge da anni regolarmente a supporto del Provveditorato sia nell'ambito di specifici disciplinari approvati dal Provveditorato stesso e specificamente remunerati nell'ambito del Piano Generale degli Interventi affidati in concessione, sia nell'ambito della funzione di concessionario" in proposito evidenziando di aver erogato servizi di supporto nell'ambito

¹⁴⁴ Nota di risposta alla prima richiesta istruttoria, fascicolo All.1, All. 3 interno.

di perizie annuali e pluriennali sia presso le varie sedi dell'Amministrazione concedente che presso la sede del CVN all'Arsenale di Venezia¹⁴⁵.

Emerge dalla menzionata relazione che le attività di supporto vengono svolte da n. 16 addetti (14 dipendenti di CVN + 2 dipendenti di Thetis spa distaccati in CVN) che svolgono le prestazioni principalmente presso la sede di Venezia del Provveditorato e che è in corso senza soluzione di continuità anche il supporto tecnico – amministrativo all'Ufficio Tecnico Antinquinamento, compresa la conduzione dei laboratori chimici di Venezia e di Padova mediante n. 23 figure professionali. Viene, altresì, evidenziato che il Provveditorato in data 30.01.2020 ha richiesto il potenziamento del supporto, con particolare riferimento alle figure di 2 impiegati amministrativi esperti in contabilità, 1 impiegato addetto ad attività varie di segreteria e 1 specialista in comunicazione con esperienza in attività di pubbliche relazioni e buona capacità nella composizione di testi.

2) Situazione amministrativo-contabile

Sin dalla Relazione di marzo 2015 la gestione commissariale ha posto in luce una serie di criticità nella gestione amministrativo-contabile del CVN emerse con le note vicende giudiziarie. Si afferma nella richiamata relazione che: *“In particolare, è emerso un articolato sistema di fatture per operazioni inesistenti, emesse da alcune imprese*

¹⁴⁵ La Relazione riporta l'elenco minuzioso e dettagliato di tutte le attività svolte a supporto del Provveditorato distintamente per: Servizi e attività di supporto svolta dal CVN **nell'ambito di disciplinari e Servizi e attività di supporto svolte dal CVN nell'ambito della sua funzione di concessionario.** In particolare, in tale ultimo ambito il supporto generale riguarda:

“- la predisposizione di bozze di lavoro di: parti generali di istruttorie e/o presentazioni relative agli argomenti che vengono portati all'esame del Comitato Tecnico Amministrativo; voti sui vari argomenti per i quali il Comitato Tecnico Amministrativo ha espresso il proprio parere; Decreti Presidenziali approvativi dei vari argomenti esaminati dal Comitato Tecnico Amministrativo e bozze delle relative lettere di trasmissione; certificati di pagamento. Tali bozze di lavoro vengono ufficialmente inviate dal CVN al Provveditorato e costituiscono bozze informali soggette a modifica, rigetto e/o integrazione da parte dei funzionari del Provveditorato stesso;

- la predisposizione di bozze di correzioni della documentazione originale presentata al C.T.A. e sulla quale il CTA ha impartito prescrizioni specifiche: la documentazione viene corretta dal CVN in base ai contenuti delle prescrizioni pervenute per le vie brevi e viene poi trasmessa ai funzionari del Provveditorato per ogni modifica, rigetto e/o integrazione e conseguenti decisioni;

- l'assistenza alla raccolta di firme su documentazione varia (ad esempio: voti del CTA, verbali di consegna e di ultimazione lavori, verbali di visita e certificati delle Commissioni di Collaudo) e per l'organizzazione/gestione documentale specificamente in occasione del Comitato Tecnico Amministrativo;

- l'assistenza all'archiviazione presso il Provveditorato della documentazione sia tecnica che amministrativa relativa al CVN; in particolare viene gestito l'archivio di tutti i progetti prodotti dal CVN ed i relativi voti dei Comitato Tecnico Amministrativo;

- la predisposizione di prospetti/documentazione di sintesi sullo stato dei finanziamenti e sull'avanzamento degli interventi per informativa verso vari Enti (Relazione al Parlamento, sistema informatico SGP del Ministero dell'Ambiente, Sistema MIP);

- l'assistenza all'Amministrazione concedente nell'ambito di incontri tecnici con altri Enti per quanto riguarda le molteplici attività di salvaguardia di Venezia e della sua laguna:

- *vengono predisposte ed effettuate presentazioni tecniche, bozze di verbali interni ed esterni su quanto emerso nel corso degli incontri;*
- *vengono predisposte bozze di convenzioni di scambio dati a titolo non oneroso, ove possibile, generalmente con firma a tre (Provveditorato, CVN e Ente);*
- *in alcune situazioni viene richiesto supporto da parte dell'Amministrazione concedente per la predisposizione di bozze di convenzioni fra Provveditorato e l'Ente.”*

consorziate ed annotate dal CVN, finalizzato alla creazione di fondi extra-contabili che sono risultati in parte destinati ad illeciti pagamenti, anche e soprattutto nei confronti di pubblici ufficiali.

La parallela verifica fiscale eseguita dalla Guardia di Finanza ha fatto altresì emergere l'esistenza di costi di dubbia inerenza rispetto all'attività svolta dal CVN, la deducibilità di una parte dei quali ha formato oggetto di contestazione per violazione della normativa tributaria.

Con processo verbale notificato al CVN il 16/10/2014, sono state quindi contestate violazioni per costi indeducibili in larga parte legate alle predette annotazioni di fatture per operazioni inesistenti e di costi di dubbia inerenza, per un imponibile complessivo sottratto a tassazione nelle annualità dal 2005 al 2013, pari a circa € 50 milioni.

Le imposte dovute dal Consorzio sono state calcolate come dal seguente prospetto:

IRES	IRAP	IVA	RITENUTE NON VERSATE	TOTALE
14.826.960	1.982.381	2.947.696	241.850	19.998.887

In merito alle predette contestazioni il Consiglio Direttivo del Consorzio ha poi deciso di non prestare adesione alle medesime, così come configurate nel verbale, e di rinunciare quindi all'opportunità di vedere ridotte le sanzioni ad un sesto del minimo edittale, preferendo l'opzione di attendere l'accertamento da parte dell'Agenzia delle Entrate e di definire, ove possibile, il medesimo.

L'Agenzia ha quindi notificato, il 18/12/2014, l'accertamento per le annualità dal 2005 al 2009, irrogando pesantissime sanzioni (fino al 220 per cento delle imposte evase), per un ammontare complessivo (imposte, interessi e sanzioni), pari a circa € 50,5 milioni.

Gli Amministratori Straordinari hanno disposto che venisse presentata istanza di accertamento con adesione, avviando una interlocuzione con la Direzione del Veneto dell'Agenzia delle Entrate volta ad individuare una eventuale soluzione della controversia mediante la definizione dell'accertamento in via amministrativa”.

In relazione, quindi, delle criticità riscontrate è stata effettuata una ricognizione delle risultanze contabili, soprattutto per l'esercizio 2014 atteso che non era possibile rispettare il termine del 28 febbraio 2015 ex art. 2615-bis del Cod. civ, per l'approvazione e deposito di una situazione patrimoniale idonea a rispettare i requisiti di chiarezza, veridicità e correttezza, che devono doverosamente caratterizzarla.

Le prime ricognizioni effettuate hanno comunque consentito l'individuazione di una serie di criticità quali, tra le più rilevanti, quelle connesse:

- *“alla anticipata contabilizzazione di ricavi, relativi al compenso del 12% sui lavori spettante al Concessionario, per via dell'adozione di un criterio contabile del tutto peculiare; tale anticipazione determina l'effetto di generare, sul conto economico dell'esercizio 2014 e di quelli successivi, non tanto componenti negativi, quanto piuttosto una compressione dei ricavi di stretta competenza dell'esercizio (per quello 2014 pari a circa € 12 milioni); in altri e più pratici termini, la menzionata, anticipata contabilizzazione del compenso del concessionario ha in passato (fin dal 2003) consentito di "spesare" ingentissimi costi, parte dei quali sono risultati fittizi e registrati al solo scopo di far fuoriuscire illecitamente fondi dal CVN anche a fini corruttivi;*
- *alla mancata svalutazione di una partecipazione totalitaria in altra società (la Mo.S.E. Srl di cui si dirà infra), la quale aveva da tempo perso la quasi totalità del valore contabile (per l'esercizio 2014, la svalutazione è stimata in circa € 1,5 milioni);*
- *alla mancata contabilizzazione del canone effettivamente dovuto all'Agenzia del Demanio per la concessione di utilizzo dell'Area Nord dell'Arsenale di Venezia” il cui canone esatto non contabilizzato era in fase di definizione con la predetta Agenzia ma si riteneva potesse attestarsi intorno a € 1,7 milioni.*

3) Rapporti con l'Autorità concedente

Nell'ambito dei rapporti intercorsi tra la Parti del rapporto concessorio, all'indomani delle vicende giudiziarie del 2014, va segnalata la **proposta fatta dal Gabinetto del MIT all'allora vertice del CVN di sottoscrivere un Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale (rep. n. 7191 del 1991), in seguito formalizzata in bozza di Atto Aggiuntivo, al fine di contrattualizzare, tra le Parti, una trattenuta sui pagamenti dovuti al concessionario di pari importo a quello quantificato giudizialmente in relazione alle distrazioni di fondi da parte del CVN (circa € 33 milioni); la riduzione del corrispettivo del concessionario a partire dai futuri atti attuativi (dal 12 al 10 per cento del corrispettivo del concessionario a partire da quelli che sarebbero stati i futuri atti attuativi) nonché l'impegno del CVN a trasferire quanto dovesse risultare accantonato in bilancio nell'apposito fondo rischi contrattuali, dopo l'avvenuto collaudo funzionale dell'Opera.**

Nella riunione del 26/8/2014, il Consiglio Direttivo del CVN, informato dei contenuti del nuovo Atto Aggiuntivo che nel frattempo era stato redatto in bozza, aveva conferito formale delega all'allora Presidente affinché procedesse alla sottoscrizione dell'Atto proposto "dando sin d'ora per rate e valide eventuali modifiche necessarie"¹⁴⁶.

In seguito, in data 17 settembre 2014, l'allora Presidente del CVN confermava la disponibilità del Consorzio alla sottoscrizione dell'Atto, pur sottolineando come il CVN fosse, nell'ambito delle inchieste penali e fiscali, da ritenersi soggetto danneggiato, nel contempo formulando anche alcune proposte integrative all'articolato.

Nonostante ciò, il successivo 10 ottobre, lo stesso Presidente comunicava la Consiglio Direttivo del CVN di non aver proceduto alla sottoscrizione dell'Atto per la ritenuta necessità di valutare l'impatto delle contestazioni fiscali che sarebbero state formalizzate nei confronti del Consorzio in tempi brevi e, pertanto, il Consiglio rinviava ogni determinazione.

Nel frattempo, in data 14 ottobre 2014 il Provveditorato rimetteva il nuovo Atto nella sua formulazione definitiva e il 28 novembre successivo il Presidente del CVN demandava ogni valutazione in proposito ai nominandi Amministratori Straordinari, atteso che l'ANAC aveva avviato il procedimento di commissariamento.

Gli Amministratori Straordinari, valutata la bozza di Atto Aggiunto, la ritenevano eccessivamente penalizzante, dal punto di vista economico, per il Consorzio ed esprimevano perplessità, anche dal punto di vista squisitamente giuridico¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Si legge in atti (Relazione sull'attività svolta dagli Amministratori Straordinari al 31 marzo 2015, citata) «*Dei predetti contratti, e del conseguente confronto tra Amministrazione concedente e concessionario per addivenire ad un articolato condiviso, il Presidente ha reso edotto il Consiglio Direttivo del CVN, nelle riunioni del 3 e del 18/7/2014, ricevendo mandato a proseguire il dialogo con il Ministero. Nella riunione del 26/8/2014, il Consiglio Direttivo è stato quindi informato dei contenuti del nuovo Atto Aggiuntivo che nel frattempo era stato redatto in bozza, in sintonia con le richieste avanzate dal MIT, ed ha conferito formale delega al Presidente affinché procedesse alla sottoscrizione dell'Atto proposto "dando sin d'ora per rate e valide eventuali modifiche necessarie", Da quanto informalmente appreso la predetta deliberazione (e la eventuale, conseguente sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo) avrebbe avuto come presupposto quello di evitare che l'ANAC procedesse con la richiesta di commissariamento del CVN*»

¹⁴⁷ Come si legge nella più volte menzionata relazione al 31 marzo 2015, gli Amministratori Straordinari hanno ritenuto che: "L'effetto congiunto della trattenuta a garanzia e della riduzione di 2 punti dell'aggio comprimerebbe quindi le predette risorse disponibili a meno della metà di quelle attualmente previste. Tale compressione, considerato ogni possibile contenimento dei costi di gestione del CVN, determinerebbe in concreto la seguente situazione:

- la trattenuta a garanzia finirebbe con l'essere interamente "traslata" sulle imprese consorziate, in quanto queste ultime, per evitare la crisi finanziaria del CVN, avrebbero quale unica alternativa quella di finanziarlo per importi pari alla trattenuta medesima (e per un periodo indefinito), alternativa peraltro impraticabile per gran parte delle stesse. L'effetto in parola verrebbe inoltre a prodursi anche su molte imprese consorziate che, per quanto risulta dal procedimento penale in corso, nulla hanno avuto a che fare con i gravi reati contestati ai responsabili del CVN (si tratta di molte imprese medio-piccole, che partecipano, anche indirettamente, al CVN);
- i ricavi del CVN, con la riduzione di 2 punti dell'aggio, sarebbero comunque insufficienti a coprire i costi di gestione, con la conseguente chiusura in perdita dei futuri conti economici del CVN ed il ribaltamento della stessa sulle imprese consorziate. Il che equivarrebbe a chiedere alle imprese consorziate di sobbarcarsi una parte dei costi di gestione del CVN, in contrasto con la evidenziata finalità dell'aggio di dare copertura ai costi dell'entità coordinatrice dei lavori."

Pertanto individuavano una possibile soluzione alternativa, idonea a mantenere intatte le finalità perseguite almeno dalla clausola relativa alla trattenuta in garanzia di cui si è detto, da rinvenire nel comma 7 dell'art. 32 del d.l. n. 90 del 2014 laddove stabilisce che “nel periodo di applicazione della misura di straordinaria e temporanea gestione l'utile d'impresa derivante dalla conclusione dei contratti d'appalto di cui al comma 1, determinato anche in via presuntiva dagli amministratori, è accantonato in apposito fondo e non può essere distribuito nè essere soggetto a pignoramento, sino all'esito dei giudizi in sede penale” che gli stessi ritenevano applicabile anche al caso di specie.

Di fatto l'Atto Aggiuntivo in questione non è stato mai sottoscritto.

4) Situazione dei finanziamenti per l'esecuzione dell'Opera

Quanto alla sussistenza dei mezzi finanziari necessari a portare a compimento l'Opera entro la tempistica prevista dagli accordi in essere all'atto del loro insediamento, gli Amministratori Straordinari hanno, innanzitutto, rilevato che il costo complessivo del Sistema Mo.S.E., nell'importo formalizzato dalla “presa d'atto” del Comitato di indirizzo e coordinamento ex legge n. 798/1984 nella seduta del 21 luglio 2011, si attesta a complessivi 5.493 milioni di euro: importo comprensivo delle seguenti voci:

INTERVENTI	COSTO (milioni di euro)
Opere complementari e prime fasi della progettazione esecutiva	108
Primi interventi realizzati alle bocche di porto, a misura	450
Interventi di cui al contratto a "prezzo chiuso" (3° Atto Aggiuntivo - n. 8067/2005 alla Convenzione Generale)*	4.376
Interventi funzionali alla successiva fase di avviamento alla gestione e alla manutenzione	360
Interventi di compensazione ambientale prescritti dalla Commissione Europea	199
TOTALE	5.493
* L'importo originario del contratto era pari a 6' 3.709 milioni, al quale si sono aggiunti C 406 milioni per adeguamento prezzi contrattuali (approvato nel 2009) e 260 milioni per adeguamenti progettuali ed interventi di inserimento architettonico chiesti da Enti terzi, in parte eseguibili dopo il completamento delle barriere	

Fonte: Amministratori Straordinari CVN – Relazione attività al 31 marzo 2015

Emerge pertanto che nel costo complessivo del Sistema Mo.S.E., così come definito, non sono comprese:

- le risorse necessarie per le attività di avviamento alla gestione e alla manutenzione delle opere alle bocche di porto:
- le misure di inserimento paesaggistico delle opere alle bocche di porto.

All'epoca, l'opera risultava finanziata per 5.267 milioni di euro: somma ritenuta idonea ad assicurare il completamento delle opere civili ed elettromeccaniche alle bocche di porto e gli interventi strettamente connessi indispensabili per la messa in funzione delle barriere.

La somma mancante, pari a 226 milioni di euro, avrebbe consentito di:

- *“realizzare talune infrastrutturazioni e mezzi indispensabili per la manutenzione delle barriere, la rimozione dei cantieri e la messa in pristino dei luoghi;*
- *completare le opere di compensazione ambientale richieste dalla Commissione Europea;*
- *completare le opere di inserimento architettonico di cui alla prescrizione della Commissione per la Salvaguardia di Venezia”.*

La contrattualizzazione degli Interventi finanziati con le suesposte somme ha subito alterne vicende.

5) Situazione degli interventi in concessione

La ricognizione effettuata dagli Amministratori Straordinari sul concreto stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione del Sistema Mo.S.E. ha consentito di rilevare quanto di seguito riportato.

Si afferma, nella più volte richiamata Relazione del 31 marzo 2015, che **a fronte di un formale stanziamento per 5.272 milioni di euro alla data del 28 febbraio 2015, risultavano effettivamente disponibili, in quanto messi effettivamente a disposizione da parte dello Stato, solo 3.974 milioni di euro, a valere sui quali erano stati cantierati interventi per circa 4.700 milioni e spese 4.465 milioni, con un avanzamento dell'81% sul valore complessivo dell'opera.**

Si afferma, altresì, che *«gli interventi cantierati e l'importo complessivamente già speso risultano superiori alle somme rese effettivamente disponibili da parte dello Stato in quanto l'Amministrazione concedente, nell'ambito della Convenzione Generale rep n. 7191/1991, ha in molti casi effettuato, come già ricordato, la consegna al concessionario dei lavori “sotto riserva di legge”, in attesa del completamento delle procedure necessarie per la disponibilità e la liquidazione delle somme assegnate. In questi casi, come pure già evidenziato, il CVN ha fatto ricorso al mercato finanziario per ottenere l'anticipazione delle risorse necessarie per il proseguimento delle attività».*

La produzione già realizzata e spesa, per il predetto totale di circa € 4.465, si ripartisce in dettaglio sulle seguenti categorie di interventi:

CATEGORIE DI INTERVENTI	GIÀ SPESATI	TOTALE PREVISTO	% SU TOTALE PREVISTO
Opere alle Bocche	3.863.000.000	4.596.000.000	84%
Interventi morfologici e attività strettamente connesse al MOSE	279.000.000	338.000.000	83%
Infrastrutturazione area nord dell'Arsenale di Venezia	149.000.000	280.000.000	53%
Piattaforme informatiche e banche dati per l'avviamento	53.000.000	83.000.000	66%
Riqualficazione ambientale prescritta dalla Commissione Europea	121.000.000	199.000.000	61%
TOTALE	4.465.000.000	5.493.000.000	81%

Fonte: Amministratori Straordinari CVN – Relazione attività al 31 marzo 2015

In relazione alle attività di riqualficazione ambientale in adempimento alle prescrizioni della Commissione Europea, gli Amministratori Straordinari evidenziavano che, a fronte del 39% di lavori ancora da effettuare, «*Proseguono le misure ambientali connesse con la realizzazione delle opere mobili alle bocche di porto della laguna di Venezia, previste dal “Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualficazione ambientale dei SIC IT3250003 e IT3250023; dei SIC IT3250030 e IT3250031 e della ZPS IT3250046 – QUADRO AGGIORNATO”.* Sono in corso lavori, corredati dai relativi monitoraggi post operam di ricostruzione di habitat naturali sia all'interno della laguna, sia lungo i litorali, sia nelle zone delle bocche di porto adiacenti ai cantieri del MOSE».

L'analisi dei contenuti della richiamata Relazione sulle attività svolte dagli Amministratore Straordinari nel primo trimestre del 2015 mette, altresì, in luce che:

- il Piano di Riparto degli Interventi e studi, già formalmente finanziati e ancora in parte da eseguire per il completamento del Mo.S.E., messo a punto dagli Amministratori Straordinari, di fatto non è stato mai formalmente approvato e tale circostanza, a detta di questi ultimi, “*oltre a determinare l'evidenziato slittamento della ultimazione dei lavori, al momento non quantificabile con esattezza, provocherà quasi sicuramente l'inoltro al CVN di richieste di risarcimento danni, anche rilevanti, da parte delle imprese consorziate*”;
- sui lavori hanno avuto un forte impatto gli eventi meteomarini straordinari del 5-6 febbraio 2015 che hanno comportato conseguenze dannose in relazione:
 - ai Cassoni di spalla della bocca di Malamocco (rotture dei cassoni stessi o dei giunti tra i vari cassoni). **Danni sommariamente stimati per causa di forza maggiore: circa 2,5 milioni;**
 - alla Porta della conca di navigazione (lato mare), che ha subito danni al sistema dell'*Hydrofoot* ed altre parti minori. Poichè la porta della conca di

navigazione era in assetto definitivo ma la situazione generale del cantiere complessivo non era nella sua configurazione finale, sono state effettuate verifiche per stabilire eventuali errori progettuali¹⁴⁸. **Prima stima presunta dei danni: circa 2 milioni.**

Indipendentemente dalle avversità atmosferiche in esame, si sono verificate altre criticità in relazione al Cassone alla bocca di Chioggia che ha subito danni durante le fasi di zavorramento per un malfunzionamento di cantiere di una valvola di "sovrappressione". La prima stima presunta dei danni ammonta a circa € **11 milioni**.

In considerazione, poi, delle molteplici critiche/dubbi¹⁴⁹ sul funzionamento del Sistema Mo.S.E. avanzate nel corso degli anni da più parti, gli Amministratori Straordinari hanno disposto l'avvio, a partire dal gennaio 2015, di approfondite verifiche tecniche riguardanti dette problematiche avvalendosi, anche, della collaborazione del Politecnico di Torino e dell'Università di Catania. Le verifiche hanno in primo luogo riguardato la conca di navigazione e, dai primi riscontri effettuati, sembrerebbe che, anche in questo caso, **potrebbero sussistere criticità con riguardo alla progettazione**, per quanto in specie attiene l'effettiva possibilità che la conca consenta il transito di imbarcazioni di grandi dimensioni (fino a 280 metri di lunghezza, come dovrebbe essere secondo la progettazione medesima).

Verifiche a campione sono state condotte anche sui **collaudi tecnico – amministrativi (essenziali a garanzia della esecuzione a regola d'arte degli interventi in concessione)**, in relazione ai quali è emerso che *“ i collaudi sia funzionali che tecnico – amministrativi sono stati disarticolati secondo le WBS/WBE degli interventi di progetto e ciò ha comportato una elevata frammentazione delle operazioni di collaudo che hanno coinvolto svariate decine di commissioni di collaudo ed oltre 250 collaudatori (statici e tecnico – amministrativi) con la necessità di dover procedere al termine di tutte le opere ad un collaudo finale prestazionale di tutto il sistema integrato visto nella sua unitarietà e non per singoli interventi.”*

¹⁴⁸ Gli Amministratori evidenziano come si tratti, in ogni caso, di una criticità di non lieve momento, atteso che, per un'Opera della rilevanza del "Sistema Mo.S.E.", eventuali errori di progettazione avrebbero dovuto essere intercettati nelle necessarie fasi di verifica antecedenti all'avvio dell'esecuzione dei singoli lavori.

¹⁴⁹ Ci si riferisce, in particolare, al comportamento dinamico delle paratoie; alla formazione di *fouling* sulle paratoie; all'affidabilità tecnologica e prestazionale delle cerniere delle paratoie; alla conca di navigazione con riferimento al transito in sicurezza in conca delle navi di grandi dimensioni; agli aspetti manutentivi.

La pressoché totalità dei collaudi è stata affidata con la formula di "collaudo in corso d'opera" anche se in molti casi la frequenza delle visite è risultata diradata fino al limite riscontrato, in qualche caso esaminato, di una frequenza semestrale o annuale. Le commissioni sono state designate dal Provveditorato e molti membri sono presenti in diverse Commissioni. Le spese vive di trasferta per l'espletamento dell'incarico, in ogni caso, sono sempre state pre – forfettizzate nella misura massima del 60% dell'onorario, il che ha fatto sì che il costo complessivo dei collaudi, a carico del concessionario, lievitasse in modo sensibile e che, per alcuni membri, più volte designati, si sia pervenuti alla corresponsione di importi anche di rilevantissimo ammontare. Al riguardo sono comunque in corso gli ulteriori e possibili approfondimenti volti a verificare l'adeguatezza dei collaudi eseguiti, a garanzia della corretta esecuzione dei lavori (tra questi, estese indagini delle opere sott'acqua, con particolare riferimento alle scogliere in massi, mediante rilievi con la tecnica multibeam di alta precisione, i quali consentiranno di verificare il profilo delle scarpate, la dimensioni dei massi e la disposizione degli stessi, e la relativa corrispondenza al progetto). Tuttavia, le opere anche a seguito di emissione dell'atto unico di Collaudo tecnico-amministrativo, non sono ancora state riconsegnate all'Amministrazione Concedente, ma sono, ad oggi, nel possesso delle Imprese Consortili che le hanno realizzate. Ciò comporta criticità che sono in corso di esame approfondito rispetto agli aspetti di responsabilità civile, di responsabilità per danni, per eventuali vizi d'opera e per quanto riguarda il rilascio delle polizze assicurative postume decennali".

5.1) La situazione dell'opera attualizzata

In sede di contraddittorio finale le parti del rapporto concessorio, su richiesta della Sezione, hanno confermato i dati della sopra riportata tabella espositiva del dettaglio delle categorie di interventi in cui viene ripartita la produzione già realizzata e spesa (per 4.465 milioni di euro) al 31 marzo 2015 riservandosi di trasmettere l'aggiornamento dei dati ivi contenuti. Il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche con nota del 21 dicembre 2020¹⁵⁰ ha rappresentato che la suddivisione degli interventi, previsti all'interno del costo di realizzazione del Sistema Mo.S.E. di 5.493 milioni di euro, costantemente tenuta a riferimento dallo stesso Provveditorato, è quella illustrata nei voti del CTM n. 106 e n. 107 del 2012 versati in atti, dalla cui analisi si evidenzia la diversa suddivisione interna del

¹⁵⁰ Registro generale U 0044908 del 21/12/2020, acquisita al prot. Cdc n. 6087 del 22 dicembre 2020.

valore complessivo di 5.493 milioni di euro¹⁵¹ rispetto alla tabella sopra riportata, ma non l'aggiornamento dei dati ivi rappresentati.

A sua volta il CVN, successivamente al contraddittorio, in date 21 e 23 dicembre¹⁵², ha trasmesso copiosa documentazione integrativa ma nulla a proposito.

6) Situazione prospettica successiva al completamento dell'opera

A conclusione della relazione sulla propria attività in relazione alle fasi iniziali del loro mandato, gli Amministratori Straordinari si sono soffermati sulla problematica della "futura manutenzione e gestione del Sistema Mo.S.E." avendo verificato che, **pur approssimandosi, secondo cronoprogramma, il completamento dell'Opera, nulla risultava formalmente stabilito circa la futura manutenzione e gestione del Sistema medesimo, dopo la consegna all'Amministrazione concedente -profilo di notevole importanza che, sulla base del rapporto concessorio, coinvolgeva anche il Consorzio, tenuto alla predisposizione di tutto quanto necessario al c.d. "Avviamento" del Sistema medesimo**, da intendersi come fase che *inizia il completamento delle opere indispensabili per la messa in funzione del Mo.S.E., e si sostanzia nella verifica funzionale dell'intero sistema, propedeutica alla sua successiva messa in esercizio a regime, mediante l'attivazione e la manutenzione ad opera del concessionario*".

Gli stessi lamentavano una situazione di "stallo" in quanto l'Atto Aggiuntivo che avrebbe dovuto individuare i contenuti dell'Avviamento era ancora *in itinere*, non essendosi ancora concluse le fasi dei controlli di legge.

Nel rinviare a quanto si dirà al successivo par. 2.5.4 che si occupa proprio dell'avviamento, si rappresenta in questa sede che l'atto in questione è **l'Atto rep. 8690 del 14 maggio 2015**

¹⁵¹ La suddivisione interna vede la seguente strutturazione:

A. Opere alle bocche di Porto, comprendenti:

A1- Progettazione esecutiva (parte) e realizzazione opere complementari (-Legge speciale);

A2 - Progettazione esecutiva (parte) e la realizzazione prime opere alle bocche di porto (1^ delibera CIPE a valere su Legge Obiettivo). Importo al netto delle attività finanziate e comprese B1), B2) e C1):

A3 - Progettazione esecutiva (completamento), realizzazione opere alle bocche di porto e attività connesse previste da contratto a "prezzo chiuso" rep. n. 8067/2005 comprensivo del Valore del contratto originario, del riconoscimento adeguamento prezzi contrattuali, ex art. 3 del contratto a "prezzo chiuso", degli Importi per intervento di inserimento architettonico e per adeguamenti progettuali, anche richiesti da Enti terzi, ex art. 5 del contratto a "prezzo chiuso".

B. Attività funzionali alla futura gestione e manutenzione delle opere alle bocche di porto, comprendenti:

B1 - Interventi di infrastrutturazione dell'area nord dell'Arsenale di Venezia per l'ubicazione dell'avviamento funzionale e la manutenzione (importo stimato da progetto preliminare esaminato in linea tecnica con parere favorevole ddal CTM del MAV);

B2 - Piattaforme informatiche e banche dati per l'avviamento e per la futura gestione del sistema lagunare - comprese attività durante la fase di avviamento.

C. Altre attività richieste da terzi, comprendente:

C1 - Interventi del "Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale" in adempimento alle prescrizioni della Commissione Europea - compresi monitoraggi finanziabili dal 2014 in poi.

¹⁵² Nota a firma del Commissario liquidatore prot. n. 16897 CQL del 21/12/2020 cit. e nota successiva nota prot. n. 16969 CQL del 23 dicembre, acquisite, rispettivamente, al prot. Cdc n. 6096 del 22 dicembre 2020 e n. 6124 del 23 dicembre 2020.

Integrativo e Modificativo all'Atto rep. 8658 del maggio 2014 (2° Atto Aggiuntivo al 43° Atto Attuativo e 4° Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale).

L'Atto segue alla ricusazione del visto di legittimità per l'Atto 8670/2014, 3° Atto Aggiuntivo al 43° Atto Attuativo, in quanto ritenuto da questa Sezione affetto da plurimi profili di illegittimità, tra i quali l'assenza di sottoposizione ai controlli di legge dell'atto presupposto, ossia il 2° Atto Aggiuntivo, di cui sopra (deliberazione di questa Sezione, n. 193/2015/PREV).

Come già evidenziato nel precedente par. 2.5.1.1. "Disciplina specifica", **l'originario Atto rep. 8958/2014** non è stato inoltrato all'Ufficio di Controllo di legittimità di questa Sezione per il prescritto controllo di legge e, quindi, (come precisato nel par. 1.4), sebbene esistente, **non ha mai acquistato efficacia**. In conseguenza, attraverso **il successivo Atto rep. n. 8690/2015**, che ha emendati i vizi dell'Atto ricusato, è stato riformulato il testo, integrato/modificato e coordinato, dell'Atto privo di efficacia (il 2° Atto Aggiuntivo al 43° Atto Attuativo della Convenzione Generale) al fine di poterlo sottoporre ai controlli di legge.

Ad ogni modo, risulta che sin dal 2014 il CVN ha costituito un primo nucleo tecnico di un futuro Ufficio Avviamento attribuendo ad esso il compito di coordinare e in parte sviluppare le attività propedeutiche per il futuro Avviamento del Sistema (cd. "Pre-Avviamento").

Infine, **gli Amministratori Straordinari hanno proceduto ad una revisione dei progetti per la realizzazione del Sistema Mo.S.E., che non erano ancora passati alla fase esecutiva** con l'obiettivo di ottimizzare la realizzazione del Sistema e di ottenere eventuali risparmi sia in fase di completamento delle opere, sia in fase di esercizio. **Le revisioni hanno riguardato sostanzialmente la manutenzione, in termini di riduzione e ottimizzazione dei mezzi speciali (jack up e mezzo per la rimozione dei sedimenti) per un possibile risparmio di spesa di circa 79 milioni e l'anello di interconnessione elettrica delle bocche e la realizzazione, per ciascuna di esse, delle forniture elettriche e di emergenza, le cui soluzioni alternative potevano comportare una riduzione dei costi da 15 a 22 milioni di euro**¹⁵³.

¹⁵³ Si legge nella citata Relazione: "Per quanto riguarda la revisione del progetto di manutenzione e dei relativi costi annui, è peraltro necessario procedere alla progettazione ed esecuzione di alcune attività ed indagini propedeutiche (attività di pulizia paratoie, rilievi batimetrici in barriera, test sulle vernici, ecc.), indispensabili per quantificare con maggiore precisione i tempi, modalità e costi delle principali lavorazioni previste (Fasi di "Pre-Avviamento"). Per quanto riguarda la rinuncia all'anello di interconnessione elettrica, a favore della sola realizzazione di allacciamenti principali e, in un secondo momento, di allacciamenti di emergenza delle tre bocche, si è rilevato che senza dubbio tale scelta comporterà una minore

2.5.3.2 L'atto di completamento e il 48° Atto Attuativo della Convenzione generale

Come già evidenziato in precedenza (par. 2.5.3), con la sottoscrizione dell'Atto Attuativo rep. 8756 del 23/11/2017 (48° Atto Attuativo della convenzione madre) è stata contrattualizzata l'ultima tranche dell'importo necessario per la compiuta realizzazione del Sistema Mo.S.E. (**221 milioni di euro**) come attestato espressamente dall'Atto stesso.

Viene precisato nel 48° Atto Attuativo che: *“l'assegnazione effettiva di euro 221.000.000,00.= anziché di euro 221.458.679,05.=, come inizialmente previsto dall'atto rep. n. 8746/2017 per l'ultima “tranche”, accerta che il valore del “Sistema Mo.S.E.” risulta ora pari a euro 5.492.695.590,33.= e che la differenza nell'ambito dei 221.000.000 viene assorbita dall'accantonamento di somme per rimborsi per allacciamenti, utenze e canoni per gli impianti, che passa da euro 6.500.000,00.= ad euro 6.041.320,00.=”.*

Pertanto, alla luce di tale ultimo Atto, il costo complessivo per la realizzazione del Sistema Mo.S.E. si attesta ad euro 5.492.695.590,33¹⁵⁴ e di pari importo sono le risorse stanziare e contrattualizzate progressivamente.

Alla luce di tali ultime contrattualizzazioni emerge, quindi, che con il 6° Atto Aggiuntivo (rep. 8746/2017) alla Convenzione Generale, finalizzato alla ricognizione delle risorse disponibili a spesa invariata, per il completamento del Sistema Mo.S.E. e gli interventi funzionali indispensabili alla primaria gestione e manutenzione dello stesso, sono stati nuovamente regolati i rapporti contrattuali tra il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche ed il Consorzio Venezia Nuova e con il 48° Atto Attuativo della medesima Convenzione Generale è stata completata la contrattualizzazione dei finanziamenti Mo.S.E.

Nello specifico:

1. Atto di completamento. Atto Aggiuntivo rep. 8746/2017 alla Convenzione Generale

Con la sottoscrizione del 6° Atto Aggiuntivo alla Convenzione Generale le Parti, hanno accertato il valore del Sistema Mo.S.E. in 5.493,154 milioni di euro. Detto valore è stato ritenuto comprensivo degli interventi, degli oneri tecnici, del corrispettivo spettante al

ridondanza del Sistema, dal momento che non sarà possibile alimentare una bocca con l'altra, ma rimarrà garantito il sollevamento delle paratoie, in caso di guasto alla rete elettrica, tramite i gruppi elettrogeni (anch' essi ridondanti) presenti in ciascuna bocca.”

¹⁵⁴ Con il 6° Atto Aggiuntivo (rep. 8746/2017) alla Convenzione Generale, la Parti del rapporto concessorio avevano accertato il valore del Sistema Mo.S.E. in 5.493,154 milioni di euro.

Concessionario, dell'IVA se dovuta, nonché dell'applicazione ai singoli progetti da approvare o modificare, delle previsioni di cui all'art. 12 della Convenzione Generale.

Nel contempo, le stesse hanno:

- effettuato la ricognizione di quanto stanziato e contrattualizzato in favore del Sistema Mo.S.E. (**5.271.695 milioni di euro totalmente contrattualizzato** mediante la sottoscrizione tra Amministrazione concedente e concessionario Consorzio Venezia Nuova di Atti Attuativi e relativi Atti Aggiuntivi, sia alla Convenzione generale che agli Atti Attuativi);
- verificato le **somme accantonate e quelle non ancora utilizzate** nell'ambito dei quadri economici degli Atti Attuativi in essere¹⁵⁵ e la loro destinazione (**19.154.643,11 euro** come da quadro sinottico allegato all'Atto Aggiuntivo) e stabilito che una quota di tale ammontare (**15 milioni di euro**) sarebbe stata destinata alla **copertura parziale degli oneri finanziari** (complessivamente pari a **euro 18.327.748,68**) sostenuti dal Consorzio Venezia Nuova per anticipare il pagamento dei lavori previsti dal 43° Atto Attuativo (rep. n. 8602/2013 e successivi atti aggiuntivi) rispetto alla disponibilità annuale delle risorse assegnate in conto capitale e che, successivamente al riconoscimento di detta quota, il Concessionario **null'altro avrebbe potuto pretendere a titolo di anticipazione per l'esecuzione dei lavori di cui al 43° Atto Attuativo e relativi Atti Aggiuntivi**;
- **definito in modo sommario il nuovo piano operativo delle attività a finire**, stabilendo di procedere celermente alla revisione del progetto definitivo delle opere alle bocche di porto, del progetto definitivo del Piano Attuativo per la ristrutturazione dell'area nord dell'Arsenale di Venezia per ubicarvi le attività di gestione e di manutenzione del "Sistema Mo.S.E.", del progetto definitivo del Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale, con possibilità di rimodulazione dei quadri economici degli Atti Attuativi in essere e fermo restando il valore degli stessi e del Sistema Mo.S.E., stabilendo, altresì, che in caso di mancata approvazione delle varianti da parte del Provveditorato, il Concessionario restava comunque obbligato alla realizzazione degli interventi così

¹⁵⁵ L'individuazione, nell'ambito dei quadri economici e degli Atti Attuativi in essere, di risorse già disponibili, e non indispensabili per il completamento dei lavori, di ammontare pari a 15 milioni di euro è stata effettuata come di seguito: Atto rep. n. 8100, per euro 2.444.862,81; Atto rep. 8384, per euro 4.131.192,08; Atto rep. n. 8492, per euro 738.312,83; Atto rep. 8510, per euro 2.634.953,53; Atto rep. 8561, per euro 3.069.481,78; Atto rep. n. 8602, per euro 1.685.461,03.

come originariamente previsti, rinunciando alla pretesa di riconoscimento di eventuali ulteriori costi.

- effettuato il riesame degli interventi previsti dagli Atti Attuativi in essere ed individuato gli ulteriori lavori ed interventi necessari per completare il Sistema Mo.S.E. e dare corso all'avviamento alla gestione e manutenzione;
- individuato gli **ulteriori lavori ed interventi necessari per completare il Sistema Mo.S.E. entro il 30.06.2020, ivi compresi quelli ascrivibili alla manutenzione delle opere già realizzate**, secondo il seguente cronoprogramma:

30.06.2017	Inizio fase avviamento. In parallelo alle lavorazioni di completamento dell'opera, inizio delle attività sperimentali, di studio e di test preliminari all'avviamento, da comprendere nel valore del Sistema Mo.S.E. (5.493 milioni di euro), al fine di anticipare le conoscenze e mettere a punto le procedure indispensabili alla fase di avviamento vera e propria, non compresa nel valore del Sistema Mo.S.E.
31.12.2018	Termine di tutte le lavorazioni civili alle bocche di porto Inizio della gestione delle barriere con impianti provvisori, in parallelo alla fase di installazione e messa in funzione progressiva degli impianti definitivi
01.01.2019	Partenza della fase di avviamento (subordinatamente allo stanziamento delle risorse e alla contrattualizzazione) e inizio del collaudo funzionale del sistema
30.06.2019	Inizio della fase di gestione delle barriere con impianti definitivi supportati in parallelo dagli impianti provvisori, progressivamente sostituiti dagli impianti definitivi
30.06.2020	Termine della fase di integrazione dei sistemi impiantistici definitivi e loro entrata in servizio finale per la gestione delle barriere
31.12.2021	Termine della fase di avviamento e del collaudo funzionale del sistema e consegna delle opere all'Amministrazione concedente

- ravvisata la necessità di **avviare la soluzione delle criticità immediatamente incidenti sull'avanzamento dei lavori, anticipando i relativi costi, da porre successivamente a carico in funzione delle responsabilità accertate**;
- **confermato che la fase di avviamento** successiva al completamento delle opere alle bocche di porto **non è compresa nel valore del "Sistema MOSE"** pari a 5.493,154 milioni di euro e che, pertanto, deve essere autonomamente disciplinata e finanziata, con specifico atto contrattuale;
- **precisato che, secondo il Piano Generale degli Interventi, la gestione e la manutenzione devono essere estesi a tutto il sistema laguna, con il quale il "Sistema MOSE" si integra e l'avviamento deve comprendere anche attività di**

informazione / formazione alla gestione e alla manutenzione della laguna secondo procedure condivise;

- preso reciprocamente atto che **talune attività, anche già avviate, sono ascrivibili alla fase di avviamento** e il loro costo, a rimborso, giusti atti 8014/2003, 8015/2003, 8658/2014-8690/2015, possono essere anticipati nell'ambito della suddetta somma, stabilendo comunque che, ai fini del riferimento della spesa alla fase di avviamento, è necessaria la preventiva formale autorizzazione del Provveditorato.

L'iter dell'Atto Aggiuntivo in esame è stato travagliato.

Infatti, l'Atto è stato più volte rettificato/modificato a seguito delle osservazioni espresse dai competenti Organi di controllo (questa Sezione e la Ragioneria Territoriale dello Stato di Venezia).

Va in proposito segnalato che con l'Atto definitivo (quello che ha superato il vaglio degli Organi di controllo) viene meno, per espressa rinuncia delle Parti, articolo 9, rubricato: "Completamento del Sistema Mo.S.E.", che consentiva agli Amministratori Straordinari del Consorzio Venezia Nuova, previa "consenso" del Provveditorato, di accendere mutui o contrarre prestiti per disporre delle risorse di cassa fino al limite del completamento del valore di 5.493,154 milioni di euro, facendo gravare gli interessi, in caso di incapienza nel suindicato limite di risorse, sulla parte dei contributi pluriennali, assegnati al medesimo CVN con delibere CIPE nel periodo 2004-2008, eccedente il completo rimborso dei mutui/prestiti a suo tempo dallo stesso sottoscritti con Istituti finanziatori. L'articolato prevedeva, altresì, che "ogni onere, anche finanziario, sostenuto dal Consorzio Venezia Nuova durante l'Amministrazione Straordinaria per conto delle Imprese consorziate per fatti di loro responsabilità, se non restituito, potrà essere preteso, una volta cessata la gestione commissariale, dall'Autorità competente nei confronti delle Imprese consorziate stesse."

L'eliminazione dell'art. 9 in questione viene espressamente riportata nel D.P. approvativo dell'Atto Aggiuntivo laddove di legge:

"CONSIDERATE le osservazioni espresse dalla Ragioneria Territoriale dello Stato di Venezia e dalla Corte dei conti -Sezione Regionale di Controllo per il Veneto;

VISTO il D.P. n. 679 del 29.08.2017, di rettifica e approvazione del citato Atto Aggiuntivo rep. n. 8746/2017;

*VISTA la nota prot. 41688 dell'11.10.2017 di questo Provveditorato, formalmente accettata dagli Amministratori Straordinari del concessionario Consorzio Venezia Nuova, con la quale **le Parti***

rinunciano a quanto contenuto nell'art. 9 del citato Atto Aggiuntivo rep. n. 8746/2017, che pertanto deve essere inteso come definitivamente cassato".

2. Atto Attuativo rep. 8756/2017 alla Convenzione Generale (48° Atto Attuativo)

Con la successiva sottoscrizione del 48° atto attuativo alla Convenzione Generale, si è verificata la completa contrattualizzazione delle risorse complessive assegnate al Sistema Mo.S.E. nell'importo complessivo di euro 5.492.695.590,33.

Con tale Atto Attuativo, infatti, è stata assegnata la somma di 221 milioni di euro che costituisce l'ultima "tranche" di finanziamento indispensabile per la compiuta realizzazione del Sistema Mo.S.E.¹⁵⁶

In base all'atto contrattuale, con tali fondi si si procede a dare corso "alla realizzazione degli interventi elencati nel prospetto allegato sub. lett. F.1 all'atto rep. n. 8746/2017 nella colonna "Da Finanziare" e che tali interventi facenti parte del riesame sommario attuato dal Provveditorato e dagli Amministratori Straordinari potranno essere oggetto di modifiche/integrazioni alla luce degli esiti delle revisioni dei progetti definitivi delle opere alle bocche di porto, del Piano Attuativo per la ristrutturazione dell'area Nord dell'Arsenale e del Piano delle misure di compensazione, da attuarsi giusta previsione dell'art. 5 dell'Atto rep. n. 8746/2017", ivi comprese le lavorazioni minori di completamento delle opere alle bocche di porto per la regolazione dei flussi di marea «in quanto, a partire dal 2007, parte delle somme destinate dal CIPE al "Sistema Mo.S.E." sono state destinate, anche su indicazione del CIPE stesso (vedi Delibere CIPE nn. 70/2007, 11/2008, 115/2008, 87/2010, 5/2011, 67/2013, 42/2014), alla realizzazione di interventi ambientali del Piano di compensazione approvato dalla Commissione Europea».

Gli interventi da realizzare, dettagliati nel Piano allegato sub lett. "C" all'Atto, sono i seguenti:

Attività a corpo (totale di euro 88.264.970,00):

- Completamento Opere civili a Treporti: smantellamenti, ripristini, completamenti; sistemazione e finiture edifici e aree cantiere;
- Completamento Opere civili a San Nicolò: sistemazione e finiture edifici e aree cantiere; spalla sud e spalla nord: inserimento architettonico; smantellamenti, ripristini, completamenti;

¹⁵⁶ Viene specificato nell'Atto che l'assegnazione effettiva di euro 221.000.000,00 anziché di euro 221.458.679,05, come inizialmente previsto dall'atto rep. n. 8746/2017 per l'ultima "tranche", accerta che il valore del "Sistema MOSE" risulta ora pari a euro 5.492.695.590,33 e che la differenza nell'ambito dei 221.000.000 viene assorbita dall'accantonamento di somme per rimborsi per allacciamenti, utenze e canoni per gli impianti, che passa da euro 6.500.000,00 ad euro 6.041.320,00.

- Completamento Opere civili a Malamocco: smantellamenti, ripristini, completamenti e opere marittime di collegamento della conca; sistemazione e finiture edifici e aree cantiere;
- Completamento Opere civili a Chioggia: smantellamenti, ripristini, completamenti; sistemazione e finiture edifici e aree cantiere; protezione delle testate; spalla sud: completamento inserimento architettonico;
- Impianti: allacciamenti, utenze, canoni;
- Manutenzione conservativa e preavviamento: allestimenti per preavviamento; interventi migliorativi opere elettromeccaniche;
- Mezzi speciali: mezzo rimozione sedimenti (riprogettazione e realizzazione) e integrazione/completamenti mezzi di manutenzione;
- Interventi comuni: sorveglianza, adempimenti a prescrizioni durante la costruzione

Attività connesse a misura (totale di euro 132.735.030,00):

- Interventi comuni: monitoraggi ISPRA / ARPAV;
- Studi indagini e monitoraggi;
- Infrastrutturazione Area Nord Arsenale per gestione e manutenzione Mo.S.E.: gestione Area Nord Arsenale (rimborso canoni concessionari + costi di gestione); edificio 66 e linea di manutenzione completamento;
- adeguamento sistema svuotamento bacino grande e depuratore esistente;
- tese della Novissima e spazi scoperti; marginamento e restauro edificio pompe; aree di stoccaggio, sistemazione piazzale e percorsi; edificio carpenteria officina bacino 2; depuratore interrato ed aree di lavaggio paratoie; completamento sottoservizi area bacini;
- Riqualificazione ambientale in adempimento alle prescrizioni della Commissione Europea;
- Servizio Informativo: Prosecuzione allestimento/gestione sperimentale sala operativa Mo.S.E. fino al 30.06.2019 e prosecuzione supporto al Provveditorato fino al 30.06.2019.

Viene fatta salva per l'Amministrazione concedente la facoltà di apportare, nel corso dello sviluppo dei lavori, eventuali modifiche ed integrazioni del Piano Operativo, fermo restando che gli interventi devono essere compresi tra quelli individuati nel Piano Generale allegato alla Convenzione Generale rep. n. 7191/1991, senza variazioni dell'importo

complessivo dell'Atto, in base a valutazioni sulle priorità degli interventi, ovvero ai fini dell'utilizzo ottimale delle risorse, ovvero all'esito della revisione dei seguenti progetti definitivi, secondo le previsioni dell'Art. 5 dell'atto rep. n. 8746/2017:

- progetto definitivo delle opere alle bocche di porto, progetto definitivo del Piano Attuativo per la ristrutturazione dell'area nord dell'Arsenale di Venezia per ubicarvi le attività di gestione e di manutenzione del "Sistema MOSE";
- progetto definitivo del Piano delle misure di compensazione,
- conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC-ZPS IT325003, IT3250023, dei SIC IT3250030 e IT3250031 e della ZPS IT3250046.

All'Amministrazione concedente è fatta salva altresì la facoltà di utilizzare le somme dell'Atto Attuativo, a condizione che resti fermo il valore complessivo dell'Atto stesso, anche per pre-finanziare, sempre a valere sull'Atto, le attività di avviamento/manutenzione/collaudo funzionale e prestazionale e gli interventi di ripristino/riparazione/miglioramento su specifica indicazione del Provveditorato espressa in forma scritta.

In tali casi, comunque, vanno apportate le conseguenti variazioni nei Quadri Economici dell'Atto stesso e degli altri Atti Attuativi che co-finanzino attività a queste correlate e si prescrive che di tali variazioni si darà conto "nel Quadro Economico del 1° atto aggiuntivo utile e comunque nel Decreto di approvazione del Quadro Economico finale di ciascun Atto Attuativo".

Con riferimento al cronoprogramma di cui all'Atto rep. n. 8746/2017¹⁵⁷, l'Atto Attuativo ha validità fino al 31.12.2020, salvo eventuali proroghe comprovate da circostanze particolari, tenendo conto della particolare complessità degli interventi e della circostanza che alcune attività della fase di avviamento potrebbero essere realizzate in questo ambito in attesa di specifico finanziamento e contrattualizzazione (art. 9).

2.5.3.3 Lo stato di attuale avanzamento dei lavori e dell'esecuzione contrattuale

La sottoscrizione dell'Atto di completamento e del 48° Atto Attuativo avrebbe dovuto consentire il completamento di tutte le lavorazioni per la messa in funzione definitiva delle barriere alle bocche di porto, nonché tutte le attività ad essa connesse individuate nella organizzazione del centro operativo, nella infrastrutturazione dell'arsenale, negli

¹⁵⁷ Allegato sub. lett. "F.2".

interventi di compensazione richiesti dalla Commissione Europea, come indicato nel quadro economico allegato all'atto attuativo.

Tuttavia, le risultanze dell'analisi effettuata quale emergente dalla copiosa documentazione versata in atti, nonché dalle risultanze dell'audizione del 14-15 ottobre 2020, consegnano uno scenario effettivo ben diverso il quale, tra l'altro, trova diretta conferma anche nelle relazioni rimesse dalle Parti del rapporto concessorio, del Commissario Straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E. e nella Relazione conclusiva del Gruppo di lavoro inter-istituzionale di cui al D.M. n. 11 del 24 gennaio 2018 resa in data 22 maggio 2018, acquisita nell'ambito dell'attività istruttoria intercorsa con il Provveditorato Interregionale per le Opere pubbliche¹⁵⁸.

Infatti, sebbene le barriere mobili del Mo.S.E. per la difesa di Venezia e della sua Laguna dalle acque alte siano ormai in fase finale e le paratoie per le 4 barriere (Bocca di porto di Lido nord e sud, bocca di porto di Malamocco e bocca di porto di Chioggia) siano tutte installate, i test tecnici di funzionamento regolarmente in corso e la predisposizione finale della *Control room* all'Arsenale nord, ossia del centro operativo decisionale in cui partirà la decisione di quando e come alzare le barriere del Mo.S.E., sia in fase avanzata, risulta tuttavia che:

- **le barriere vengono ancora movimentate con comandi semiautomatici;**
- **è necessario completare gli impianti.** In particolare, il progetto prevede, per ogni bocca di Porto, 6 compressori, necessari per la movimentazione delle barriere, e 4 gruppi elettrogeni da avviare in caso di caduta di tensione ma, nonostante l'attestazione in atti che tutte le previste apparecchiature sono state fornite, alla bocca di Lido è operativo 1 solo (su 6) compressore, alla bocca di Malamocco ve ne sono 3 e a Chioggia 4 e non risulta essere operativo alcun gruppo elettrogeno. Inoltre, l'obiettivo del completamento degli impianti definitivi, contrattualmente stabilito per la fine di giugno 2020, ed ora slittato alla fine 2020, risulta essere irraggiungibile;
- **le date intermedie previste per la realizzazione dell'opera non sono state rispettate:** infatti alla data del 31 dicembre 2018 doveva essere completata la realizzazione e il sistema doveva poter entrare in funzione seppure con impianti provvisori, e il 30 giugno 2020 il sistema doveva essere completo e pronto per l'avviamento, cosa che di fatto non è avvenuta tanto che per il recupero del ritardo delle fasi intermedie è

¹⁵⁸ Allegato n. 6 alla nota di trasmissione della ulteriore memoria e documentazione successiva all'audizione.

- stato necessario sovrapporre le fasi di realizzazione, *commissioning*, *start up* e avviamento. Conseguentemente, mentre sono in fase di completamento gli impianti definitivi (fase di realizzazione), sono iniziati i test di sollevamento (in fase finale i sollevamenti per bocca) e sono stati avviati i sollevamenti multipli;
- i collaudi vengono eseguiti per singoli Op (*Operational Project* ossia Progetto operativo) ultimati ma **al collaudo finale** (integrato e prestazionale) del sistema nel suo complesso **si dovrà provvedere**;
 - **in relazione agli altri interventi si registrano ritardi importanti**, ritenuti (dal Provveditorato) “ormai non più recuperabili”¹⁵⁹;
 - **la sede finale della Control room non è ancora operativa** e, di conseguenza, le manovre vengono gestite localmente alle bocche di porto;
 - **è stato necessario rimodulare il master plan** in conseguenza della decisione di non condurre in Arsenale la manutenzione delle paratoie ma di mantenervi solo la manutenzione dei mezzi nautici (*jack-up*, cavalletta, mezzo rimozione sedimenti, ecc.) e l’area della piccola manutenzione e quindi dei magazzini. In conseguenza di ciò e di complicazioni burocratiche (contenziosi su gare) **la manutenzione delle paratoie che dovrebbe intervenire ogni 5 anni a tutt’oggi non viene fatta**. Ciò crea **nocumento in particolare alle paratoie di Lido-Treporti che sono posizionate sott’acqua già dal 2013**. Su Tale punto istruttorio il Collegio rileva l’incertezza allo stato degli atti sull’allocazione della “linea di manutenzione pesante”
 - **vi sono accertati vizi, difetti e difformità esecutive** nonché **danni riconducibili ad errori di esecuzione, non ancora eliminati/risolti**, e per i quali rilevanti sono gli importi riconosciuti dal Provveditorato al Consorzio Venezia Nuova a titolo provvisorio, il cui pagamento è avvenuto con riserva di ripetizione totale o parziale della somma all’esito del definitivo accertamento delle inadempienze/responsabilità, fatto salvo il maggior danno sia contrattuale che extracontrattuale determinato in esito alle opportune verifiche (vedi *infra* par. 2.5.7);
 - **vi sono problematiche in relazione alla vita residua di alcune componenti l’impianto, derivanti da riscontrati fenomeni corrosivi e di ammaloramento** che hanno evidenziato -si legge in atti¹⁶⁰- “situazioni di degrado diffuso (...) degli impianti

¹⁵⁹ Citata Relazione di risposta alla prima nota istruttorio.

¹⁶⁰ Provveditore Interregionale, stessa nota di cui sopra, punto 1) lett. h) “La corrosione e la vita residua di alcuni componenti”.

installati e mai mantenuti” a fronte delle quali non sembra siano state poste in essere le adeguate azioni anche a contenimento dei danni. Si lamenta, infatti, che *“in nessuna bocca è attivo il sistema di condizionamento ambientale”,* che *“In nessuna bocca le condizioni ambientali attuali rispettano le specifiche del progettista di CVN per il mantenimento delle opere sino ad avviamento e collaudo”,* che *“non si dispone di timing globali e concreti sia per il completamento lavori che per l’avviamento”,* che *“non si ha una visione panoramica, non si capisce quali siano le priorità o le criticità”* e che *“Ad approvazione del Provveditorato, vengono proposti progetti senza sequenzialità”* e che *“spesso si tratta di opere di rifacimento di quanto ammalorato”.* Altri aspetti critici sono riconducibili alle scelte operative adottate per la rimozione dei sedimenti;

- **vi sono osservazioni critiche in relazione al “riepilogo budget 2020 e previsioni a finire”¹⁶¹** in relazione al quale vengono evidenziate inesattezze e contestazioni a voci di costo/rimborso e rispetto del cronoprogramma;
- **sono ancora in gran parte da avviare gli inserimenti architettonici e quelli paesaggistici,** questi ultimi anche da finanziare, in quanto non previsti nell’ambito del prezzo chiuso;
- **emergono criticità in relazione alla realizzazione del Piano Europa,** ovvero il Piano di riqualificazione e compensazione ambientale, di cui si dirà più avanti.

2.5.3.4 Situazione emergente dal contraddittorio

La Sezione alla luce dell’incertezza allo stato degli atti sull’allocazione della “linea di manutenzione pesante” e sull’asserito nocumento alle paratoie di Lido -Treporti per le quali la prevista manutenzione sarebbe dovuta intervenire nel 2018, atteso che le stesse sono posizionate in acqua dal 2013, in sede di contraddittorio ha richiesto alle Parti del rapporto concessorio (Provveditorato e CVN) nonché al Commissario Straordinario, chiarimenti in relazione alle scelte progettuali che hanno indotto alla modifica del *master plan* in conseguenza della decisione di non condurre in Arsenale la manutenzione delle paratoie unitamente ai chiarimenti sullo stato di usura di dette paratoie.

Nel corso del contraddittorio del 15 dicembre u.s. il Provveditorato ha confermato la permanente e massima attenzione sul processo decisionale -tuttora in corso- per l’allocazione della linea di manutenzione pesante, rappresentando anche le difficoltà

¹⁶¹ Provveditore Interregionale, allegato n. 1 alla nota di cui sopra.

derivanti dalla pendenza del contenzioso insorto sulla gara indetta proprio per la manutenzione e, nel contempo, ha evidenziato che, ferma restando la necessità che la manutenzione venga effettuata, sulle parti d'opera posizionate in acqua dal 2013 non emergono elementi di particolare preoccupazione in relazione allo stato di usura.

Nella medesima sede, il CVN ha dichiarato che l'allocazione della linea di manutenzione pesante non dipende da proprie scelte ma è rimessa all'Amministrazione e, sullo stato di manutenzione delle paratoie, non solo con riferimento a quelle collocate a Cavallino - Treporti, ha evidenziato che la verniciatura con finalità antivegetativa e anticorrosiva copre un ciclo di durata decennale e che, quindi, non emergono elementi di particolare preoccupazione riferiti alla data odierna.

A sua volta, il Commissario Straordinario ha evidenziato che, sull'allocazione della linea di manutenzione pesante, sussistono degli approfondimenti in corso per addivenire alla scelta più efficiente per il funzionamento dell'opera e che sul piano delle manutenzioni è in corso di predisposizione un manuale con i dettagli tecnici di massima garanzia per assicurare l'efficienza delle operazioni di manutenzione.

Successivamente, in data 21 dicembre 2020 il Provveditore e il CVN hanno prodotto¹⁶² ulteriori relazioni e documentazione integrativa dalle quali emerge:

- che solo *“in occasione del contraddittorio in data 15.12 u.s. in video conferenza con la Corte dei Conti, il Provveditorato ha appreso dal Commissario Straordinario per il MOSE che è in fase di predisposizione un apposito manuale tecnico di manutenzione a cura del Consorzio Concessionario con il coordinamento della struttura commissariale, che sarà prodotto entro i primi sei mesi del 2021”*;
- che nonostante la fitta interlocuzione intercorsa tra le parti del rapporto concessorio a partire dal 3 dicembre 2018, ripercorsa nei dettagli dal CVN, all'attualità quest'ultimo lamenta che *“le ulteriori attività di progettazione per l'infrastrutturazione dell'area Pagnan sono state sospese, mentre relativamente al proseguimento delle attività in area Arsenale si è in attesa di indicazioni precise, a fronte delle varie proposte avanzate, su quale debba essere il layout definitivo dell'area e quali quindi siano i progetti ed i lavori da proseguire e completare”*, che risultano ancora non esaminati dal Provveditorato alcuni progetti esecutivi *“Tese 107 e 110, inviati dal CVN con nota prot. n. 8980 del 23.07.2020,*

¹⁶² Citate note integrative: Provveditore Registro generale U 0044908 del 21/12/2020; CVN note prot. n. 16897 CLQ e prot. n. 16969 CQL del 21 e del 23 dicembre.

seppur solo in linea tecnica in mancanza di finanziamenti” e che “come attività in corso di esecuzione gli unici interventi attivi riguardano l’infrastrutturazione della Tesa 112 (nell’ambito del quale viene realizzata la sala di controllo prevista in Arsenale), l’intervento urgente per il ripristino della funzionalità del bacino di carenaggio n. 3 (adibito alla manutenzione del mezzo per la sostituzione delle paratoie – jack-up) ed il recupero/adequamento funzionale dell’Edificio 74”;

- che le paratoie di Lido Treporti sono state installate negli anni 2013-2014 ed era prevista una manutenzione ordinaria ogni 5 anni ed una manutenzione straordinaria ogni 10 anni;
- che le paratoie sono protette da più strati di vernice antivegetativa, da più strati di vernice anticorrosiva con garanzia decennale e da anodi sacrificali in zinco e che i cicli di manutenzione ordinaria e straordinaria prevedono rispettivamente il rifacimento di dette protezioni;
- che -come afferma il CVN- *<in occasione dei periodici sollevamenti delle paratoie si è constatato che anche dopo 6,5 anni dalla posa delle stesse la vernice protettiva è ancora in buono stato di conservazione. Le macchie di color bruno che compaiono sulla superficie sono dovute a “fouling, sedimenti e organismi vari” e non a corrosione. Inoltre, la movimentazione delle paratoie è avvenuta senza problemi che possano denotare problemi o sintomi cinematici delle cerniere per corrosione>;*
- che tra le parti del rapporto concessorio vi sono forti divergenze interpretative anche sui basilari dati di partenza che denotano una diffusa criticità nel rapporto dialettico tra le stesse, con continuo “rimbalzo” anche delle rispettive responsabilità/inadempimenti/ritardi. Circostanza, peraltro, già emergente in modo diffuso dalle corpose risultanze documentali dell’istruttoria e qui ulteriormente confermata.

Alla luce di tutto quanto sopra rappresentato, la Sezione esprime proprio monito a tutti i Soggetti, a vario titolo interessati, affinché gli evidenziati aspetti di criticità e ritardi operativi trovino una celere risoluzione al fine del conseguimento della piena funzionalità dell’opera che è ormai arrivata ad un passo dalla sua completa realizzazione e che, quindi, ben potrebbe assolvere ai suoi compiti a vantaggio dei cittadini che sono i principali depositari dei valori tutelati e da preservare per le future generazioni, nonché delle Istituzioni interessate, degli operatori economici e dei visitatori che in modo massivo

affluiscono annualmente, in tempi ordinari, nella città lagunare incrementandone prestigio ed economia.

La Sezione sottolinea, altresì, ancora una volta come la Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna necessiti della **fattiva e concreta** cooperazione e collaborazione di tutti i Soggetti istituzionalmente competenti, ineludibile ai fini del coordinamento e finalizzazione, anche attraverso il componimento delle diverse posizioni, delle azioni e degli interventi necessari allo scopo. A tal fine si richiama l'attenzione anche sull'importanza della circolarità delle informazioni tra gli stessi Soggetti istituzionalmente competenti in materia, che tuttavia, in specie, sovente appare interrotta o resa solo parzialmente. Detta circostanza è emersa anche in relazione al Piano della Manutenzione delle Paratoie datato 11 dicembre 2020 -trasmesso alla Sezione dal Commissario Straordinario per il Mo.S.E. con nota integrativa prot. U175/2020 del 21 dicembre 2020, di cui il Provveditorato afferma di non essere a conoscenza.

2.5.4 Piano di avviamento e attività da contrattualizzare

La fase di avviamento successiva al completamento delle opere alle bocche di porto, giusta previsione di cui all'art. 3 dell'atto rep. n. 8658/2014-8690/2015, e come ribadito con il c.d. "Atto di completamento" non è compresa nel valore del "Sistema Mo.S.E." pari a 5.493,154 milioni di euro e pertanto, deve essere autonomamente disciplinata e finanziata, con specifico atto contrattuale.

Si premette che sin dal 2003, con gli Atti Attuativi rep. n. 8014 e rep. n. 8014, la Parti del rapporto concessorio avevano stabilito che, una volta ultimati i lavori, il concessionario avrebbe provveduto a garantirne la gestione e la relativa manutenzione sulla base delle indicazioni del Piano di manutenzione dell'opera per il periodo necessario per mettere a punto il sistema prima del suo trasferimento all'Autorità concedente a cui sarebbe, poi, garantire la gestione a regime. Per dette attività il concedente avrebbe proceduto al rimborso dei soli costi analiticamente individuati nel Piano di Manutenzione.

Come si è visto in precedenza, l'Atto rep. 8690/2015, che ha assorbito l'Atto rep. 8658/2014, ha individuato i contenuti della fase dell'Avviamento, ossia della fase che «*inizia con il completamento delle opere indispensabili per la messa in funzione del Mo.S.E., e si sostanzia nella "verifica funzionale dell'intero sistema", propedeutica alla sua successiva messa in esercizio a regime, mediante l'attivazione e la manutenzione ad opera del concessionario*» e ribadito che, ai fini del

suo finanziamento, detta fase doveva essere disciplinata da un apposito Piano Operativo recante individuazione analitica dei costi (da finanziare) delle attività da svolgere, predisposto dal concessionario d'intesa con il Provveditorato, entro il 30 aprile 2016. Al predetto Piano Operativo sarebbero dovute confluire tutte le attività cd. di "pre-avviamento".

A sua volta, il cd. "Atto di completamento" dispone espressamente che, tra le finalità perseguite con la sua sottoscrizione, viene perseguito l'obiettivo di "garantire l'avviamento alla gestione e manutenzione del Sistema in coerenza con la tempistica del relativo completamento, mediante una serie di attività propedeutiche" e prevede che le attività di pianificazione e di completamento, **nonché quelle di avviamento**, "saranno concertate tra l'Autorità concedente e gli Amministratori Straordinari, quali organi dello Stato, nel rispetto delle rispettive competenze, con l'impegno ad incontri con cadenza bimestrale finalizzati a:

- affrontare e discutere i temi di interesse comune;
- (...)
- formulare e modulare il programma di manutenzione-avviamento;
- (...)
- valutare le spese del Consorzio Venezia Nuova, con la corretta imputazione delle stesse al completamento (con produzione dell'aggio) o all'avviamento e alla manutenzione (a semplice rimborso)".

In particolare, in merito alla fase di avviamento, l'atto 8746 all'art. 10 prevede: "Le parti confermano che la fase di avviamento successiva al completamento delle opere alle bocche di porto, giusta previsione di cui all'art. 3 dell'atto rep. n. 8658/2014-8690/2015, non è compresa nel valore del "Sistema MOSE" pari a 5.493,154 milioni di euro. Resta inteso che tale fase di avviamento deve essere autonomamente disciplinata e finanziata, con specifico atto contrattuale. Tuttavia le Parti si danno reciprocamente atto che talune attività, anche già avviate, sono ascrivibili alla fase di avviamento e il loro costo, a rimborso, giusti atti 8014/2003, 8015/2003, 8658/2014-8690/2015, possono essere anticipati nell'ambito della suddetta somma. Ai fini del riferimento della spesa alla fase di avviamento occorre la preventiva formale autorizzazione del Provveditorato".

Sul punto emerge dalle risultanze istruttorie¹⁶³, che nonostante l'atto di completamento preveda lo svolgimento in parallelo del completamento dell'opera e della fase di

¹⁶³ In particolare, dalla documentazione versata in atti, dalle memorie presentate in risposta alla prima richiesta istruttoria dalle Parti del rapporto contrattuale e confermato in sede di audizione delle medesime e nelle ulteriori memorie prodotte successivamente.

avviamento, utilizzando le risorse al momento disponibili da reintegrare, successivamente, con le risorse “che saranno appositamente stanziare” e, di conseguenza, le prime attività di avviamento siano di fatto iniziate¹⁶⁴, **non esiste un atto di regolamentazione di tale attività né si conoscono i relativi costi.**

A tutt’oggi, quindi, nonostante l’opera sia in avanzato stato di esecuzione, non esiste alcun Piano approvato per l’Avviamento della stessa nonostante il rapporto contrattuale abbia previsto espressamente l’attivazione e la manutenzione, ad opera del concessionario, secondo i Piani Provvisori di Gestione e di Manutenzione, predisposti dallo stesso Concessionario ed approvati dall’Amministrazione Concedente, sulla base dei quali deve essere effettuata la verifica funzionale dell’intero sistema per la sua successiva messa in esercizio a regime. L’unico dato certo, al momento, è contenuto nella recente disciplina normativa recata dall’art. 95 del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazione dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, che al comma 17 autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 per le attività di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria del Mo.S.E., da coprirsi tramite indebitamento.

Va tra l’altro evidenziato che, sulla fase dell’avviamento e sull’approvazione degli interventi definiti dal Concessionario come di “avviamento”, **si riscontrano divergenze interpretative tra il Provveditore Interregionale alle Opere pubbliche e gli Amministratori Straordinari del CVN**, emergenti in modo diffuso dalla documentazione che gli stessi hanno versato in atti e precisate nelle memorie dagli stessi prodotte in sede di prima istruttoria e successivamente all’audizione del 14 ottobre 2020 e confermate nel contraddittorio del 15 dicembre u.s.

Si riportano di seguito, pertanto, i punti essenziali rappresentati da entrambi i Soggetti del rapporto concessorio.

2.5.4.1 La posizione del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche

In risposta ai quesiti istruttori inerenti al piano di avviamento dell’opera, alla esecuzione del medesimo, ai tempi programmati ed ai costi sostenuti e/o previsti, anche di natura accessoria, con specificazione delle clausole contrattuali che giustificano i pagamenti (**punto**

¹⁶⁴ Le Parti si danno, infatti, reciprocamente atto che talune attività, anche già avviate, sono ascrivibili alla fase di avviamento e il loro costo, a rimborso, giusti atti 8014/2003, 8015/2003, 8658/2014-8690/2015, possono essere anticipati nell’ambito della suddetta somma precisando che, ai fini del riferimento della spesa alla fase di avviamento, occorre la preventiva formale autorizzazione del Provveditorato

4 della prima nota istruttoria) il Provveditorato, richiamati gli Atti rep. n. 8014/2003, rep. n. 8015/2003, rep. n. 8690/2015, Attuativi della convenzione generale rep. n. 7191/1991, nonché l'Atto rep. n. 8746/2017 – sesto atto aggiuntivo alla Convenzione rep. n. 7191/1991, ha rappresentato che:

- tutte le attività relative al periodo di avviamento non comportano alcun aggio per il concessionario, essendo soggette a rimborso spese;
- per tale fase è stato predisposto (dal Provveditorato) il regolamento delle procedure da seguire, esaminato favorevolmente dal CTA già nel 2018;
- **con molti anni di ritardo il concessionario ha predisposto un primo piano¹⁶⁵ che, tuttavia, anziché disciplinare le attività di avviamento, conteneva una mera lista di proposte di intervento su lavori già fatti, evidentemente da rivedere e, pertanto, non è stato approvato. Il secondo Piano presentato, che avrebbe dovuto essere conforme alle istruzioni fornite dal Provveditorato, di fatto, non rispettava dette prescrizioni e, dunque, riceveva altro riscontro negativo. L'iter procedurale intercorso tra le parti del rapporto concessorio e le osservazioni critiche formulate nei confronti dei predetti Piani, sono state dettagliatamente riportate dal Provveditorato nella ulteriore memoria prodotta a seguito dell'audizione del 14 ottobre u.s.;**
- il Piano Operativo della fase di avviamento dovrebbe prevedere, come contenuti di minima:
 1. le attività che, oltre alla gestione provvisoria e sperimentale, consentano la concreta funzionalità delle barriere anche in caso di eventi meteomarinari significativi;
 2. le attività di messa a punto delle procedure e degli strumenti per la successiva fase di gestione e manutenzione a regime, con definitiva stesura dei relativi Piani di Gestione e di Manutenzione dell'opera, compresi i protocolli con gli Enti Interferenti;
 3. l'individuazione analitica dei costi delle attività di avviamento che saranno riconosciuti nell'ambito di tale fase;
 4. la tempistica di realizzazione dell'avviamento, di durata tale da garantire la messa a punto del sistema durante un ciclo della manutenzione, nonchè da rendere più elevata la probabilità del verificarsi di un evento significativo di acqua alta.

¹⁶⁵ All. 21 alla prima nota di risposta.

In relazione alle attività ascrivibili all'avviamento, viene in rilievo quanto contenuto nella nota del Provveditorato denominata "Osservazioni sul budget 2020"¹⁶⁶ laddove, contesta al Consorzio gli "interventi attribuiti unilateralmente alla fase di avviamento" quali:

- la cavalletta di varo e sistema di trasporto; i ripristini e completamenti alla Bocca di Lido Treporti; il ripristino impianti meccanici ammalorati Gallerie Treporti; il ripristino degli impianti meccanici ammalorati Gallerie Malamocco, il ripristino opere civili barriere di Lido San Nicolò; il Ripristino opere civili barriere di Malamocco; il ripristino opere civili barriere di Chioggia; la messa in sicurezza della Bocca di Lido, che in quanto interventi che conseguono ad ammaloramenti e/o danneggiamenti, non possono essere ascrivibili alle attività di avviamento;
- le manutenzioni (barriere di Malamocco, di Lido San Nicolò; di Chioggia, del jack-up e delle paratoie) che -a detta del Provveditore - sono a carico del concessionario considerato, anche, che per le barriere in sede di CTA, si era ritenuto che il progetto fosse da approvare solo in linea tecnica, e con numerose prescrizioni, e che per le paratoie "entro la fine del 2021, data prevista di consegna definitiva dell'opera, è previsto di effettuare la manutenzione delle sole paratoie di Treporti. Le altre sono state poste in opera solo a partire dal 2018, quindi la loro manutenzione è prevista per il 2023".

Pertanto, secondo l'intendimento del Provveditorato, "al netto di quanto rappresentato, si ritiene che le sole attività effettivamente ascrivibili all'avviamento sono:

- *quelle relative all'allestimento della sala operativa, che non solo ha comportato costi maggiori di quelli a suo tempo prevedibili, ma si avvantaggia, oggi, di tecnologie e soluzioni migliorative rispetto al passato*
- *le banche dati*
- *la manutenzione delle paratoie di Lido Treporti*
- *la rimozione dei sedimenti*
- *le attività di sollevamento*
- *la gestione e manutenzione del cd baby Mose*
- *la continuazione di alcune perizie del servizio informativo".*

Il Provveditore, inoltre, evidenzia ulteriori voci che sono da escludere dalle attività di avviamento quali ad esempio: il pontone per la cavalletta e il mezzo rimozione sedimenti,

¹⁶⁶ All. 1 alla prima nota di risposta.

già previsto dal 2003 nel progetto definitivo del sistema Mo.S.E. e, nel contempo, ricorda che, in *“assenza del Piano per l’Avviamento – che il CVN non si è dimostrato in grado di produrre – ogni progetto e ogni attività che si intendesse ascrivere alla fase di avviamento va puntualmente e formalmente autorizzata dallo scrivente Provveditorato, a norma del VI Atto aggiuntivo. In generale, si ricorda che più volte in sede di CTA si è espresso l’avviso, che per molti progetti si è convertito in prescrizione, che occorra distinguere tra attività di avviamento e attività di ordinaria manutenzione che il Concessionario deve garantire fino alla consegna dell’opera. E’, infatti, l’esecutore che deve mantenere il cantiere e l’opera nelle condizioni per cui possa poi essere consegnata al committente. Senza contare che in questo contesto emerge una ulteriore criticità: i progetti esecutivi per legge devono contenere un piano di manutenzione. Sulla base di tale piano si viene a conoscenza di quali siano le attività ricorrenti di manutenzione che, poi, il gestore dell’opera dovrà effettuare con le relative cadenze”*.

Con memoria trasmessa a mezzo pec in data 17.11.2020 il Provveditorato alle OO.PP. ha fornito ulteriori chiarimenti in relazione al Piano di avviamento di cui ha esaurientemente esposto le fasi (n. 5¹⁶⁷) dalla realizzazione al collaudo, nonché precisato che detto piano, che *“si distingue dai piani operativi contenuti negli atti aggiuntivi, è costituito dalle modalità di pagamento, che sono a rimborso”*.

La fase soggetta a rimborso inizia normalmente con lo start-up, ufficialmente dopo la consegna della notifica *“pronto per lo start-up”*. Dalla fase dello start-up, il ruolo del Consorzio Venezia Nuova si affievolisce, divenendo sempre più soggetto al servizio del Provveditorato. Il verbale di accettazione finale deve essere sottoscritto dal CVN e rappresenta il momento finale del rapporto contrattuale tra il concessionario e il soggetto esecutore (affidatario o aggiudicatario).

¹⁶⁷ *Pre-commissioning, Commissioning*, che si concludono con un atto di notifica, alle quali fanno seguito le fasi di Start-up, Avviamento e Collaudo. Nello specifico:

Pre-commissioning, ovvero verifica *Mechanical Completion*, dei singoli elementi è svolto dalle imprese affidatarie. Il CVN deve farsi consegnare i certificati che attestano che i controlli sono stati eseguiti e che il *commissioning* può essere avviato in piena sicurezza;

Commissioning, ovvero verifica della funzionalità degli impianti: il CVN deve testare tutte le funzionalità degli impianti, incluse le procedure di emergenza. Fa parte della fase di realizzazione.

Start-up, l'esecuzione di test personalizzati alla verifica del sistema per bocca di porto (in pratica, sollevamento paratoie). Con atto formale di notifica "pronto per start-up" inizia la manutenzione/conservazione dei pezzi a cura del CVN, che deve eseguire i test sugli impianti secondo un programma. La fase di start-up termina con il "*verbale di accettazione finale*".

Avviamento, ovvero la messa a punto dell'organizzazione, procedure e strumenti di gestione e manutenzione. Si tratta di un periodo di gestione provvisoria. Deve comprendere un ciclo completo di manutenzione e testarlo. Deve definire i "requisiti utente".

Collaudo, ovvero la consegna sistema. Si compone di diversi *step*: Collaudo tecnico amministrativo per WBE; Collaudo statico; Collaudo tecnico-funzionale per impianto dopo prove di funzionamento; Collaudo funzionale integrato e prestazionale.

Le procedure di collaudo oltre alle definizioni di cui sopra, devono rispettare una propedeuticità (T.O.S. = Turn Over System).

In sostanza, quindi, se si considera lo start-up quale momento iniziale dell'avviamento, il relativo piano dovrà iniziare con i test di sistema. Il costo del test sarà a carico del Provveditorato e verrà corrisposto a rimborso.

Nel contempo, dovranno essere avviate le attività di messa a punto delle procedure e costituita la commissione del collaudo tecnico-integrato e prestazionale e avviate le relative attività.

Durante il periodo di avviamento, che consta soprattutto di prove e di procedure interne ed esterne al rapporto tra esecutore e gestore, dovrà essere curata anche la **manutenzione**. A tal proposito il **Provveditore evidenzia che** *“il protrarsi dei tempi di realizzazione dell'opera ha comportato l'usura di alcune parti dell'opera, con la conseguenza che occorre, a prescindere dal soggetto che dovrà sopportarne la spesa, intervenire. La letteratura sulle manutenzioni è ampia e diversificata, e va adattata al tipo di oggetto da mantenere”*.

La nota di approfondimento si sofferma, quindi, sul tema della manutenzione all'uopo evidenziando come, in specie, coesistano più tipologie di approcci manutentivi: industriale sul Sistema Mo.S.E., territoriale (conservazione e tutela), che ha un suo specifico contenuto e deve avere una forte integrazione con la manutenzione dell'opera, di tipo tecnico-informativo, che riguarda i sistemi informatici e di funzionamento della sala operativa.

In estrema sintesi, il Provveditore sostiene che, conformemente a quanto previsto anche nell'atto aggiuntivo rep. n. 8746/2017, occorre distinguere *“tra manutenzione conservativa (che spetta al CVN anche come costo, fino alla consegna dell'opera), e manutenzione operativa (quella precipua della fase di avviamento)”* e che detti costi non possono essere imputati al Concedente *“in virtù del presunto ritardo nella messa a disposizione delle risorse, in quanto tale eventualità era stata prevista negli atti e regolamentata attraverso il meccanismo dell'aggiornamento del prezzo”*.

Precisa, altresì, l'Amministrazione che *“è importante, quindi, valutare caso per caso a chi spetti la spesa, pur confermando che gli interventi di manutenzione debbono far parte del Piano di avviamento. Il loro contenuto minimo coincide con un ciclo completo di manutenzioni delle paratoie alle tre bocche di porto. E' altresì necessario che siano compresi tutti quegli interventi in mancanza dei quali l'opera rischia di non funzionare correttamente”*.

Altra notazione evidenziata dal Provveditore concerne il fatto che *“particolare attenzione deve essere inserita nel Piano e attuata in fase di avviamento su tutti i sistemi di archiviazione e gestione della conoscenza, quindi: la Banca dati ambientale”*.

Per quanto più specificatamente inerisce alla fase di avviamento, il Provveditore precisa che: *“Il periodo di avviamento deve comprendere l'esecuzione di un ciclo completo di manutenzione*

verifica dei test; e provvedere al trasferimento di tutte le conoscenze all'Ente gestore. Le Manutenzioni riguardano: paratoie; gruppi cerniera-connettore; impianti di processo, impianti ausiliari; sistema di monitoraggio, mezzi marittimi; Arsenale” di cui il Piano deve contenere tutte le specifiche descrittive, operative e di costo.

Viene, altresì, precisato che “le attività devono essere tali da assicurare e strutturare il controllo costante degli impianti, che vengono utilizzati saltuariamente ma che devono essere mantenuti sempre pronti per l'esercizio. Deve contemplare la Redazione Manuali, sia sulla qualità, che sull'HSE. La fase di avviamento sarà assicurata dal Consorzio secondo le modalità previste dall'art. 6 della Convenzione rep. 7191/1991. Una volta ultimate le opere alle bocche di porto e contestualmente all'intrapresa della fase di avviamento, verrà nominata una apposita Commissione di Collaudo, supportata da esperti, anche internazionali, che procederà al collaudo funzionale integrato e prestazionale delle opere. Gli esperti e la Commissione opereranno durante tutta la fase di avviamento. (...) AI termine della fase di avviamento e ad avvenuto collaudo funzionale, l'opera verrà consegnata all'Amministrazione Concedente per la successiva fase di gestione e manutenzione a regime.

I costi del Gruppo di esperti e della Commissione per il collaudo funzionale integrato dell'opera, nonché i costi delle attività di messa a punto che eventualmente si renderanno necessarie durante il collaudo funzionale e non imputabili a responsabilità del concessionario, saranno computati nei costi della fase di avviamento”

Ciò premesso e rappresentato, il Provveditore espone puntualmente l'interlocuzione avuta con il CVN e le osservazioni critiche agli schemi di Piani da questi rassegnati, la cui “errata impostazione impatta anche sui tempi di consegna dell'opera, che segue il periodo di avviamento e il collaudo tecnico integrato e prestazionale” all'uopo ulteriormente precisando che “E' di tutta evidenza che le riportate affermazioni denunciano problemi di gestione da parte del concessionario, che non può certo riflettersi sull'amministrazione concedente. E la cosa più grave è che si tratta di errori del concessionario che, attraverso la proposta di Piano per l'Avviamento, si chiede vengano pagati dal concedente: errori progettuali e, soprattutto, errori gestionali che denunciano una totale incapacità di gestire lavori complessi, di curare l'integrazione dei progetti e degli impianti. Errori che qualcuno vuol far risalire al vecchio CVN, ma che, alla luce del fatto che si parla di impianti, sono stati ampiamente rivisitati e ricontrattualizzati proprio dal concessionario. Del resto, sono proprio gli amministratori straordinari ad aver ripetutamente dichiarato (e anche scritto) l'inutilità e la pretestuosità di COMAR, per poterla acquisire sotto la propria ala, disconoscendone la funzione di coordinamento degli impianti: funzione che certamente gli attuali amministratori non sono stati in

grado di svolgere. Si scrive nella proposta di Piano, a pag. 361 "nel corso dei lavori si è poi aggiunta una importante discontinuità operativa, per la decisione delle imprese che per tanti anni hanno gestito il Consorzio, di prendere le distanze da qualsiasi forma di responsabilità anche per il lavoro già svolto e quindi di ridurre fino quasi ad interrompere qualsiasi forma di collaborazione con il Consorzio": è davvero fuori luogo inserire nel testo di un progetto per l'avviamento una simile accusa, facendo passare per normale che debba essere ora – dopo oltre 4 anni (allora) di amministrazione straordinaria – il Provveditorato a pagare questi errori e questi comportamenti interni al CVN.

In conclusione, poiché il soggetto proponente il Piano è lo stesso che ne ha condotto lo studio propedeutico (il B.7.20), e poiché, pur nella eventuale diversità di soggetti fisici estensori, il CVN aveva l'obbligo di conoscerne i contenuti, si ha ragione di ritenere che questa proposta di piano sia un maldestro tentativo di truffare l'amministrazione concedente, ipotizzandone l'ignoranza. In sostanza, delle due l'una: o il Concessionario redige i propri piani senza sapere di che cosa sta parlando, oppure fa affidamento sull'ingenuità e l'ignoranza del concedente. In entrambe i casi, il risultato è inaccettabile e passibile di denuncia, quanto meno per inaffidabilità.

A riprova di ciò sono le lettere allegate, denominate "all.p.1....", con le quali è stato dapprima richiesto il piano, poi rammentato che lo stesso Consorzio si era fatto promotore di uno studio apposito (di cui peraltro sembrava ignorare l'esistenza, lo studio B.7.20) per la definizione dei contenuti, poi prodotto l'indice e fornite istruzioni e infine, preso atto di documenti che non rispondevano a nulla di quanto suggerito, si è redatto a cura degli uffici e proposto uno schema di regolamento che permettesse di regolare almeno i rimborsi delle attività certamente ascrivibili alla fase di avviamento. (allegato). Su questo ultimo atto non vi è mai stato riscontro, tuttavia, al livello di uffici del concessionario, lo schema è stato seguito in modo tale da poter procedere ai primi rimborsi.

Già nel mese di gennaio 2019 era stato trasmesso il regolamento per i rimborsi, sul quale si era espresso favorevolmente il CTA nella seduta del mese di dicembre 2018, e su cui il Consorzio ha ritenuto di non esprimersi. Nel mese di giugno è stata trasmessa anche una lettera di invito a formulare una proposta di Piano, contenente un indice e alcune fondamentali indicazioni per la sua redazione.

Allo stato attuale, con la nomina del commissario per il MOSE, si sono svolti alcuni incontri sul tema dell'avviamento, che hanno costretto e stanno costringendo l'ufficio a uno sforzo notevole per spiegare per la terza volta che cosa ci si debba aspettare dalla fase di avviamento, come debbono essere suddivisi i costi tra concedente e concessionario, e come si debba procedere ai rimborsi.

Sono stati prodotti diversi documenti in progress, che, ancora una volta, da molto lontano, si stanno man mano avvicinando allo schema iniziale. A titolo esemplificativo, nel primo documento il

concessionario ha trattato il progettista Technital alla stregua di se stesso, inserendo tra il personale a rimborso anche unità non facenti parte del Consorzio e neppure di COMAR o Thetis, laddove è di tutta evidenza che il personale assoggettabile al meccanismo del rimborso è esclusivamente quello delle tre realtà citate. Diversamente si genera una confusione di ruoli che, presumibilmente, tende ad accomunare il personale interno con quello esterno ai fini di influenzare le future assunzioni per la gestione e manutenzione del MOSE (...).

In occasione del CTA del 29 agosto 2019 si è ritenuto di avviare anche in quella sede la discussione sulla convenzione che questo Istituto doveva sottoscrivere con il Concessionario relativamente al periodo di avviamento.

A tal fine si è partiti da una prima bozza di possibile atto redatta dagli Uffici, che si allega alla presente.

Infatti, anche se – come ribadito dall'Avvocatura dello Stato – il periodo di avviamento non potrà aver luogo prima della fine della completa realizzazione del MOSE, e previa redazione di un adeguato Piano di Avviamento - del quale, peraltro, si è ancora in attesa di ricevere adeguata proposta - , tuttavia, in considerazione dell'importanza che riveste tale fase, connessa con il collaudo integrato e prestazionale dell'opera, questo Provveditorato ha già da tempo avviato una attenta riflessione sui diversi aspetti della questione, accompagnandola con la redazione di bozze di atti.".

2.5.4.2 La posizione del CVN -Gestione Straordinaria e Temporanea

Approfondite le varie necessità tecniche ed operative, anche dettate dall'atto di completamento", gli Amministratori Straordinari e il Provveditorato hanno preso atto della necessità di realizzare una serie di attività che non trovano attualmente capienza nell'ambito degli Atti Attuativi in essere, nonché di anticipare, in attesa di specifico stanziamento, alcune attività di avviamento e manutenzione e, infine, di disporre delle risorse per risolvere le criticità, in attesa di individuazione - in sede giurisdizionale - delle responsabilità.

Come evidenziato nella documentazione posta a corredo della nota di risposta alla prima richiesta istruttoria, gli Amministratori Straordinari, richiamato l'atto 8746/2017, in particolare l'art. 10 già in precedenza esaminato, hanno ricostruito in modo puntuale e dettagliato l'iter interlocutorio avuto con il Provveditorato in merito alla fase di avviamento che, sia pure nella diversa ottica del concessionario che si è visto respingere le proposte formulate, coincide essenzialmente con l'iter già esposta dal Provveditorato.

Gli Amministratori Straordinari controbattono alle critiche formulate dall'Amministrazione concedente evidenziando, in particolare, come questa "con il secondo Atto Aggiuntivo n. 8658/2014" - **peraltro dalla stessa "del tutto obliterato"** - è stata "inquadrata la definizione di "fase di avviamento" che per certi versi superava il mero concetto di manutenzione" e che per il tramite di tale Atto "le parti si impegnavano, a partire da giugno 2014, a predisporre la proposta del piano operativo per l'avviamento comprendente i piani provvisori di gestione e manutenzione con termine per la proposta di piano definitivo al 30 aprile 2016. Ad avvenuta approvazione della Proposta del Piano Operativo avrebbe dovuto essere sottoscritto specifico atto contrattuale tra l'Amministrazione concedente e il Concessionario"

Alla luce delle suesposte affermazioni, si rende necessario ricordare ancora una volta che l'Atto rep. 8658/2014, sebbene esistente, non ha acquistato efficacia in quanto non è stato inoltrato all'Ufficio di Controllo di legittimità di questa Sezione per il prescritto controllo di legge e, di conseguenza, non essendo stato ammesso a visto (misura del controllo) e registrazione non può produrre alcun effetto. Il visto, infatti, pur non essendo un elemento costitutivo del provvedimento in quanto elemento autonomo il cui effetto rende efficace l'atto (che è esistente sin dalla sua emanazione), investe la fase procedimentale integrativa dell'efficacia, necessaria affinché l'atto, ancorché esistente e valido, produca i suoi effetti. L'assenza di visto, pertanto, priva l'atto del requisito dell'efficacia.

Richiamate, poi, le statuizioni del 6° Atto Aggiuntivo (cd. "Atto di completamento") e del 48° Atto Attuativo alla Convenzione Generale, i predetti Amministratori Straordinari espongono le puntuali risposte, a suo tempo, date alle critiche ad essi avanzate dal Provveditorato, anche in relazione alla paventata "incapacità del Consorzio", evidenziando altresì di aver, a conclusione di detta interlocuzione durata per tutto il 2019 e parte del 2020, chiesto al provveditorato di "procedere senza ulteriore indugio alla contrattualizzazione della fase di avviamento con congruo atto nonché di procedere all'immediata liquidazione delle somme dovute al Concessionario a titolo di rimborso spese per le attività finora espletate e non rimborsate".

In sintesi, gli Amministratori Straordinari rappresentano quanto segue:

- 10 aprile 2019¹⁶⁸: il Concessionario provvedeva a trasmettere al provveditorato una proposta programmatica di "Piano provvisorio di gestione e manutenzione del

¹⁶⁸ Nota prot. 4519/AMS versata in atti.

Sistema Mo.S.E.” (che interessava tutti gli interventi per la Salvaguardia di Venezia) limitatamente alla “Parte A -Impianto per la difesa dagli allagamenti (Mo.S.E.)”.

- 20 Aprile 2019: il Provveditorato¹⁶⁹, nel confermare l'esigenza che fosse predisposto un Piano per l'Avviamento, provvedeva a trasmettere al Concessionario lo “schema di regolamento” per il rimborso al CVN degli interventi e delle attività relativa alla fase di avviamento del "Sistema Mose", informando che su tale schema il Comitato Tecnico Amministrativo aveva già espresso il proprio parere positivo con voto n. 89 del 12.12.2008.

Sul punto gli Amministratori Straordinari rappresentano che detto atto è stato **redatto in modo unilaterale dal Provveditorato** mentre sarebbe stato opportuno, nello spirito dell'Atto Aggiuntivo n. 8746/2017, fosse stato preliminarmente condiviso tra le parti.

- 5 giugno 2019¹⁷⁰ e 4 settembre 2019¹⁷¹: il Provveditorato formulava osservazioni sulla proposta di Piano e forniva istruzioni la corretta redazione dello stesso.
- 22 ottobre 2019: in relazioni a tali osservazioni il Concessionario provvedeva a redigere una revisione del c.d. Piano di Avviamento¹⁷² e lo trasmetteva al Provveditorato¹⁷³, unitamente ad una bozza di “Convenzione per la fase di avviamento”, ad un elenco degli interventi da realizzare per il completamento del sistema Mo.S.E. e ad un riepilogo generale degli importi stimati per le opere, gli studi e le attività da svolgere nel c.d. periodo di avviamento, suddiviso per Attività di manutenzione provvisoria; Attività di gestione provvisoria ed avviamento; **Interventi per la risoluzione delle criticità e di completamento/miglioria dei mezzi per la manutenzione delle paratoie.**

In relazione a tale ultimo ambito di intervento, il CVN specifica che tali attività si inquadrano nell'ambito dell'avviamento in quanto strettamente funzionali all'effettiva possibilità di dar corso alle attività di manutenzione e gestione provvisoria.

¹⁶⁹ Lettera prot. 0007201 del 20 aprile 2019.

¹⁷⁰ Provveditorato, nota prot. 0023662.

¹⁷¹ Provveditorato, nota prot. 0036287.

¹⁷² Documento versato in atti.

¹⁷³ Lettera prot. 13599/AMS del 22 ottobre 2019.

Il Piano di Avviamento prevedeva, relativamente alla specificazione delle attività da svolgere, la seguente articolazione: Avviamento di Opere civili e marittime; Avviamento di Paratoie e connettori; Avviamento degli impianti per la manovra delle paratoie; Avviamento del sistema per la manutenzione delle paratoie; Avviamento del sistema delle decisioni in Arsenale; Consegna dell'impianto e training del soggetto incaricato della gestione dell'impianto; Attività di consegna – amministrative di trasferimento del sistema Mo.S.E. – “*handover*” – documentazione; Studi – Monitoraggio, gestione e manutenzione del sistema ambientale; Manuale della salute, sicurezza e ambiente HSE.

- 3 febbraio 2020¹⁷⁴: copia dei documenti di cui sopra viene trasmessa anche al Commissario Straordinario per il Mo.S.E.
- 18 febbraio 2020¹⁷⁵: il Provveditorato comunicava le modalità con cui il Concessionario doveva presentare le richieste di rimborso per la fase di pre-avviamento ed avviamento dell'opera¹⁷⁶.

¹⁷⁴ Nota prot. 1476/AMS del 3 febbraio 2020.

¹⁷⁵ Nota prot. 0005953 pari data.

¹⁷⁶ Sul punto le posizioni delle Parti del rapporto concessorio non sono uniformi. Infatti, il Provveditorato ritiene:

- che i rimborsi e la copertura dei costi, eventualmente in modalità provvisoria, possa avvenire come da “Atto di completamento” ma “nell’ambito del prezzo chiuso; a valere su disponibilità derivanti da economie che l’Amministrazione straordinaria, a seguito delle vicende che hanno riguardato la compagine consortile, ha chiaramente individuato; a seguito di specifici distinti atti aggiuntivi tra concedente e concessionario; previa puntuale autorizzazione del Provveditorato;
- che tutto ciò che attiene alla manutenzione conservativa debba essere posto a carico del concessionario fino alla consegna dell’opera al committente, mentre ciò che attiene alla manutenzione operativa è a carico della fase di avviamento e può essere rimborsata dal PIOP;
- che qualsiasi attività di manutenzione oggetto di rimborso deve essere preventivamente autorizzata dal PIOP e prevedere la partecipazione di funzionari e/o esperti del PIOP;
- che può essere provvisoriamente riconosciuta al CVN la somma necessaria per i ripristini delle opere a Treporti, in attesa della definitiva individuazione delle responsabilità;
- che sia condivisibile la proposta di affidamento dei lavori di ripristino e manutenzione a Imprese consorziate, una per ciascuna bocca, ma che devono rimanere a carico dell’Impresa i costi per la struttura fissa di cantiere e per le attività accessorie rispetto ai lavori da realizzare.

Il Provveditore ritiene che tale attività debba essere posta a carico del concessionario in quanto rientrante nel collaudo funzionale dei vari stralci eseguiti per la barriera nel suo complesso e comunque non rientrante nella fase di avviamento. Successivamente il Provveditore ha ribadito che il progetto è stato esaminato con parere negativo dal CTA del 17/04/2019 in quanto la prima movimentazione era da ritenersi attività per la verifica del funzionamento delle paratoie e di tutti gli strumenti e gli elementi connessi e quindi deve essere a carico del concessionario. Specifica infine che ciò vale anche per le barriere di Chioggia e di Malamocco e che, per le procedure di *commissioning* e *pre-commissioning*, è auspicabile vengano seguite quelle sviluppate nell’ambito dello studio B.7.20.

E’ stata intrapresa con l’Amministrazione concedente una dialettica atta a valutare la possibilità di adottare nuovi criteri per la valorizzazione economica degli oneri tecnici relativi alle attività di progettazione, di redazione dei piani di sicurezza (CSP), di direzione lavori e di coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione (CSE).

La quantificazione economica degli oneri tecnici, contrattualmente adottata tra Amministrazione concedente e Consorzio concessionario, si è basata sulla tariffa professionale di cui alla Legge n. 143 del 2.03.1949 e s.m.i. per la progettazione e la direzione lavori, mentre per il CSP ed il CSE sono state riconosciute le percentuali sull’importo lavori rispettivamente dello 0,24% e dello 0,56%.

Il Provveditorato ha dato atto che “*l’attuale residua fase progettuale sarà caratterizzata da interventi necessariamente frammentati a fronte di importi progettuali relativamente modesti, rispetto alle opere civili e meccaniche già realizzate.*” Ma, nel

- 3 marzo 2020¹⁷⁷: il Concessionario invia al Provveditorato ed al Commissario Straordinario una nota in cui evidenzia che, rispetto al quadro complessivo delineato nel Piano di Avviamento alcune attività afferenti la c.d. fase di avviamento erano state già in precedenza sottoposte all'approvazione del Provveditorato alle OO.PP. e, a seguito di approvazione, avviate¹⁷⁸. In relazione, poi, alle ulteriori attività previste dal Piano di Avviamento, il Concessionario afferma di aver provveduto a redigere specifici "progetti/perizie" che hanno definito nel dettaglio le attività da svolgere, inoltrati al Provveditorato al fine di acquisirne l'approvazione¹⁷⁹.
- 9 aprile 2020¹⁸⁰: il Provveditorato informa il CVN che, in relazione ai progetti/perizie di cui sopra avrebbe provveduto al loro attento esame, al contempo esprimendo una serie di riserve e critiche al Piano di Avviamento redatto dal Concessionario.

Fatta eccezione della perizia di avviamento AVV.05, approvata con voto n. 31 del 29 aprile 2020 dal Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato, gli Amministratori Straordinari affermano che *"non risultano ad oggi pervenuti commenti e/o indicazioni da parte del Provveditorato e per tale motivo il Concessionario ha segnalato*

contempo, ha affermato che le nuove tariffe non potranno essere applicate tout court senza che venga operata una decurtazione percentuale forfetaria ed ha informato il Consorzio di avere in corso approfondimenti per le determinazioni finali sull'ipotesi di aggiornamento delle tariffe.

Gli Amministratori Straordinari hanno comunicato al Provveditorato l'intenzione di applicare, nei progetti di futura redazione, le tariffe di progettazione di cui al D.M. 17.06.2016, rimettendo alle determinazioni dell'Amministrazione concedente eventuali valutazioni, per i singoli progetti, circa l'applicazione delle "nuove" tariffe anziché di quelle "vecchie" e le riduzioni da applicare, di volta in volta, a tali "nuove" tariffe.

¹⁷⁷ Nota prot. 3149/AMS in pari data.

¹⁷⁸ Tali attività sono:

- operatività della Sala Operativa Decisionale - già coperta all'interno dello studio denominato SIN C.10, con gestione fino al 31.12.2021;
- movimentazioni periodiche per manutenzione/test delle barriere - già coperte nell'OP/624 fino al 31.12.2020;
- attività di ispezioni e manutenzioni degli impianti ed opere civili - già coperte per quanto riguarda le attività operative nelle perizie denominate AVV.01/02/03/04;
- attività di implementazione della banca tecnica del Mo.S.E. - già coperte nella perizia SIN B.08;
- attività di implementazione della banca dati dell'ambiente lagunare - già coperte nella perizia SIN L.01;
- attività di manutenzione straordinaria del Jack Up già prevista (per l'anno 2020) nell'OP 492-2.

¹⁷⁹ Nello specifico sono state trasmesse:

- AVV 05: "Attività di gestione e manutenzione dei mezzi navali" – trasmessa al Provveditorato in data 3 marzo 2020 (prot. 3149/AMS);
- AVV 06: "Attività di gestione e coordinamento delle attività di manutenzione" – trasmessa al Provveditorato in data 3 aprile 2020 (prot. 4308/AMS);
- AVV 07: "Attività di handover" – trasmessa al Provveditorato in data 3 aprile 2020 (prot. 4308/AMS);
- AVV 08: "Collaudo integrato e prestazionale – commissioning degli impianti" – trasmessa al Provveditorato in data 3 aprile 2020 (prot. 4308/AMS);
- AVV. 09: "Attività di gestione e manutenzione infrastrutture Arsenal/Pagnan – anni 2019+2021" – trasmessa al Provveditorato in data 3 aprile 2020 (prot. 4308/AMS);
- AVV.10: "Attività di formazione per le squadre impiegate nelle movimentazioni delle paratoie alle bocche di porto" – trasmessa al Provveditorato in data 3 aprile 2020 (prot. 4308/AMS);
- AVV.12: "Test e valutazioni in campo – Oscillazioni asincrone delle paratoie" – trasmessa al Provveditorato in data 3 aprile 2020 (prot. 4308/AMS);

¹⁸⁰ Nota prot. n. 0012122 in pari data.

tale situazione ed ha contestualmente rappresentato l'indifferibilità delle attività con lettera del 8 settembre 2020 (prot. 10853/AMS).

Si segnala infine che il Concessionario ha provveduto a trasmettere al Provveditorato le rendicontazioni delle attività svolte nell'ambito delle AVV.01-02-03-04 (cfr. note n. 8441 e 8443 del 13/7/20, n. 9992 del 12/8/20, n. 11160 del 14/9/20 e n. 12018 del 29/9/20) a fronte delle quali non risulta pervenuto alcun riscontro come segnalato con lettera del Concessionario del 28 ottobre 2020 (prot. 13820)".

Sempre in relazione al Piano di Avviamento, ed agli adempimenti del CVN, gli Amministratori Straordinari affermano in atti che¹⁸¹:

- **il progetto generale dell'avviamento è stato consegnato al Provveditore Interregionale in prima stesura ad aprile 2019 e successivamente ad ottobre 2019.** I prospetti attuativi (n.11) sono stati consegnati nel mese di aprile 2020 e ne sono in corso di stesura altri che man mano verranno sottoposti ad approvazione. Non si hanno riscontri dal Provveditorato;
- **ad ottobre 2019 è stato presentato dal CVN revisionato il "Piano operativo delle attività della fase di avviamento" comprensivo degli interventi per la soluzione delle criticità e dell'inserimento delle migliorie e degli interventi di manutenzione fino alla consegna dell'impianto, del cronoprogramma e della bozza della convenzione con il Provveditorato.** Tale documentazione recepiva le osservazioni e richieste del Provveditorato;
- **il piano di avviamento non è mai stato analizzato dal Provveditorato e tanto meno discusso con il CVN, nonostante i reiterati solleciti ai Provveditori susseguitisi nel tempo;**
- il Piano presentato è un documento programmatico con il quale vengono indicati:
 - gli obiettivi da raggiungere con l'Avviamento;
 - i contenuti delle attività che consentono di raggiungerli;
 - le modalità e le procedure previste per eseguire le attività che concorrono a realizzare l'Avviamento;
 - una stima preliminare dei costi;
 - il programma delle attività.

¹⁸¹ CVN -Relazione sulle Attività svolte nell'ambito dell'Amministrazione Straordinaria al 31 marzo 2020, All. 1, par. 8 "Preavviamento-avviamento, manutenzione, opere e studi".

– **I progetti inerenti all'avviamento sviluppati sulla base del piano operativo sopra citato, sottoposti al PIOPP a fine marzo sono i seguenti:**

- *AVV 01 – Bocca di Lido Treporti – aggiornamento del piano di manutenzione (opere civili ed impiantistiche) – attività di manutenzione per 12 mesi;*
- *AVV 02 – Bocca di Lido San Nicolò – aggiornamento del piano di manutenzione (opere civili ed impiantistiche) – attività di manutenzione per 12 mesi;*
- *AVV.03 – Bocca di Malamocco – aggiornamento del piano di manutenzione (opere civili ed impiantistiche) – attività di manutenzione per 12 mesi;*
- *AVV. 04 – Bocca di Chioggia – aggiornamento del piano di manutenzione (opere civili ed impiantistiche) – attività di manutenzione per 12 mesi;*
- *AVV. 05 – Attività di gestione dei mezzi navali – Oneri di gestione e manutenzione del Jack Up e Cavalletta durante le fasi non operative per il triennio 2019 – 2021;*
- *AVV. 06 – Attività di gestione e coordinamento delle attività di manutenzione;*
- *AVV. 07 – Attività di handover;*
- *AVV. 08 – Collaudo integrato e prestazionale – Commissioning degli impianti;*
- *AVV. 09 – Attività di gestione e manutenzione infrastrutture Arsenale/Pagnan – anni 2019-2021;*
- *AVV. 10 – Attività di formazione per le squadre impiegate nelle movimentazioni delle paratoie alle bocche di porto;*
- *AVV. 12 – Test e valutazioni in campo – Oscillazioni asincrone delle paratoie.*

È in corso di finalizzazione il progetto dell'avviamento AVV. 11 – *“Analisi di affidabilità del sistema”*, che verrà a breve sottoposto al Provveditorato.

Sono attualmente, in corso di stesura i seguenti progetti dell'avviamento inerenti a: AVV.13 – *“realizzazione dei manuali operativi per l'uso del sistema”* -; Valutazioni di *risk analysis* correlate alla sicurezza; Progetti manutenzione delle paratoie di Malamocco e Chioggia; ecc.

Su tutto quanto sopra rappresentato, viene evidenziato che da parte Provveditorato e da parte del Commissario Straordinario del sistema Mo.S.E. non sono ancora pervenuti riscontri, la qual cosa -a detta degli Amministratori Straordinari - “potrà comportare ritardi all'ultimazione dei lavori e all'avvio degli impianti”.

2.5.4.3 Situazione emergente dal contraddittorio

La Sezione prendendo atto della divergenza di posizione tra le Parti del rapporto concessorio in relazione al Piano di avviamento, in sede di contraddittorio ha richiesto alle

stesse di fornire chiarimenti sull'esatto adempimento delle previsioni dell'Atto di completamento. Inoltre, preso atto dell'intervenuta predisposizione della procedura con la quale temporaneamente, fino al compimento dell'opera, è regolamentato il sollevamento delle barriere e della circostanza che la stessa doveva essere sottoposta all'approvazione del Provveditorato entro il mese di settembre u.s., la Sezione ha chiesto al Commissario Straordinario e al Provveditore di precisare se detta procedura è stata approvata e quali sono i costi stimati ed i criteri per la ripartizione della spesa.

Nel corso del contraddittorio del 15 dicembre u.s. il Provveditorato ha confermato il contenuto della bozza di referto ed evidenziato che l'operato dell'Amministrazione è in piena conformità alle previsioni dell'Atto di completamento, all'uopo evidenziando che i profili più critici ed alquanto problematici riguardano la ripartizione dei costi correlati alla gestione del piano di avviamento con riferimento particolare alla imputazione della spesa che necessita di essere chiara e trasparente e che, quindi, le divergenze ineriscono non alle azioni da eseguire ma ai costi tenuto anche conto che lo studio B.7.20 è fatto sulla base del costo complessivo di talché molte fasi dello stesso sono già ricomprese nelle contrattualizzazioni in essere.

Il Consorzio Venezia Nuova, nel confermare la propria divergente posizione rispetto a quella del Provveditorato, si è riservato di trasmettere memoria di chiarimento e di contestazione sui punti relativi a detto Piano mentre il Commissario Straordinario ha confermato l'apertura di un tavolo tecnico al quale partecipano il Consorzio, il Provveditorato e i progettisti.

Successivamente, in data 21 dicembre 2020 il Provveditore, il CVN e il Commissario Straordinario hanno prodotto¹⁸² ulteriori relazioni e documentazione integrativa.

Premesso che ognuna delle Parti del rapporto concessorio conferma la propria posizione critica nei confronti dell'altra, in uno con la conferma della cronistoria e dei contenuti, dall'analisi dell'ulteriore copiosa mole di documenti pervenuti emergono taluni, ulteriori, aspetti di particolare significatività che si seguito di riportano in estrema sintesi.

Consorzio Venezia Nuova:

¹⁸² Citate note integrative: Provveditore Registro generale U 0044908 del 21/12/2020; CVN note prot. n. 16897 CLQ e prot. n. 16969 CQL del 21 e del 23 dicembre. Commissario Straordinario per il Mo.S.E. nota prot. U175/2020 del 21 dicembre 2020, corredata di n. 16 allegati (acquisita al prot. Cdc n. 6081 del 22/12/2020).

- lamenta la mancata condivisione, da parte del Provveditorato, di alcune decisioni importanti quali, ad esempio, la stesura unilaterale del *“regolamento per il rimborso degli interventi e delle attività relative alla fase di avviamento”*;
- afferma che lo studio B.7.20 rappresenta *<una metodologia articolata e ampia che affronta il tema dell'avviamento dei sistemi impiantistici, mentre i piani successivamente presentati dal Concessionario al Provveditore traducono la metodologie del B.7.20 in azioni operative concrete che si applicano su “oggetti”, “componenti”, sistemi integrati di impianti reali e specifici>* e che, quindi *<non ci sono diversità di impostazione tra quanto atteso dal Provveditorato e quanto presentato dal Concessionario. I Piani del Concessionario fanno un passo avanti applicando la metodologia del B.7.20 ma nel concreto sugli “oggetti” e non sui “metodi”>*;
- sostiene, sulle attività di *“commissioning”* - elemento oggetto di divergenza interpretativa in relazione alla imputazione dei relativi costi - che *“non vi sono divergenze di posizioni sugli aspetti tecnico-operativi ma solo sul fatto se i costi delle attività (..) debbano essere pagate o meno al Concessionario”*;
- sottolinea che gli impianti, ante 2015, furono suddivisi, con l'approvazione del Concedente, in OP che rappresentano *“mere “forniture” di opera di apparecchiature, macchinari e parti di impianto senza alcuna integrazione funzionale”*, per cui detti OP non sono né lotti, né stralci funzionali, dell'impianto. Sul punto il CVN afferma che *“Nelle tabelle delle incidenze delle diverse attività delle varie OP (le cosiddette unità contabili), sempre congruite ed approvate dal provveditorato non vi era nessuna unità contabile riferibile in qualche modo al commissioning dei sistemi semplici e sistemi complessi impiantistici integrati”*, all'uopo fornendo la relativa tabella da cui risulterebbe -secondo la propria prospettazione - che *“i costi del commissioning completo non erano e non potevano essere compresi perché gli oggetti delle OP erano solo forniture in opera. Ne consegue che oggi il CVN ha il diritto di richiedere il compenso a rimborso al Provveditorato escluso l'importo di 889.120,53 € già ricompreso nelle unità contabili approvate”*. Nella tabella fornita il totale della attività di *“Precommissioning”* ammonta a € 1.038.121,77 e il totale per l'attività di *“Assistenza al Commissioning”* ammonta a € 1.765.521,46. Afferma, inoltre, il CVN che lo spezzettamento degli appalti banditi prima del Commissariamento, aveva generato tante *“isole impiantistiche”* a sè stanti che hanno reso necessarie azioni di integrazione e varianti al fine di evitare *“il rischio di un'opera incompiuta e non funzionante”*;

- ribatte puntualmente ad ogni osservazione critica formulata nei propri confronti dal Provveditorato.

Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche:

- ribadisce l'assenza del Piano di Manutenzione Programmata delle opere relative al Sistema Mo.S.E. ed osserva di aver appreso solo in occasione del contraddittorio dell'approntamento di un apposito manuale tecnico di manutenzione a cura del CVN con il coordinamento della struttura commissariale (circostanza già evidenziata al par. 2.5.3.4);
- precisa che *“le divergenze sostanziali relative al piano di avviamento riguardano la corretta imputazione dei costi delle singole operazioni (pre-commissioning, commissioning, start-up, avviamento e collaudo) dove il Consorzio Concessionario tende ad inserire attività già comprese nel costo di realizzazione (5.493 milioni di euro)”*;
- osserva, relativamente alle rappresentate criticità e costi che *“esse non sono interamente imputabili alla gestione straordinaria, avendo radici nella precedente gestione”* versando in atti, ad integrazione di quanto già in precedenza trasmesso, ulteriore documentazione inerente: la *“manutenzione e pezzi di ricambio e sollevamento delle paratoie”* e lo *“stato di conservazione della ricambistica del Mo.S.E.”* unitamente al prospetto riepilogativo delle somme pagate con la formula del *“riconoscimento finanziario provvisorio”*, di cui si dirà più avanti (par. 2.5.7).

Commissario Straordinario per il Mo.S.E.:

Nel confermare l'approvazione della procedura per la difesa degli allagamenti nella fase provvisoria, l'aggiornamento della stessa limitatamente alla “Parte Generale” in vigore dal 27 novembre 2020, fornisce la relativa documentazione unitamente al quadro di spesa dei costi stimati per l'esecuzione delle misure poste a salvaguardia della Laguna in fase provvisoria e successiva estensione, al Piano di manutenzione delle Paratoie e alla Relazione sulle attività poste in essere ed ancora in itinere del “tavolo tecnico” sulla attività di avviamento.

Emerge dall'analisi della richiamata documentazione integrativa che:

- il CTA del Provveditorato Interregionale ha approvato in data 30 settembre 2020 (voto n. 89) la procedura redatta dal CVN in data 29 settembre 2020 per *“la difesa*

dagli allagamenti nella fase provvisoria generale", comprensiva della *"procedura di dettaglio"* e dello *"schema grafico"* della procedura di dettaglio e che in pari data (30 settembre 2020) il Commissario Straordinario, con propria determina (n. 25) ha approvato la procedura, quale definita dai richiamati documenti (per gli allegati è stata formulata la semplice presa d'atto) prescrivendo che *"la responsabilità resta in capo al citato Consorzio Venezia Nuova che sarà altresì tenuto ad attuarla, con il coinvolgimento anche di sistemi non ancora completati e collaudati, per l'esecuzione di test aggiuntivi, non programmati e programmabili, finalizzati alla difesa dagli allagamenti con maree che superano quota +130 ZMPS a Venezia"*;

- che il Provveditorato, con proprio decreto n. 779 del 2 ottobre 2020, ha approvato e reso esecutoria la sopra richiamata procedura con definizione della quota di +130 cm ZMPS quale quota ottimale per i test di verifica del Sistema Mo.S.E. (e non quota +110 cm ZMPS come stabilito per la procedura a regime);
- che la procedura è stata condivisa con le Capitanerie di Porto di Venezia e di Chioggia e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale nel corso degli incontri del 23 e 24 luglio 2020 ed è stata successivamente aggiornata a seguito delle mobilitazioni per gli eventi di acqua alta del 03.10.2020, 15.10.2020 e 16.10.2020, per la sola parte relativa al sistema degli avvisi;
- che nella fase provvisoria, ovvero quella che precede il completamento del sistema Mo.S.E., quindi fino al 31.12.2021, non sarà ancora possibile difendere la laguna per tutti gli eventi superiori a quota +110 cm rispetto a Punta della Salute, come stabilito dal Comitato Interministeriale di Indirizzo e Controllo, perché non tutto è ancora a regime, collaudato e verificato, nonché per poter adeguare con gradualità la gestione del traffico marittimo e che, pertanto, la difesa dagli allagamenti in questo periodo verrà attuata, in coerenza con gli indirizzi impartiti dal Commissario Straordinario e dal Provveditorato, condivisi con gli altri soggetti istituzionali nell'ambito della Cabina di Coordinamento per la Condivisione, in caso di acque alte eccezionali e, per la precisione, per tutte le maree superiori a quota + 130 cm rispetto a Punta della Salute;
- che il tempo di sollevamento oggi possibile con gli impianti ancora non completati è stato prudenzialmente calcolato in 2 ore, sulla base del test di sollevamento simultaneo di tutte le paratoie effettuato il 10 luglio u.s., anche se si stimano

- riduzioni considerevoli, nel tempo, in funzione dell'automazione delle manovre e della maggior potenza sfruttabile dell'impianto;
- che in questa fase provvisoria gli avvisi vengono emessi via mail a ciascuno degli enti interessati, secondo tempistiche definite. Fino alla consegna dell'opera, il soggetto gestore delle operazioni di sollevamento è il CVN;
 - che, in linea generale, quanto ai costi operativi e di investimento, sono computati nei costi a singolo evento: i costi del personale operativo, impegnato nelle operazioni, del Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis; i costi del personale operativo, impegnato nelle operazioni, di supporto delle ditte installatrici degli impianti (Consoziate e non); i costi di specialisti esterni; i costi per la reperibilità, la mobilitazione, gli straordinari, i turni in giorni pre-festivi, festivi, il lavoro notturno ecc. in conformità ai contratti collettivi di lavoro e/o ad accordi con il personale, di cui si prevede il computo a consuntivo, con liste giornaliere firmate dai Direttori Lavori/Direttori dell'Esecuzione del Contratto secondo le procedure delle attività a rimborso così come definite dal regolamento approvato dal Provveditorato. Si prevede, altresì, che le modalità di rendicontazione, per il personale interno terranno conto anche dei costi indiretti pari al 25% mentre per i servizi, le prestazioni e le forniture esterne il rimborso sarà su fattura e/o nota di pagamento. Sono poi definiti costi specifici per l'Arsenale e le Barriere;
 - che la stima sommaria dei costi di investimento e sollevamento, da intendersi come budgettarie in quanto l'effettivo costo viene rendicontato a rimborso, calcolati su tre eventi per ciascuno scenario ipotizzato sono contenuti nel prospetto di seguito riportato, tratto dal documento "Procedura di dettaglio - Quadro di spesa -" datato 30 settembre 2020, in cui si espone il costo *una tantum* per l'insieme Arsenale e Barriere ed i costi per singola movimentazione per Arsenale e Barriere, al netto degli oneri:

	Solo 2 ore di chiusura	Solo 12 ore di chiusura	Con interruzione
Costi di approntamento una tantum per barriere ed Arsenale	€ 1.237.242,62		
Costi a singola movimentazione per barriere ed Arsenale	€ 248.721,91	€ 323.498,58	€ 177.037,19
APPONTAMENTI UNA TANTUM validi fino al 31.12.2021	€ 1.237.242,62		
<i>n. 3 eventi per ogni scenario</i>	€ 746.165,73	€ 970.495,74	€ 531.111,57
TOTALE SU 9 MOVIMENTAZIONI	€ 2.247.773,04		
SOMME A DISPOSIZIONE	€ 360.000,00		

La Sezione, alla luce delle risultanze istruttorie confermate in sede di contraddittorio nonché dalla documentazione integrativa pervenuta successivamente a questo, non può non rilevare come il grave inadempimento contrattuale proveniente dall'accertata inesistenza del "piano di avviamento" sia stato, di fatto, surrogato da una procedura extra ordinem, rivelatasi necessaria, urgente ed indifferibile, estranea alle clausole contrattuali, predisposta dal Commissario straordinario per la gestione delle operazioni di sollevamento delle paratoie in fase temporanea, con la quale, fino al completamento dell'opera, sarà regolamentato il sollevamento delle barriere, i cui costi, seppur ingenti, sono solo stime e solo a consuntivazione potrà aversi contezza della spesa reale.

Alla luce poi delle significative divergenze interpretative tra il Provveditore Interregionale alle Opere pubbliche e gli Amministratori Straordinari del CVN sulla fase dell'avviamento e sull'approvazione degli interventi definiti dal Concessionario come di "avviamento", la Sezione richiama le Parti del rapporto concessorio sulla necessità e doverosità di procedere con celerità alla redazione definitiva del Piano di Gestione e Manutenzione del Sistema Mo.S.E. ed alla quantificazione dei correlati costi.

2.5.5 Le rilevazioni del Commissario Straordinario incaricato di sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento dell'opera

Nel primo trimestre successivo alla sua nomina, l'attività del Commissario Straordinario si è sviluppata contemporaneamente lungo le seguenti direttrici d'azione:

1. Azioni conoscitive volte a stabilire l'esatto avanzamento delle opere del Sistema Mo.S.E.;
2. Valutazioni strategiche e indirizzi operativi (orizzonte di breve, medio e lungo periodo) breve periodo;
3. Relazioni con Istituzioni e altre parti a vario titolo interessate all'esecuzione dell'opera.

I temi affrontati sono stati in particolare: lo stato di avanzamento realizzativo delle opere; il cronoprogramma degli interventi di completamento; il quadro economico finanziaria dell'opera.

Risulta in atti¹⁸³ che il Commissario, attraverso visite in loco, ha verificato le informazioni fornite dal CNV ed ha incrociato i dati di pianificazione messi a disposizione. *“Ne è emerso un quadro che permette di avere un focus su potenziali elementi di criticità e/o fattori di stasi da tenere sotto monitoraggio”*.

A seguito degli eventi occorsi nel novembre 2019 (acqua alta eccezionale) il Commissario ha disposto un'accelerazione delle tempistiche di ultimazione di alcune parti del Sistema Mo.S.E., segnatamente quelle strettamente indispensabili al sollevamento di tutte o di parte delle barriere e in particolare:

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

Tale soluzione è stata consolidata in un cronoprogramma di dettaglio che riguarda il primo semestre 2020 e che costituisce una parte della più ampia visione esecutiva in corso di elaborazione e si è contemporaneamente palesata la necessità di avere, al termine del semestre, la compresenza di almeno quattro squadre (una per ciascuna barriera, a fronte dell'unica attualmente operante) addestrate per eseguire i sollevamenti contemporanei delle barriere.

A seguito delle visite ai cantieri delle bocche di porto è stata avviata una ricognizione delle aree di cantiere rilasciabili in quanto non più essenziali al completamento dell'opera. Ciò al fine di *“restituire ai territori di appartenenza, e quindi alle amministrazioni competenti e, in ultima battuta, alla popolazione locale, porzioni di suolo sino ad ora occupate da lavorazioni cantieristiche che, tuttavia, per l'avanzato stadio di esecuzione delle opere, non risultano più indispensabili”*.

In relazione alle problematicità di cui si è detto in precedenza, ossia la grave situazione di criticità, in termini di liquidità immediata, per il Concessionario e le necessità di dare continuità all'opera in tempi celeri, ha determinato -si afferma in atti- la necessità di porre

¹⁸³ Relazioni Trimestrali sulle attività svolte.

in essere "azioni non ordinarie di contabilità". In particolare, emerge espressamente che il Commissario Straordinario, a seguito di richiesta da parte del Provveditorato, ha autorizzato, a valere sulla contabilità speciale, un pagamento anticipato al Concessionario per alcuni interventi finanziati con contabilità ordinaria, per i quali, tuttavia, la cassa non era ancora disponibile, scongiurando in tal modo una fase di stallo delle opere.

Il Commissario sta, inoltre, svolgendo una verifica complessiva delle necessità residue di risorse economiche tanto per la fase di completamento dell'opera che di suo avviamento, delle disponibilità finanziarie già stanziata e di quelle ancora svincolabili per sopperire al fabbisogno complessivo. Tale attività, indirizzata a garantire la completa eseguibilità dell'opera sia in termini di provvista che di cassa, sta comportando verifiche tanto con il Concessionario e il Provveditorato competente, che con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con la Ragioneria Generale dello Stato.

Sempre nell'ottica di portare a compimento l'opera, il Commissario Straordinario sta operando per definire ed impostare le fasi successive e complementari, ovvero:

- il collaudo integrato prestazionale dell'opera, in relazione a dimensione, composizione, competenze e provenienza dell'organismo di collaudo;
- la fase di avviamento e gestione del MO. S. E. riguardo alla forma giuridico-amministrativa della futura struttura di governance, allo schema organizzativo della stessa e ai profili di competenza delle risorse ad essa necessarie;
- il piano delle manutenzioni con riferimento alle più efficaci ed economiche modalità di esecuzione degli interventi manutentivi, tenendo conto della complessità ambientale di buona parte delle lavorazioni in relazione ai siti sin qui individuati per l'esecuzione delle stesse.

Successivamente, nel trimestre marzo-maggio 2020, il Commissario, partendo dal quadro conoscitivo generale definitosi nel primo trimestre, ha approfondito lo stato di avanzamento delle opere con successivi aggiornamenti giungendo ad una rappresentazione che consente di avere per ogni singolo intervento, oltre alla parte descrittiva, anche:

- la percentuale di avanzamento delle lavorazioni;
- la fase (progettuale, approvativa, esecutiva, etc.) in corso;
- l'orizzonte temporale di completamento;
- la correlazione di ciascun intervento con il piano finanziario dell'opera.

Il quadro conoscitivo è esteso non solo alle opere di bocca (ovvero agli interventi civili, marittimi e di inserimento paesaggistico strettamente riconducibili al sistema di sollevamento delle paratoie) ma anche a tutti gli interventi complementari quali quelli relativi:

- al sistema informativo di gestione e controllo del modulo elettromeccanico e all'infrastrutturazione del centro operativo in Arsenale,
- alla realizzazione, gestione e manutenzione dei mezzi speciali (varo e trasporto paratie, rimozione sedimenti, etc.),
- agli aspetti ambientali di salvaguardia e valorizzazione della laguna (tra cui quelli afferenti al Piano Europa e quelli per la salvaguardia delle *Insulae*),
- a migliorie o risoluzioni di criticità,
- alle attività di avviamento, manutenzione e gestione provvisoria (prima della consegna dell'opera).

Tra le azioni poste in essere dal Commissario, viene posta in evidenza la collaborazione con il Provveditorato finalizzata ad ottimizzare, attraverso il coinvolgimento di una società di architettura italiana di primario rilievo internazionale, gli aspetti architettonici connessi ad un intervento di protezione temporanea e reversibile della Basilica di San Marco, resosi necessario per proteggere il monumento dalle acque alte in attesa dell'esecuzione delle più definitive opere di salvaguardia previste. Ciò in considerazione della stretta connessione tra questo intervento e il Sistema Mo.S.E., dato che *"la necessità del primo discende dalla attuale mancanza del secondo"* e della delicatezza dell'inserimento architettonico della barriera di protezione la quale, pur temporaneamente, dovrà rapportarsi con un sito unico come quello di Piazza San Marco¹⁸⁴.

In stretta connessione con il quadro conoscitivo di cui sopra, è stato definito, sotto forma di cronoprogramma, un documento programmatico complessivo *"a finire"* di tutti gli interventi necessari al completamento del Sistema Mo.S.E., ovviamente anch'esso connesso al piano finanziario, che in sintesi prevede:

- di completare tutte le opere alle bocche entro il 31.12.2021;
- di eseguire gli interventi ambientali di salvaguardia della laguna (Piano Europa e Salvaguardia *Insulae*) nel corso del quadriennio 2020-2023;

¹⁸⁴ Allo stato attuale il progetto è in corso di verifica per gli aspetti connessi alle autorizzazioni di competenza del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, a seguito della quale potrà essere avviata la fase di progettazione esecutiva già commissionata dal Provveditorato e la fase autorizzativa da parte dello stesso ente.

- di eseguire le attività di avviamento e gestione provvisoria, in parte già avviate, nel corso del biennio 2021-2022;
- di avviare il ciclo di manutenzione provvisoria già a partire dal secondo semestre 2020.

Contestualmente, è stata sistematizzata e completata la verifica complessiva delle necessità residue di risorse economiche articolata in base a quattro voci di stanziamenti statali, ovvero:

- 1. fondi relativi alla Legge Speciale per Venezia (interamente stanziati e quasi interamente attuati, con un residuo ammontante a circa euro 31,6 mln);**
- 2. fondi relativi al così detto “prezzo chiuso” di cui alla Convenzione generale 7191/91 e relativi atti aggiuntivi e attuativi (rispetto al totale interamente stanziato pari a circa euro 5.493 mln residuano interventi da attuare per circa euro 400 mln).** Sul punto la Sezione precisa, facendo rinvio a tutto quanto già rappresentato in relazione alla disciplina contrattuale dell’opera, che il prezzo chiuso è intervenuto nel 2005 con la sottoscrizione dell’atto aggiuntivo rep. 8067;
- 3. fondi derivanti da disponibilità residue di alcuni contributi pluriennali (per un totale rinvenibile di circa euro 530 mln di cui è stata presa in considerazione, in allineamento con il Piano degli Interventi approvato, la quota parte di circa euro 413 mln interamente da attuare).** Si precisa che per disponibilità residue si intendono le somme a copertura di interessi stanziati preventivamente e non interamente utilizzate, riferibili in parte a contratti con periodo di utilizzo chiuso e in parte con periodo di utilizzo in via di conclusione. Detti fondi sono, al momento, oggetto di una ricognizione delle risorse residue promossa dal Commissario Straordinario e dal Provveditorato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Ragioneria Generale dello Stato, ad esito della quale i fondi potranno essere resi disponibili attraverso apposita Delibera CIPE;
- 4. fondi destinati alla fase di avviamento (in assenza di una esatta quantificazione, sono stati presi in considerazione circa euro 257 mln interamente da attuare, di cui già stanziati esclusivamente circa euro 100 mln). Per detti fondi si prevede l’esatta quantificazione e la messa progressivamente a disposizione per il CVN solo a seguito di una specifica contrattualizzazione con il Provveditorato basata su un condiviso Piano di Avviamento che, ad oggi, come già evidenziato non è stato ancora approvato.**

In relazione alla già palesata crisi di liquidità del CVN si legge in atti che *“Purtroppo, nonostante lo sforzo già profuso nel precedente trimestre da Commissario Straordinario e Provveditore per svincolare, nei limiti del possibile, ulteriore liquidità e gestire le rivendicazioni sindacali in corso, la medesima situazione si è riproposta, richiedendo nuovamente azioni concrete per non bloccare né rallentare i lavori (...).”*

In relazione al terzo trimestre di attività (giugno-agosto 2020) il Commissario ha confermato *“la fattibilità del sollevamento delle barriere del Mo.S.E. già a partire dal prossimo evento in cui verranno a crearsi condizioni meteomarine che facciano prevedere una situazione di “emergenza”. La conferma è stata definitivamente fornita dall’esecuzione del primo test di sollevamento contemporaneo di tutte le barriere eseguito con successo il 10 luglio u.s. alla presenza del Presidente del Consiglio, di diversi Ministri e di rappresentanti di varie altre istituzioni.*

È stato, inoltre, già eseguito ad agosto un secondo analogo test di sollevamento e altri due sono programmati nei mesi di settembre e ottobre prossimi, al fine di consolidare il pieno funzionamento delle barriere e raccogliere ulteriori elementi conoscitivi utili a migliorarne le performance e a intervenire tempestivamente sulle eventuali criticità, come anche a proseguire il perfezionamento della formazione delle squadre di tecnici deputati a presidiare le bocche durante i sollevamenti”.

E' stata, inoltre, definita la predisposizione della procedura con la quale temporaneamente, fino al completamento dell'opera, sarà regolamentato il sollevamento delle barriere.

La procedura, i cui elementi principali (validi esclusivamente nella fase temporanea) sono stati condivisi con il Provveditorato Interregionale (si afferma nella Relazione che *“Questa procedura sarà sottoposta all’approvazione del Provveditorato nel prossimo mese di settembre”*), con le Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia e Autorità di Sistema Portuale, è così articolata:

- **soggetto decisore** (nelle more della istituzione della definitiva Cabina di Regia) costituito da Commissario Straordinario e Provveditore;
- **soggetto operatore** rappresentato dal Consorzio Venezia Nuova, il quale agisce sulla base di linee guida e specifiche tecnico-operative predefinite;
- **soglia di salvaguardia fissata** per maree superiori a quota + 130 cm rispetto a Punta della Salute (in grado di proteggere da allagamenti circa il 55% del territorio comunale veneziano);
- in considerazione dello stato di completamento parziale degli impianti, **durata del sollevamento** prudenzialmente ipotizzata in 120' (tempo parametrato in base al test di luglio ma che potrà migliorare progressivamente con l'avanzamento delle opere e la prosecuzione dei test);

- **sistema degli avvisi** predeterminato (soggetti riceventi l'avviso, anticipi, frequenze e tipo di informazione).

Quanto alle previsioni nel medio periodo del documento programmatico complessivo "a finire" di tutti gli interventi necessari al completamento dell'opera, emerge che gli esiti dell'ultimo tavolo di confronto, in cui è stata analizzata la produzione riferibile al 30 giugno 2020, hanno evidenziato uno scostamento in negativo dell'avanzamento degli interventi rispetto alle previsioni. E' stato rilevato che detto scostamento, seppure di misura ridotta rispetto a quello dei mesi precedenti, produce un minor avanzamento medio complessivo (fatte salve le differenze tra le varie lavorazioni) di circa il 14% rispetto al programmato.

Il Commissario Straordinario ha stabilito, quindi, di procedere ad una accurata revisione della programmazione degli interventi che tenga conto dell'effettiva produzione del primo semestre.

Su richiesta del Commissario Straordinario è stata introdotta un'attività di ricognizione mensile dello stato di emissione da parte del Concessionario di SAL e correlate fatture e conseguente emissione da parte del Provveditorato di Certificati di Pagamento e ristoro delle fatture. Ciò principalmente allo scopo di ridurre il più possibile i tempi intercorrenti tra l'esecuzione di un intervento e la sua compensazione economica, a garanzia delle imprese esecutrici e del funzionamento complessivo del Consorzio Venezia Nuova.

A valle della ricognizione delle risorse derivanti da disponibilità residue di alcuni contributi pluriennali (per un totale di circa euro 530 mln), con il coordinamento del Commissario Straordinario, sono state avviate tutte le interlocuzioni formali con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ragioneria Generale dello Stato e Cassa Depositi e Prestiti atte a rendere effettivamente disponibili i fondi attraverso la messa in atto di una delle seguenti modalità:

- previa apposita Delibera del CIPE di assegnazione dei fondi al Consorzio Venezia Nuova;
- nella immediata disponibilità gestionale del Commissario Straordinario, senza ulteriori passaggi autorizzativi, ad esito dell'iter parlamentare dell'apposita norma inserita nel c.d. "Decreto Agosto".

Nel merito del ponte radio provvisorio realizzato dall'Esercito per consentire, in occasione dei sollevamenti simultanei precedenti al completamento dell'opera, la trasmissione di dati e voce tra le *control room* di tutte le bocche di porto e tra ciascuna *control room* e le gallerie

sottomarine, il Commissario Straordinario ha dato indicazione di procedere, con l'ausilio dello stesso Esercito, **alla sua trasformazione in ponte radio definitivo**.

Nell'ottica, poi, della futura gestione dell'opera, è stata avviata un'analisi approfondita dei due sistemi gestionali in corso di implementazione da parte del Consorzio Venezia Nuova, ovvero: il Sistema di Supporto alle Decisioni e il Sistema di Gestione delle Manutenzioni.

L'obiettivo è quello di testare la validità dei sistemi e verificarne il livello di implementazione in relazione all'avanzamento dell'opera.

In relazione, invece, alle problematiche sopra rappresentate inerenti la fase dell'avviamento, il Commissario evidenzia **di aver promosso un tavolo di lavoro**, che si sarebbe dovuto avviare a settembre, per accelerare la revisione del Piano di Avviamento da parte del Consorzio Venezia Nuova e la relativa autorizzazione da parte del Provveditorato, così da consentire una esatta quantificazione dei fondi necessari a tale fase e la contrattualizzazione finalizzata all'esecuzione del Piano.

Quanto alle fasi successive al completamento dell'opera, viene affermato in atti che:

- **per il collaudo integrato prestazionale del sistema Mo.S.E.**, che resta in attesa del riscontro da parte del Ministro dell'Università e della Ricerca circa l'individuazione dei possibili candidati che costituiranno la Commissione di Collaudo, **è stata avviata con il Consorzio Venezia Nuova la ricostruzione sistematica della struttura dell'opera in WBE e WBS;**
- **per il piano delle manutenzioni, proseguono, data la delicatezza del tema, le valutazioni riguardo le più efficaci ed economiche modalità di esecuzione degli interventi manutentivi**, tenendo conto della complessità ambientale di buona parte delle lavorazioni in relazione ai siti sin qui individuati per l'esecuzione delle stesse, come anche dell'esperienza e delle evidenze che si matureranno dalla fase di manutenzione provvisoria in procinto di essere avviata.

Il Commissario conclude infine affermando che: *“L'attività di supporto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, svolta dal Commissario Straordinario nei mesi precedenti, ha condotto a definire la forma giuridico amministrativa della futura struttura di governance dell'opera e il suo schema organizzativo, elementi che sono confluiti in una specifica norma inserita nel c.d. “Decreto Agosto” il quale, nello stabilire la costituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia la quale assorbirà le competenze dell'ex Magistrato alle Acque, dispone la liquidazione del Consorzio Venezia Nuova e la creazione di una società “in house”, interamente partecipata dalla stessa Autorità, che avrà il compito di occuparsi della gestione e manutenzione del Mose”.*

Successivamente, con nota prot. U 163/2020 del 30 novembre 2020 (acquisita la prot. Cdc 5912 del 09/12/2020), la Struttura Commissariale ha inoltrato anche la relazione relativa al periodo settembre-novembre 2020 dalla quale si evincono gli esiti “totalmente positivi”, sia dal punto di vista del funzionamento del Mo.S.E. che da quello degli effetti protettivi dall’acqua alta verificatisi nei centri abitati, dei sollevamenti simultanei delle barriere, delle attività poste in essere in vista del processo di liquidazione del Consorzio Venezia Nuova e delle attività in itinere relative al collaudo integrato prestazionale del sistema Mo.S.E., per il quale, ricevuto riscontro da parte del Ministro dell’Università e della Ricerca, si stanno valutando le competenze dei candidati che potrebbero andare a costituire la Commissione di Collaudo; al piano delle manutenzioni, nonché in relazione alle finalità divulgative e promozionali.

Emerge dalla relazione che in occasione degli avvenuti sollevamenti simultanei delle barriere è stato possibile testare l’efficacia della procedura operativa che regola le operazioni di sollevamento fino al completamento delle opere, messa a punto nel corso dei mesi di agosto e settembre ed approvata con voto n. 89 del 30.09.2020 e relativo DP 778 del 02.10.2020 del Provveditorato e Determinazione n. 25 del 30.09.2020 del Commissario Straordinario (di cui si è già detto).

2.5.5.1 Situazione emergente dal contraddittorio finale

La Sezione, in relazione al tavolo di lavoro, che si sarebbe dovuto avviare a settembre, per accelerare la revisione del Piano di Avviamento da parte del Consorzio Venezia Nuova e la relativa autorizzazione da parte del Provveditorato, così da consentire una esatta quantificazione dei fondi necessari a tale fase e la contrattualizzazione finalizzata all’esecuzione del Piano, ha chiesto al Commissario Straordinario di precisare se tale tavolo di lavoro è stato avviato e quali attività sono state poste in essere.

In sede di contraddittorio, il Commissario Straordinario nel confermare la circostanza si è riservato di trasmettere alla Sezione documentazione integrativa.

Successivamente con la già citata nota prot. U175/2020 del 21 dicembre 2020, è stata trasmessa la “Relazione di aggiornamento sulle attività del tavolo tecnico per le attività di avviamento del Sistema Mo.S.E.” nella quale si rappresenta che lo stesso è stato costituito il 7 settembre 2020 ed è deputato “a coordinare, allo scopo di facilitarne e accelerarne gli esiti, lo

sviluppo (da parte del Concessionario) e la verifica e autorizzazione (da parte del Concedente) della documentazione (piani e perizie) indispensabile all'esecuzione delle attività di avviamento."

Quanto alle attività poste in essere, viene precisato che: *"Si sono svolte diverse sedute in cui è stato condiviso di procedere su un doppio binario:*

1. tracciare, sulla base delle istruzioni del Provveditorato, una sintesi dei contenuti del Piano di Avviamento da condividere con lo stesso Provveditorato prima della redazione del documento estensivo,

2. in linea con i contenuti di cui al punto precedente, perfezionare le varie perizie di avviamento già predisposte e presentate informalmente al Provveditorato dal CVN per consentire la loro approvazione pur nelle more della definitiva stesura del Piano di Avviamento.

Tali attività sono attualmente in corso e hanno sin qui prodotto:

- diverse progressive stesure del documento di cui al precedente punto 1, in corso di perfezionamento finale;*
- una prima revisione con apposizione di commenti della perizia AVV.08 relativa al Commissioning degli impianti, che riveste una particolare delicatezza ed urgenza rispetto alle altre."*

2.5.6 Opere di compensazione e Piano Europa

Il "Piano Europa", ovvero il Piano di riqualificazione e compensazione ambientale, previsto nell'ambito del prezzo chiuso, consegue alla procedura di infrazione europea n. 2003/4762 aperta nei confronti dello Stato Italiano (atto di messa in mora del 13 dicembre 2005) e relativa alla necessità di identificare *"gli impatti sull'IBA (Important Bird Area)-Laguna di Venezia conseguenti alla realizzazione del progetto di sistema di dighe mobili 'Sistema Mo.S.E.', e le misure idonee a prevenire l'inquinamento o il deterioramento degli habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli aventi conseguenze significative alla luce degli obiettivi dell'art. 4 della Direttiva 79/409/CE"* nell'ambito della quale, il Governo Italiano era stato invitato anche a produrre le proprie osservazioni in merito alla paventata violazione degli obblighi derivanti dall'art. 4, paragrafo 4 della Direttiva 79/409/CEE.

A fronte di ciò, l'allora Magistrato alle Acque (ora Provveditorato), predispose, a mezzo del CVN, il documento su *"Aggiornamento e approfondimento degli studi di incidenza ambientale sulla base delle attività eseguite durante l'esecuzione delle opere. Valutazione di incidenza ambientale relativa alle opere mobili per la regolazione dei flussi di marea. Sistema Mo.S.E. Laguna di Venezia"*,

che venne approvato con prescrizioni dalla Regione del Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 261 del 14 febbraio 2006.

A seguito, poi, delle ulteriori prescrizioni della Commissione Europea in relazione alla necessità di individuare adeguate misure di mitigazione e compensazione degli impatti conseguenti alla realizzazione del progetto del sistema di dighe mobili nei confronti di habitat e specie, attesi anche i suggerimenti del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, venne predisposto il: «*Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC IT3250003; IT3250023; IT3250031; IT3250030 e della ZPS IT3250046*», cosiddetto “**Piano Europa**”, a seguito del quale la Commissione la Commissione Europea, il 14 aprile 2009, ha deliberato l'archiviazione della procedura d'infrazione di cui sopra.

Successivamente, in seguito ad ulteriori richieste di chiarimenti da parte della medesima Commissione, lo Stato italiano si è impegnato a predisporre una versione aggiornata del suddetto Piano che, aggiornato a cura dell'allora Magistrato alle Acque con la partecipazione del Ministero dell' Ambiente e della Regione del Veneto, è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale del Veneto e dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque, previa comunicazione¹⁸⁵ dell'intervenuta valutazione positiva da parte della Commissione Europea e, quindi, dell'invito a procedere a detta approvazione.

Nei confronti della Commissione Europea, quindi, il Governo italiano si è formalmente impegnato a garantire il finanziamento degli interventi previsti nel Piano, quali misure di compensazione ambientale dell'impatto ambientale del “Sistema Mo.S.E.”

Il principale obiettivo del Piano è, infatti, rappresentato dall'individuazione di una o più misure compensative degli impatti, diretti o indiretti, sugli habitat o sulle specie generati dalla realizzazione del Sistema, volte alla ricostruzione o riqualificazione di superfici sempre maggiori di quelle impattate.

Risulta in atti che le misure di compensazione individuate nel Piano, elaborate partendo dall'analisi delle specie e degli habitat (interni ai SIC – Siti di Interesse Comunitario o ZPS – Zone a Protezione Speciale coinvolti) per i quali sono stati identificati possibili effetti di perturbazione o degrado a seguito della costruzione delle dighe mobili, sono suddivise in due categorie principali, ovvero:

¹⁸⁵ La comunicazione è intervenuta il 28 febbraio 2012 da parte delle Autorità Italiane.

- **categoria 1**, che fa riferimento a tutte le misure direttamente riconducibili alle finalità di compensazione previste dalla Direttiva 92/43/CEE. In tale categoria sono previste le seguenti tipologie di interventi: Ricostruzione di strutture morfologiche a barena; Ricostruzione di strutture morfologiche a velma; Trapianti di fanerogame marine; Costituzione di nuovi habitat litoranei; Riqualificazione aree di cantiere; Ampliamento dei siti SIC e designazione delle ZPS; Valorizzazione ambientale dei litorali veneziani; Valorizzazione delle aree costiere e di tutela biologica marina;
- **categoria 2**, che comprende tutti gli interventi proposti che, pur non essendo direttamente riconducibili alle finalità di compensazione, hanno una spiccata valenza positiva sul miglioramento del sistema lagunare di habitat e specie. Rientrano in tale categoria i seguenti interventi: Riqualificazione della ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia"; Riqualificazione ambientale del bacino del Lusenzo; Recupero del Forte S. Felice; Interventi nelle aree della Laguna Sud; Riqualificazione della motta storica di Millecampi e protezione della barena; Riqualificazione ambientale delle sponde dei canali lagunari in comune di Cavallino; Treporti interessate dalla presenza di ormeggi per imbarcazioni da pesca; Riqualificazione ambientale dell'area lagunare prossima a Porto Marghera; Progetto di creazione di aree a molluschicoltura di vivaio per gli interventi morfologici con tecniche di ingegneria naturalistica ad elevato valore ambientale in Laguna di Venezia Area del Forte S. Pietro: realizzazione del parco con vivificazione idrodinamica delle aree umide presenti.

Il Piano, predisposto nel giugno 2011, presenta una stima dei costi delle misure di compensazione pari ad. 266,810 milioni di euro, di cui 199,357 milioni compresi nel quadro economico complessivo (voce C) approvato, relativo al Sistema Mo.S.E.

Sulla situazione dei progetti e dei lavori del Piano sono state richieste informazioni attualizzate al Provveditorato Interregionale, al C.V.N. - Gestione Straordinaria e Temporanea ed alla Regione Veneto, in considerazione delle competenze di ciascuno di essi nella realizzazione delle misure ivi contenute.

2.5.6.1 Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche - Attività poste in essere

Il Provveditorato, nella Relazione prodotta in risposta alla prima richiesta istruttoria, ha rappresentato che «il "Piano Europa" ovvero il Piano di riqualificazione e compensazione

ambientale, previsto nell'ambito del prezzo chiuso, è ancora in gran parte da avviare e anche da progettare». Con la successiva relazione prodotta a seguito dell'audizione del 14 ottobre 2020, ha evidenziato le caratteristiche del Piano, la situazione economica allo stato attuale nel suo complesso, gli interventi eseguiti, in corso di realizzazione e quelli ancora da progettare e realizzare.

Premesso che, rispetto al quadro economico complessivo approvato relativo al Sistema Mo.S.E. in cui gli Interventi del Piano pesano per un importo pari a 199,357 milioni di euro, viene precisato che le attività ivi contemplate dovevano concludersi contrattualmente entro la data del 31.12.2018.

Allo stato attuale la situazione economica, complessivamente intesa (quindi non con riferimento a ciascun singolo intervento), degli interventi eseguiti, in corso di realizzazione e quelli ancora da progettare e realizzare è la seguente:

- eseguiti interventi per complessivi € 143.055.880,00 (di cui € 71.335.620,00 per interventi ultimati ed € 71.720.260 per interventi ultimati e collaudati);
- attualmente in corso, ancorché in fase di ultimazione, interventi per complessivi € 18.314.650,00. Sul punto viene evidenziato che alcune attività, per un importo pari ad € 1.368.390,00, si protrarranno anche oltre il 31.12.2021;
- ancora da avviare, ancorché già progettati e sottoposti all'esame del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato, interventi per complessivi € 7.530.000,00;
- **completamente da avviare, interventi per complessivi € 30.456.470,00 di cui si rappresenta l'intervenuta mancanza di capienza nel predetto quadro economico.**

Rappresenta, infatti, il Provveditorato che i menzionati interventi, eseguiti/avviati/progettati, sommano complessivamente ad € 168.900.530.

Atteso che nel quadro economico, voce c), del Sistema Mo.S.E. (complessivi 5.493,150 milioni di euro) sono computati interventi per 199.357,00 milioni di euro, ne consegue che **gli interventi non avviati ammontano a complessivi € 30.456.470,00.**

Tuttavia, nonostante gli stessi siano compresi nella cifra complessiva di cui al quadro economico, il Provveditore rappresenta che detto importo "non è più ricompreso nell'importo complessivo dei 5.493,150 mln di €. Pertanto, in estrema sintesi, per quanto attiene all'esecuzione delle opere rientranti nell'ambito del cosiddetto "Piano Europa" in esecuzione al Consorzio Venezia Nuova: per opere corrispondenti ad un importo pari ad € 39.354.860,00

(€30.456.470,00 + € 7.530.000 + € 1.368.390,00) non si rispetterà in alcun modo la data individuata del 31.12.2021.

Per opere corrispondenti ad un importo pari ad € 30.456.470,00 non vi è più capienza nel quadro economico approvato”.

Pertanto, la Sezione considerato che l'intero importo per il Piano Europa è stato già interamente finanziato e contrattualizzato, ha chiesto alle Parti del rapporto concessorio (Provveditorato e CVN) chiarimenti sulla attuale asserita incapienza per € 30.456.470,00 (interventi completamente da avviare) nel quadro economico approvato e sull'asserita impossibilità di rispettare il termine del 31.12.2021.

In sede di contraddittorio, il Provveditorato ha confermate le circostanze evidenziate. Il CVN si è riservato di trasmettere una nota integrativa, pervenuta il 21 dicembre 2020, in cui si conferma che *“nella attuale programmazione dell'utilizzo delle risorse disponibili mediante gli atti attuativi in essere del Sistema Mo.S.E. non vi è capienza per la completa realizzazione degli interventi del Piano Europa. Ciò in quanto a partire dal 2018 gli Amministratori Straordinari hanno constatato criticità, malfunzionamenti, opere o parti opera mal eseguite, progetti impiantistici inadeguati e incompleti che hanno richiesto la destinazione urgente e non differibile, in accordo con il Provveditorato, di risorse per i necessari ripristini, riparazioni, integrazioni e completamenti. Tali risorse, necessarie per la prosecuzione delle opere alle bocche e per il loro completamento (attività sul percorso critico per il funzionamento del Mose) nei tempi stabiliti, si sono dovute reperire nell'ambito degli Atti Attuativi in essere, evidentemente posponendo altre attività rinviabili. Tra queste vi sono alcune attività del Piano Europa che quindi potranno essere realizzate con le risorse già previste ed ora concretamente messe a disposizione. Ne consegue anche che il termine di tali attività sia previsto oltre il 31.12.2021”.*

La Sezione osserva che tale circostanza conferma ancora una volta come l'architettura contrattuale ed operativa posta in essere non solo renda difficoltosa la comprensione e la ricostruzione delle vicende finanziarie contemplate nei vari Atti, le quali invece dovrebbero caratterizzarsi per trasparenza e linearità, ma interrompa di fatto, concretamente, l'inscindibile legame che, per legge, deve intercorrere tra il finanziamento concesso e l'Atto ad esso conseguente.

Infatti, giova ricordare, ogni Atto della Convenzione generale (sia esso Attuativo o Aggiuntivo) ha una sua ben specifica copertura finanziaria (in assenza della quale non potrebbe esistere giuridicamente) che, in quanto tale, è destinata a coprire gli interventi ivi contenuti per cui, anche a voler considerare la speciale disciplina che regola il Sistema

Salvaguardia, le modificazioni intervenute nelle destinazione dei fondi a copertura -che rappresentando l'eccezione e non la regola - devono trovare giustificazione in eventi di particolare gravità ed eccezionalità aventi formale rappresentazione contrattuale idonea a dare contezza delle variazioni intervenute nei vari Atti, così come gli aggiornamenti effettuati nel tempo devono recepire tutte le intervenute variazioni e mettere a confronto gli importi originari con quelli sopravvenuti, in modo da dare evidenza della ricostruzione degli stessi (iniziali/modificativi/finali) e dei correlati finanziamenti a copertura.

In specie, lo spostamento di parte dei fondi è avvenuto per vie di fatto, a mezzo di comportamenti contrattuali non formalizzati negli Atti convenzionali.

La Sezione, pertanto, richiama ancora una volta le Parti del rapporto concessorio al rispetto sia formale che sostanziale delle regole di contabilità pubblica, il cui mancato rispetto qualifica la gestione come "non sana"¹⁸⁶, indipendentemente dai risultati conseguiti e dagli obiettivi realizzati.

2.5.6.2 C.V.N. -Amministrazione Straordinaria e Temporanea - Attività poste in essere

A seguito dell'audizione del 15 ottobre 2020, gli Amministratori Straordinari hanno prodotto ulteriore memoria esplicativa con a corredo altra documentazione ritenuta di interesse.

In relazione alle attività inerenti all'esecuzione del "Piano Europa", gli stessi hanno rappresentato che:

- le misure di compensazione sono state attivate con le *tranche* di finanziamenti disponibili, dando la priorità alle opere di cui alla categoria 1 (misure direttamente riconducibili alle finalità di compensazione previste dalla Direttiva 92/43/CEE), con una percentuale di avanzamento pari a **circa il 40%**;

¹⁸⁶ L'accertamento della sana gestione finanziaria, verifica se ed in quale misura ed a che prezzo gli obiettivi sono stati raggiunti e si riferisce essenzialmente alla gestione legittima e regolare, ovvero quella che non contrasta con alcuna norma; l'accertamento sulla buona gestione, invece, verifica l'efficacia, l'economicità e l'efficienza della gestione stessa. Il primo tipo di controllo può identificarsi con quello economico/finanziario (Auditing finanziario-contabile) avente funzione referente mentre l'altro può definirsi come il vero e proprio controllo gestionale, poiché volto ad accertare la rispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa. Il controllo gestionale fa riferimento a serie storiche pluriennali ed inizia laddove finisce l'attività di auditing finanziario-contabile (Trattato C.E. art. 274 buona gestione ed art. 248 sana gestione; criteri di riferimento per il controllo sulla gestione definiti dalla Corte dei conti, sulla scia dell'esperienza internazionale in seno all'INT.O.S.A.I -*International Organisation of Supreme Audit Institutions*-, e di quella della Corte dei conti europea che operano la distinzione tra il controllo che verifica la legittimità e la regolarità delle gestioni rispetto a quello che accerta, anche sulla base delle risultanze di altri controlli, la rispondenza dei risultati agli obiettivi).

- la progettazione e realizzazione di una parte degli interventi sono vincolate alla disponibilità di sedimenti qualitativamente idonei ai sensi della nuova normativa in via di approvazione, in proposito precisando che, attualmente, *«ci si trova infatti in un periodo di transizione normativa tra il cosiddetto "Protocollo Fanghi" del 1993 e le "Nuove Linee guida per la gestione dei sedimenti" che sono in attesa di legittimazione ufficiale da parte del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti»*. Sul punto viene evidenziato che la permanenza del problema del superamento del c.d. Protocollo Fanghi del 1993, attraverso la formalizzazione della nuova regolamentazione della gestione dei sedimenti in laguna, il cui iter è tutt'ora in corso, di fatto, al momento limita, se non impedisce del tutto, la movimentazione dei sedimenti lagunari e, di conseguenza, l'esecuzione su più ampia scala delle attività di scavo e refluentamento;
- durante la fase approvativa del Piano Europa, la Comunità Europea ha richiesto che i monitoraggi, inizialmente previsti solamente per le singole opere di compensazione, venissero ampliati ed integrati con specifico riferimento alle specie e agli habitat di interesse comunitario, interessati dalle misure proposte, al fine di verificare nel lungo periodo che l'insieme della realizzazione del MOSE e delle misure di compensazione garantissero il mantenimento del grado di conservazione di habitat e specie presenti nella laguna di Venezia con valori almeno pari a quelli presenti prima dell'avvio del Mo.S.E. A seguito di opportuni confronti tra tecnici del Ministero dell'Ambiente e della Regione del Veneto, si è concordato di predisporre un Piano di monitoraggio degli interventi di compensazione coerente con gli obiettivi delle Direttive "Habitat" (92/43/CEE) e "Uccelli" (2009/147/CEE) finalizzato alla verifica del mantenimento del grado di conservazione per tutti gli habitat e specie di interesse comunitario. Il Piano di monitoraggio avrebbe coperto un arco temporale di 30 anni a partire dal 2007, prevedendo: Monitoraggi "intermedi", che hanno l'obiettivo di valutare l'evoluzione di ogni singola misura di compensazione fino al raggiungimento della strutturazione in habitat ai sensi della Direttiva 92/43/CEE. Monitoraggi "di area vasta" che hanno l'obiettivo di verificare nel lungo periodo il mantenimento del grado di conservazione per tutti gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nella laguna di Venezia con valori almeno pari a quelli presenti prima dell'avvio del MOSE;
- il Provveditorato ha trasmesso alla Regione Veneto il Piano di monitoraggio degli interventi di compensazione con nota prot. n. 46006 del 07/11/2019 ed è tuttora in attesa

della Delibera di approvazione. **Per alcuni degli interventi delle categorie 1** (in prevalenza) **e 2** (tutti gli interventi proposti che, pur non essendo direttamente riconducibili alle finalità di compensazione, hanno una spiccata valenza positiva sul miglioramento del sistema lagunare di habitat e specie) **sono stati avviati i monitoraggi per stralci al fine di seguire l'evoluzione di ogni singola misura di compensazione fino al raggiungimento della strutturazione in habitat ai sensi della Direttiva 92/43/CEE;**

- il Governo italiano ha condiviso con la Commissione Europea il coinvolgimento di ISPRA (Istituto Superiore per la protezione e la Ricerca Ambientale) nell'attività di verifica e validazione del Piano di monitoraggio e dei relativi monitoraggi. Tale attività è stata condotta da ISPRA fino a dicembre 2012 e successivamente dalla Regione del Veneto in base a specifici Accordi di Programma e Protocolli di Intesa.

Quanto allo stato di realizzazione dei relativi progetti, emerge dagli atti¹⁸⁷ che *“il CVN ha definito gli affidamenti a diversi gruppi di imprese consorziate, attraverso la formalizzazione di quattro specifici protocolli, le attività congiunte di progettazione ed esecuzione dei lavori delle opere a finire (MOSE, Arsenale, Piano Europa ed altri interventi).*

Nello specifico per le opere di carattere ambientale, in parte previste nel Piano Europa, gli stessi segnala che al 30 giugno 2020 “stati redatti ed approvati più progetti esecutivi per la realizzazione e la sistemazione di barene, rispettivamente in area Cenesa (n. 3 stralci/lotti) e Bastia (4° stralcio). Di quest'ultimo (OP/608) sono in fase di avvio le lavorazioni.

È stato avviato il secondo stralcio dell'intervento di riqualificazione ambientale delle sponde dei canali lagunari area Cavallino Treporti interessate alla presenza di ormeggi da pesca (OP/620-1). In particolare sono in corso di programmazione le attività propedeutiche per la bonifica bellica, la verifica dei sottoservizi, il monitoraggio dei fabbricati e la caratterizzazione dei sedimenti.

Seppur con le sospensioni di cui all'emergenza coronavirus, sono ripresi i lavori dell'intervento OP/621 – “Ripristino morfologico ambientale e di riqualificazione idrodinamica dell'area dei canali Cenesa, Boer, Siletto in laguna nord - 2° stralcio - 1° lotto - 1ª fase”, avente il principale obiettivo di effettuare la manutenzione del porto rifugio lato mare della bocca di Lido Treporti (ripristinando le quote dei fondali di progetto) e di realizzare, con il materiale scavato. In particolare, si dovranno approfondire le analisi chimico-fisiche sui sedimenti all'interno del porto rifugio lato mare, eseguire la bonifica bellica e le analisi chimico-fisiche dei sedimenti all'ingresso del porto rifugio stesso e sulla parte del canale.

¹⁸⁷ CVN – Relazione attività al 30/06/2020.

Compatibilmente con le quantità e la qualità del materiale scavato potrà quindi essere avviato anche l'intervento OP/616 – “Interventi di ripristino morfologico ambientale e di riqualificazione idrodinamica dell'area dei canali Cenesa, Boer e Siletto in laguna nord 2° stralcio - 3° lotto” che prevede la realizzazione di altre 2 barene in area Cenesa.

Inoltre, risultano in corso anche ulteriori interventi di riqualificazione ambientale e/o di recupero quali ad esempio l'OP/613 – “Recupero del Forte San Felice a Chioggia - 1ª fase - Restauro del Portale del Tirali e sistemazione spazi verdi. Protocollo d'intesa tra MID, MIT, MIBACT, Agenzia del Demanio e Comune di Chioggia” e l'OP/619 – “Interventi di valorizzazione, recupero e riuso di una porzione dell'isola del Lazzaretto Vecchio di Venezia: interventi di restauro ed adeguamento funzionale degli edifici denominati Crozola, Catinazza e Tezza alla Manega - 2° Stralcio”.

A livello di progettazione si segnala infine che sono in fase di sviluppo anche ulteriori e diversi interventi di riqualificazione/recupero ambientale tra i quali, ad esempio, si ricorda l'area Alberoni ed il c.d. Water-Front a Cavallino-Treporti (fronte cantiere Spalla Est Bocca Lido Treporti).”

2.5.6.3 Competenze della Regione del Veneto e attività poste in essere

Nell'Accordo di programma tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Veneto, dall'11 dicembre 2008, al punto K, pag. e si legge “per quanto riguarda il progetto dell'Opera per la regolazione delle Maree alle bocche di porto (c.d. Mo.S.E.) l'Autorità competente regionale ha espresso proprio parere sulle valutazioni di incidenza presentate presso le proprie strutture competenti, ai sensi della DGRV 740/2006. Sempre nell'ambito di tale attività, l'Autorità competente per la Regione Veneto formula, quando necessario, le opportune prescrizioni nell'ambito del controllo affidatogli. Queste attività prevedono la verifica delle risultanze dei monitoraggi svolti e delle prescrizioni operative (tempistiche degli interventi, fermo dei lavori, esecuzione delle misure di mitigazione e compensazione, ecc.)”.

Il successivo Accordo di programma del 2014 tra MATT, MIT e Regione, regolante le modalità di verifica dei monitoraggi dei cantieri del Mo.S.E. e delle misure di compensazione/conservazione e riqualificazioni ambientale) prevede il “Piano misure di compensazione, di conservazione e riqualificazione ambientale” denominato “Piano delle misure” nonchè l'attuazione di un piano di monitoraggio, sia nella fase di costruzione che degli interventi di compensazione. Risulta, poi, che la Regione del Veneto, con DGR n. 682 del 12 aprile 2012, ha approvato il quadro aggiornato del piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale per il progetto Mo.S.E.

L'accordo definisce, quindi, le competenze della Regione del Veneto nell'ambito dell'attuazione e monitoraggio della Rete Natura 2000¹⁸⁸. Tra queste compete alla Regione esaminare ed esprimere "il proprio parere obbligatorio e vincolante sugli studi per la valutazione di incidenza e relativi al contenzioso sulla compatibilità di piani, progetti e interventi con le disposizioni di cui alle Direttive 92/43/Cee, 2009/147/CE e al DPR 357/97 e s.m.i." nonché provvedere "ai rapporti in materia con lo Stato e con l'Unione europea e alla predisposizione di periodiche relazioni informative".

Alla luce di ciò e fermo restando quanto già riportato nel precedente par. 2.4.2, si procede qui all'analisi di quanto rappresentato dalla Regione del Veneto in relazione al **punto istruttorio n. 2**, inerente alle attività svolte in relazione alle necessità connesse alla funzionalità del sistema Mo.S.E. ed alla prosecuzione dei lavori per il completamento.

Si premetta che, a seguito dell'audizione del 14 ottobre 2020 e successivamente ad essa, la Regione ha corrisposto a tutte le richieste di approfondimenti ivi segnalate.

Si ricorda che in tale sede è stato chiesto alla Regione di illustrare le attività poste in essere in relazione alle predette incombenze e di trasmettere i relativi atti e la Convenzione tra Regione Veneto e Arpav attualmente in regime di proroga fino al 31.12.2020 e il Protocollo d'intesa tra la Regione del Veneto e il Provveditorato interregionale per le OO.PP. sottoscritto in data 20.11.2014.

La Regione precisa che:

- il Protocollo di Intesa tra Regione del Veneto e Provveditorato Interregionale alle OO.PP. stabilisce che la copertura finanziaria delle attività di competenza regionale ed eseguite da ARPAV, il cui importo previsto ammonta a € 800.000,00 per singolo anno di monitoraggio, sia garantita dal Provveditorato stesso a valere sulle risorse previste per la realizzazione del sistema MOSE. ai sensi della L. 139/1992;
- le attività di monitoraggio ambientale dei cantieri sono di norma distribuite nell'arco temporale di un anno solare (generalmente da maggio ad aprile dell'anno successivo) fatta eccezione per il periodo di monitoraggio B13 che, a differenza delle precedenti annualità, copre un arco temporale di 20 mesi, da Maggio 2017 a Dicembre 2018;
- il primo anno di monitoraggio ambientale dei cantieri del Mo.S.E., che è stato oggetto di verifica e controllo operativo da parte della Regione del Veneto e di ARPAV, è identificato con il codice B11;

¹⁸⁸ Pag. 5, terzo "Considerato" e art. 2, lett. b.

- al termine del triennio 2015-2017, la Regione del Veneto e il Provveditorato Interregionale alle OO.PP. hanno aggiornato il suddetto Protocollo d'Intesa, anche al fine di recepire l'accordo raggiunto in termini di rimodulazione finanziaria, stabilendo in € 600.000,00 l'importo annuo che il Provveditorato riconosce ad ARPAV, sempre a valere sulle risorse previste per la realizzazione del sistema MOSE ai sensi della L. 139/1992;
- le attività di validazione e controllo di competenza regionale oggetto di rimodulazione finanziaria sono riferite agli anni di monitoraggio B12 e B13;
- l'aggiornamento del Protocollo di Intesa, il cui schema è stato approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 1107 del 31/07/2018, è stato sottoscritto digitalmente tra le parti, da ultimo, in data 31/10/2018¹⁸⁹ con validità fino al 31/12/2019, prorogato fino al 31/12/2020;
- successivamente è stata rinnovata ed aggiornata la Convenzione tra Regione del Veneto e ARPAV, il cui schema è stato approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 327 del 26/3/2019, e sottoscritta digitalmente tra le parti, da ultimo, in data 21/06/2019¹⁹⁰, con proroga al 31/12/2020.

Di seguito le argomentazioni rese dalla Regione.

A) Valutazione di incidenza

Nell'ambito delle disposizioni della direttiva comunitaria 92/43/CEE, finalizzata a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat, della flora e della fauna, la Valutazione di Incidenza è riconosciuta come uno strumento a disposizione dello Stato membro per verificare le incidenze significative sui siti della rete Natura 2000 di qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione dei siti.

Con il recepimento della suddetta Direttiva Comunitaria 92/43/CEE, avvenuto con i DPR n. 357/97 e n. 120/03, lo Stato italiano ha riconosciuto alle Regioni e alle Province Autonome l'autonomia disciplinare in merito alla procedura di Valutazione di Incidenza.

In considerazione di ciò la Giunta Regionale, con Deliberazione n. 740 del 14 marzo 2006, ha trattenuto in capo a sé la competenza all'esame dello studio per la Valutazione di Incidenza per le opere di competenza statale ed ha affidato al Segretario Regionale all'Ambiente e Territorio, in qualità di Autorità competente per l'attuazione nel Veneto della rete ecologica

¹⁸⁹ Documento versato in atti (allegato 12).

¹⁹⁰ Documento versato in atti (allegato 13).

europea Natura 2000, il compito di esprimere il parere sugli elaborati che costituiscono lo studio.

Successivamente, con la Deliberazione n. 3227 del 21 dicembre 2010, la Giunta Regionale ha attribuito l'incarico di Autorità competente per la Valutazione di Incidenza Ambientale al Segretario Regionale per le Infrastrutture, anche per quanto riguarda il compito di esprimere alla Giunta Regionale il proprio parere obbligatorio sugli studi di incidenza riguardanti opere dello stato: il Segretario Regionale per le Infrastrutture si avvale, per l'istruttoria tecnica, del Servizio Pianificazione Ambientale dell'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV).

B) Piano di compensazione

La Regione premette che il documento denominato “**Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC IT3250003; IT3250023; IT3250031; IT3250030 e della ZPS IT3250046**” costituisce lo strumento per ottemperare agli obblighi previsti dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE e dalla Direttiva Uccelli 2009/147/CE e delinea le attività che il Provveditorato ha avviato e sta per avviare quali misure di compensazione, a seguito della realizzazione delle opere mobili alle bocche di porto della Laguna di Venezia, necessarie per dare attuazione allo specifico impegno che il Governo Italiano ha assunto nei confronti della Commissione Europea.

Rappresenta, quindi, che rispetto alla versione del Piano trasmessa alla Commissione Europea dal Governo italiano nel 2007, il Provveditorato ha predisposto una versione aggiornata di detto Piano che, mantenendo gli obiettivi originali, ha integrato alcune attività con nuovi interventi ritenuti migliorativi e utili al raggiungimento degli obiettivi prefissati. In particolare, rispetto a quanto indicato nel Piano datato 2007, la Regione evidenzia l'aumento delle aree interessate dalle misure compensative direttamente riconducibili alle finalità previste dalla Direttiva 92/43/CE, per complessivi 392,20 ettari di superfici ricostruite, contro i 35,76 ettari previsti nel 2007 e 232,50 ettari di superfici in ampliamento di SIC o ZPS esistenti, contro i 32,80 ettari previsti nel 2007.

Precisa, quindi, che nell'ambito delle proprie competenze in materia di attuazione della Rete Natura 2000, la Giunta Regionale ha approvato, con **Deliberazione n. 682 del 17/04/2012**, il quadro aggiornato delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC-ZPS IT3250003 e IT3250023; dei SIC IT3250030 e IT3250031 e della ZPS

IT3250046 del Progetto Mo.S.E.¹⁹¹ all'uopo segnalando che l'Allegato A alla suddetta DGR n. 682/2012, riporta sia il parere favorevole relativo alla procedura di valutazione di incidenza ambientale, sia la Relazione tecnica istruttoria a supporto dell'espressione del parere favorevole.

Al fine di coniugare la necessità di predisporre, a cura del Provveditorato, un piano complessivo, coordinato e condiviso, di monitoraggio delle misure di compensazione, finalizzato alla verifica del mantenimento del grado di conservazione di tutti gli habitat e delle specie di interesse comunitario su cui insistono gli interventi con le ulteriori richieste della Commissione Europea¹⁹² in base alle quali l'attività di monitoraggio non poteva limitarsi al periodo dei lavori o ai primi dieci anni, ma doveva continuare anche nel successivo periodo operativo, per valutare l'impatto del Mo.S.E. sulle condizioni ecologiche e per permettere l'attivazione delle necessarie misure di salvaguardia, *“è stato concordato che il Piano di Monitoraggio copra un arco temporale di 30 anni, a partire dal 2007, anno di riferimento in cui è stata trasmessa la prima versione del Piano e corrispondente alla fase precedente all'avvio delle lavorazioni più importanti per la realizzazione del Mo.S.E.”*.

Poiché la Commissione Europea aveva richiesto che le attività connesse al monitoraggio fossero sottoposte alla responsabilità di un Ente indipendente da quello coinvolto, direttamente o indirettamente, nell'esecuzione dei lavori, in data 11 dicembre 2008, è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Magistrato alle Acque di Venezia e la Regione del Veneto, in base al quale il MATTM si è assunto la funzione di garante della corretta conduzione dei monitoraggi e del rispetto delle regole comunitarie, avvalendosi di ISPRA per l'attività di controllo del monitoraggio dei cantieri e delle misure di compensazione.

Successivamente a questo Accordo di Programma, al fine di dare attuazione alle attività di controllo e validazione dei monitoraggi ambientali, è stato sottoscritto, in data 13 luglio 2009, uno specifico Accordo tra MATTM, Magistrato alle Acque di Venezia e ISPRA che definiva, per il periodo di tre anni dalla sottoscrizione dell'atto, gli impegni reciproci relativi agli adempimenti finalizzati alla verifica ed al controllo di tali monitoraggi.

Dette attività sono state prorogate, di comune accordo tra le parti, fino al 31 dicembre 2012.

¹⁹¹ D.P.R. n. 357/97 e successive modificazioni, articolo 5; D.G.R. n. 192 del 31/01/2006 e D.G.R. n. 740 del 14/03/2006) - (Allegato 9 versato in atti).

¹⁹² Nota ENV(2008)/13085 del 15/07/2008.

Al termine del periodo di proroga del suddetto Accordo e a seguito di un confronto inter-istituzionale, è stato quindi sottoscritto, in data 17 giugno 2013, un Accordo di Programma tra il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione del Veneto, regolante le modalità di verifica dei monitoraggi dei cantieri del Mo.S.E. e delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale, nel rispetto delle direttive e prescrizioni comunitarie.

In tale Accordo di Programma si stabilisce che la Regione del Veneto, nell’ambito delle proprie competenze sull’attuazione della Rete Natura 2000 e quale garante della corretta conduzione dei monitoraggi nel rispetto delle direttive e prescrizioni comunitarie, *“subentri ad ISPRA per le funzioni di cui al sopracitato Accordo del 13 luglio 2009 e provveda, avvalendosi della propria Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto – ARPAV, a validare e controllare l’esecuzione dei monitoraggi, relativi ai cantieri e alle opere di compensazione, mitigazione e a valutare i dati prodotti e le elaborazioni dei risultati, ai fini della verifica del raggiungimento degli obiettivi di Rete Natura 2000.”*

A valle di questo Accordo di Programma, è stato quindi sottoscritto, in data 20/11/2014, un Protocollo di Intesa, di validità triennale, tra la Regione del Veneto e il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto Adige - Friuli Venezia Giulia regolante gli impegni reciproci per la corretta attuazione delle attività di validazione e controllo dei monitoraggi dei cantieri del Mo.S.E. e delle relative misure di mitigazione e compensazione¹⁹³.

Successivamente, al fine di regolare gli aspetti di carattere tecnico, nonché gli ulteriori elementi di ordine organizzativo, logistico, funzionale e finanziario, è stata sottoscritta, in data 28/05/2015, una specifica Convenzione tra la Regione del Veneto e ARPAV, regolante gli impegni reciproci per l’attuazione delle attività di verifica e controllo dei monitoraggi dei cantieri del Mo.S.E. e delle relative misure di mitigazione e compensazione¹⁹⁴.

Attività poste in essere

Per quanto attiene alle attività di competenza della Regione del Veneto previste dal Protocollo di Intesa con il Provveditorato Interregionale alle OO.PP. e dalla conseguente Convenzione con ARPAV, è stato precisato che l’attività di verifica e validazione

¹⁹³ Documento versato in atti (allegato 10).

¹⁹⁴ Documento versato in atti (allegato 11).

dell'esecuzione dei monitoraggi ambientali dei cantieri e delle relative opere di mitigazione si basa sulle relazioni trimestrali e annuali predisposte da ARPAV, che vengono successivamente trasmesse dalla Regione del Veneto al Provveditorato Interregionale alle OO.PP.¹⁹⁵.

Per quanto attiene all'attività di verifica e validazione dei monitoraggi ambientali delle misure di compensazione, la Regione ha segnalato che:

- come previsto dall'art. 3 del Protocollo di Intesa tra Regione del Veneto e Provveditorato, nonché dall'art. 5 della Convenzione tra la Regione del Veneto e ARPAV, tali attività sono riferite ad un ambito territoriale che coinvolge l'area vasta della Laguna di Venezia e del suo Bacino Scolante e saranno oggetto di uno specifico atto di intesa con il Provveditorato e la stessa Agenzia Regionale;
- a seguito dei contatti avviati tra la Regione del Veneto e il Provveditorato Interregionale alle OO.PP., da ultimo con note prot. n. 192099 del 16/05/2017 e prot. n. 95348 del 13/03/2018, lo stesso Provveditorato ha trasmesso il **Piano di Monitoraggio delle misure di compensazione**, nella sua versione definitiva, con nota prot. n. 46006 del 07/11/2019¹⁹⁶;
- la Regione del Veneto provvede a trasmettere, per opportuna conoscenza, i Report trimestrali e annuali suddetti anche al MATTM, al fine di informare il Ministero sullo stato di avanzamento delle attività di verifica programmate;
- la Regione del Veneto provvede alla pubblicazione dei Report sulle attività di verifica e controllo dei monitoraggi ambientali relativi al sistema MOSE anche su una specifica Sezione dedicata nel sito internet www.sistemavenezia.regione.veneto.it, il cui accesso è pubblico¹⁹⁷.

In relazione ai ritardi nella esecuzione del Piano Europa, la Sezione ha chiesto, quindi, alla Regione del Veneto e alle Parti del rapporto concessorio (Provveditorato e CVN)

¹⁹⁵ A titolo esemplificativo, si allegano i report trimestrali e annuale predisposti da ARPAV relativi all'anno di monitoraggio B11 e trasmessi al Provveditorato Interregionale alle OO.PP. (Allegati 14, 15, 16 e 17). Si precisa che sono stati trasmessi dalla Regione, i report di Valutazione dei trimestri maggio-agosto 2015 (All. 14), settembre-dicembre 2015 (All. 15), gennaio-aprile 2016 (All. 16) ed il report "Valutazione terzo rapporto finale relativo all'anno di monitoraggio B11" trasmesso con Nota dell'ARPAV prot. n. 67848 dell'11/07/2018 alla Regione del Veneto (All. 17).

¹⁹⁶ Documento versato in atti (Allegato 18).

¹⁹⁷ Si precisa che sul sito www.sistemavenezia.regione.veneto.it, sono pubblicati, oltre ai report riferiti all'anno di monitoraggio B11 (trasmessi dalla Regione agli All. 14/17), anche i report relativi all'anno di monitoraggio B12 (riferiti al periodo maggio 2016/aprile 2017) ed il 1° Rapporto Trimestrale (maggio/agosto 2017) riferito all'anno di monitoraggio B13. Relativamente all'anno di monitoraggio B13, viene segnalato che il Provveditorato ha organizzato i monitoraggi a partire dal mese di maggio 2017 fino al 31/12/2018.

informazioni sui costi del monitoraggio ambientale liquidati in favore di ISPRA e ARPAV posti a carico del finanziamento Mo.S.E.

La Regione ha corrisposto alla richiesta con nota prot. n. 530889 del 14.12.2020 (acquisita al prot. Cdc n. 5964 del 15.12 successivo) rappresentando che sulla base dell'art. 5 dell'Accordo di Programma dell'11 dicembre 2008 tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Magistrato alle Acque di Venezia e la Regione del Veneto, in base al quale il MATTM si è assunto la funzione di garante della corretta conduzione dei monitoraggi e del rispetto delle regole comunitarie, avvalendosi di ISPRA per l'attività di controllo del monitoraggio dei cantieri e delle misure di compensazione, a quest'ultima è stato riconosciuto un corrispettivo di € 1.600.000,00 annui per l'esecuzione delle attività previste dall'Accordo.

Successivamente, con l'Accordo di Programma del 17 giugno 2013 tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione del Veneto, è stato disposto il subentro della Regione del Veneto ad ISPRA quale garante della corretta conduzione dei monitoraggi, nel rispetto delle direttive e prescrizioni comunitarie, da effettuarsi attraverso la propria Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto - ARPAV.

A valle di questo Accordo di Programma, è stato quindi sottoscritto, in data 20/11/2014, un Protocollo di Intesa di validità triennale tra la Regione del Veneto e il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto Adige - Friuli Venezia Giulia, regolante gli impegni reciproci per la corretta attuazione delle attività di validazione e controllo dei monitoraggi dei cantieri del Mo.S.E. e delle relative misure di mitigazione e compensazione e, in seguito, al fine di regolare gli aspetti di carattere tecnico, nonché gli ulteriori elementi di ordine organizzativo, logistico, funzionale e finanziario, è stata sottoscritta, in data 28/05/2015, una specifica Convenzione tra la Regione del Veneto e ARPAV, con scadenza al 31/12/2017, regolante gli impegni per l'attuazione delle predette attività. La validità sia del Protocollo di Intesa tra Regione del Veneto e il Provveditorato Interregionale alle OO.PP., sia della Convenzione tra la Regione del Veneto e ARPAV è stata prorogata, di comune accordo tra le parti, fino al 31/12/2020.

Quanto ai costi, la Regione ha specificato che per le attività di competenza regionale ed eseguite da ARPAV, l'importo garantito dal Provveditorato stesso a valere sulle risorse previste per la realizzazione del sistema Mo.S.E. ai sensi della L. 139/1992, ammonta a €

800.000,00 per l'anno di monitoraggio "B11"¹⁹⁸ ed € 600.000,00 per ciascuno degli anni di monitoraggio "B12"¹⁹⁹ e "B13"²⁰⁰ (a differenza delle precedenti annualità, il "B13" copre un arco temporale di 20 mesi, anziché 12 mesi).

L'art. 4 del Protocollo di Intesa tra Regione del Veneto e il Provveditorato Interregionale alle OO.PP. stabilisce che le erogazioni vengano effettuate direttamente dal Provveditorato a favore di ARPAV.

Precisato, altresì, che nessuna risorsa finanziaria del bilancio regionale è stata destinata all'attuazione delle attività previste dai suddetti Protocolli di Intesa e Convenzioni, la Regione sottolinea come ad oggi l'erogazione dei pagamenti da parte del Provveditorato sia parziale²⁰¹.

In sede di contraddittorio la Regione conferma e richiama i contenuti della documentazione trasmessa.

Il Provveditorato conferma le informazioni comunicate dalla Regione del Veneto.

Nessuna osservazione viene formulata da parte del Consorzio Venezia Nuova.

2.5.7 Andamento lavori - Criticità riscontrate - Rimedi

Altri aspetti procedurali e gestionali sui quali l'attività istruttoria posta in essere ha focalizzato l'attenzione, in quanto prioritari ed essenziali per la comprensione dell'effettivo stato di realizzazione dell'opera in esame, ineriscono all'andamento dei lavori, alle criticità/non conformità delle opere eventualmente riscontrate ed alle azioni intraprese per la loro eliminazione. Pertanto, in sede istruttoria è stato chiesto alla Parti del rapporto concessorio di relazionare in merito:

¹⁹⁸ Corpi idrici.

¹⁹⁹ Campi elettromagnetici e rumore.

²⁰⁰ Biodiversità, cicli fenologici, ambiente.

²⁰¹ Si legge nella richiamata nota: "ad oggi, ARPAV ha richiesto al Provveditorato Interregionale alle OO.PP. l'erogazione dei seguenti acconti:

- 1° acconto anno di monitoraggio B11, pari a € 200.000,00, ai sensi dell'art. 4 del Protocollo di Intesa del 20/11/2014, con nota di ARPAV prot. n. 64 del 30/11/2016, che risulta essere stato liquidato dal Provveditorato;
- 2° acconto anno di monitoraggio B11, pari a € 200.000,00, ai sensi dell'art. 4 del Protocollo di Intesa del 20/11/2014, con nota di ARPAV prot. n. 2 del 17/01/2017, che risulta essere stato liquidato dal Provveditorato;
- 3° acconto anno di monitoraggio B11, pari a € 200.000,00, ai sensi dell'art. 4 del Protocollo di Intesa del 20/11/2014, con nota di ARPAV prot. n. 17 del 23/02/2018, che non risulta essere stato liquidato dal Provveditorato;
- 1° acconto anno di monitoraggio B12, pari a € 150.000,00, ai sensi dell'art. 4 dell'Aggiornamento del Protocollo di Intesa sottoscritto digitalmente tra le parti, da ultimo, in data 31/10/2018, con nota di ARPAV prot. n. 19 del 28/02/2020, che non risulta essere stato liquidato dal Provveditorato;
- 2° acconto anno di monitoraggio B12, pari a € 150.000,00, ai sensi dell'art. 4 dell'Aggiornamento del Protocollo di Intesa sottoscritto digitalmente tra le parti, da ultimo, in data 31/10/2018 con nota di ARPAV prot. n. 20 del 28/02/2020, che non risulta essere stato liquidato dal Provveditorato."

1. ai vizi, difetti e difformità esecutive accertate e misure adottate per la loro eliminazione e per la riconduzione dei lavori alla corretta esecuzione dell'opera ed alla sua completa funzionalità;
2. ai maggiori costi contrattuali sostenuti/da sostenere per la rimessione in pristino e/o per la remunerazione delle prestazioni d'opera ulteriori rispetto alle previsioni contrattuali, disposte per la eliminazione dei medesimi vizi, difetti e difformità esecutive;
3. al costo finale dell'opera, eventuali costi accessori e/o aggiuntivi, stato dei finanziamenti, stato dei pagamenti liquidati e dei pagamenti tuttora da liquidare in corrispondenza dei diversi stati di avanzamento dei lavori.

Entrambi i Soggetti interlocuti hanno corrisposto ai quesiti istruttori corredando le diverse prospettazioni sui medesimi fatti con copiosa documentazione.

Analisi ulteriori sono pervenute da entrambi in seguito alle audizioni del 14 ottobre 2020.

Si sottolinea come la diversità di vedute, a fronte della medesima circostanza, consegue con ragionevole probabilità alla diversa ottica da cui partono gli stessi Soggetti del rapporto concessorio nella qualificazione del quadro giuridico a cui ascrivere la costruzione del Sistema Mo.S.E., sotto il triplice profilo pubblicistico, privatistico e finanziario, atteso che l'opera costituisce un unicum nella storia italiana, non sovrapponibile alla figura tipica del contratto di appalto (art. 1655 c.c.) né alle norme speciali sui contratti pubblici.

Sul punto afferma il Provveditorato nella memoria del 16 novembre u.s.²⁰² che *“le opere, in ragione di finanziamenti, sono suddivise in macro aree con i rispettivi cronoprogrammi, ciò che si esprime, osservato il tutto dal punto di vista del concessionario, in un appalto plurimo; dal punto di vista dell'amministrazione pubblica, in un rapporto giuridico complesso con margini differenti da quelli del contratto pubblico, anche per la grande diversità fra le diverse attività che furono comprese nelle finalità di salvaguardia dalla convenzione generale e dal piano degli interventi, e che furono poi declinate negli atti attuativi e nei cronoprogrammi, da intendersi quali atti impegnativi con riguardo ai termini delle opere”*.

Si riporta, di seguito, quanto rappresentato sia da Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche che dal C.V.N- - Gestione Straordinaria e Temporanea.

²⁰² Provveditorato Interregionale, prot. n. 39579 del 16 novembre 2020.

2.5.7.1 Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche: criticità - costi - rimedi

Il Provveditorato evidenzia vizi, difetti e difformità esecutivi nella documentazione allegata alla richiamata memoria del 16 novembre 2020 e, nel contempo rappresenta che all'attualità non vi sono ancora sentenze di merito sulle questioni controversie né formalizzazioni di reciproco riconoscimento, anche in via transattiva. Nel richiamare la corrispondenza intercorsa con il Concessionario²⁰³, nella quale si prende atto delle varie comunicazioni di diffida del CVN ai propri consorziati e delle quantificazioni dei vari danni ivi contenute, evidenzia che i vizi e le difformità presupposto delle diffide sono relativi a:

- Impianti antincendio;
- Diga foranea alla bocca di Lido San Nicolò;
- Impianti elettrici, di controllo e anti-intrusione;
- Vizi e ritardi alla porta della conca di Malamocco;
- Mezzo navale per la manutenzione e sostituzione delle paratoie alle bocche (c.d. *jack up*).

Rappresenta, altresì, che vi è anche altra nota che riguarda una richiesta all'Avvocatura di Stato di agire in giudizio per vizi e ritardi alla porta della conca di Malamocco e che è stato dato, inoltre, un primo avvio all'azione di ripetizione di somme anticipate.

Il Provveditore precisa in proposito che in occasione della stesura dell'Atto di completamento, gli Amministratori Straordinari avevano rilevato che alcune parti di opera dovevano essere ripristinate in quanto non erano state eseguite bene, altre, invece, pur non avendo particolari problemi, potevano essere migliorate. In tale sede, comunque, si riteneva il prezzo contrattuale dell'opera (5.493 milioni di euro) capiente anche per i ripristini e per gli interventi migliorativi. In considerazione di ciò e *"condividendo le parti che su ogni circostanza dovesse sempre prevalere il comune interesse al completamento del Mo.S.E., si è stabilito che l'Amministrazione provvedesse al pagamento, a titolo di anticipazione, di tutte quelle parti di opera che fossero ripristini, riparazioni o miglioramenti, nonché al rimborso di costi documentati di manutenzione. Parallelamente, il CVN si impegnava ad individuare i responsabili dei danneggiamenti o delle opere male realizzate (progettisti, imprese, ecc.) ed attivare nei loro confronti causa civile per il ristoro della spesa"*.

²⁰³ Note indirizzate al CVN: Reg. Uff. n. 46321 del 31/10/2018; Reg. Uff. n. 46322 del 31/10/2018; Reg. Uff. n. 46319 del 31/10/2018; Reg. Uff. n. 51773 del 5/12/2018; Reg. Uff. n. 51842 del 5/12/2018; Reg. Uff. n. 28591 del 09/07/2019.

Ciò premesso, il Provveditore ha elencato tutte le criticità, i vizi e le difformità esecutive riscontrate specificando, altresì, che nessuna delle parti di opera menzionate è stata ancora collaudata.

Fermo restando quanto si dirà più avanti, si anticipa brevemente che, dalla richiamata relazione del 16 novembre u.s. le conclusioni cui perviene il Provveditorato Interregionale dono così sintetizzabili: *“Nel documento abbiamo esaminato le maggiori criticità del sistema Mo.S.E. Risulta evidente che nessun componente o sistema è riuscito a superare senza danni la gestione commissariale. Si dovrà intervenire:*

- nella redazione di documentazione tecnica,*
- nell'effettuazione di manutenzioni programmate mai espletate,*
- nella sostituzione di materiali ammalorati con quelli idonei*
- nell'organizzazione di ispezioni urgenti*

Si stanno ultimando le prove di funzionalità per il Mo.S.E., poi si dovrà avere l'affidabilità del sistema. (...).”

Di seguito le categorie di vizi/criticità/difformità individuate dal Provveditore, sintetizzate nel seguente prospetto riepilogativo a cui si accompagnano, a seguire, le motivazioni per ciascuna di esse:

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE ALLE OPERE PUBBLICHE VENETO-TRENTINO ALTO ADIGE - FRIULI VENEZIA GIULIA	
RIEPILOGO VIZI ESECUTIVI – DIFETTI -DIFFORMITA' ESECUTIVE	
FONTE: Dati forniti dal Provveditore Interregionale alla Opere Pubbliche (rif. Note prot. n. 39579 del 16/11/2020 e prot. n. 2241 del 27/04/2020)	
VIZI -DIFETTI-DIFFORMITA'	COSTI
Il Provveditore specifica nessuna delle parti di opera di seguito menzionata è stata ancora collaudata	
A) AGGRAVAMENTO DELLE CONDIZIONI DI OSSIDAZIONE SISTEMA Mo.S.E. CAUSE AGGRAVAMENTO: INCURIA CVN NELLA CONSERVAZIONE DEI SISTEMI	
<p>1- FEMMINE DELLE CERNIERE (elementi su cui poggia l'intera funzionalità operativa dell'intero sistema): non idonea scelta del materiale (acciaio strutturato più economico in luogo di acciaio inossidabile della famiglia superduplex). Ciò espone la cerniera (che doveva durare 100 anni in totale immersione e bloccaggio senza manutenzione alcuna) ad una grande vulnerabilità all'acqua di mare. I rimedi posti in essere (verniciatura esterna e protezione catodica) necessitano di scrupoloso e rigoroso monitoraggio giornaliero che non viene fatto. E' stata trascurata per anni ogni manutenzione. Il CVN ha fatto solo 2 ispezioni, su un piccolo campione, non aventi ad oggetto le cerniere femmine (eseguite da sommozzatori non esperti per quel tipo di controllo). Alla Barriera di Treporti: è stata segnalata già dal 2018 che una parte (ignota) della vernice si era scrostata, attivando la protezione catodica e, quindi, consumando i relativi anodi. Non è stata neanche presa in considerazione l'urgenza di redigere un protocollo di ispezioni periodiche subacquee delle femmine</p> <p>Altra criticità: condizioni di degrado diffuso dei materiali e dei componenti metallici dovute ad incuria (nessuna delle condizioni prescritte nelle specifiche del progettista risulta rispettata)</p>	Non stimabili.
<p>2- SISTEMA DI TENSIONAMENTO DELLE PARATOIE Scelta progettuale di un materiale non idoneo per gli ambienti marini di utilizzo. Mancanza fin dall'inizio dell'impianto di climatizzazione degli ambienti in galleria, impianto progettualmente previsto invece solo alla fine delle opere. Evidenziati già dal 2016-2017 alla bocca di Treporti e Malamocco fenomeni di corrosione degli steli tensionatori in acciaio nichelato (distacchi del rivestimento di nichelatura; presenza di ossidazione più o meno diffusa in corrispondenza di differenti aree dello stelo; inizio di corrosione in alcuni filetti non in presa; estesi fenomeni di corrosione localizzata tipo "pitting" o "crevice", nella parte cilindrica dello stelo) Studio di vita residua per la sola bocca di Treporti: probabilità 20 anni di vita per le parti più critiche in luogo dei 100 di progetto.</p> <p>Paratoie: ritardo notevole nella manutenzione programmata</p> <p>E' in corso una gara europea</p>	<p>Valore economico riportato nel bando europeo € 1.000.000,00 (Ricerca e sviluppo: rimborso spese) Valore stimato dell'appalto: € 5.000.000,00 <i>manutenzione straordinaria dei 4 gruppi cerniera (interventi post studio)</i> € 4.000.000,00 <i>ingegneria della manutenzione ordinaria dei 4 gruppi cerniera (in ipotesi n. 4 risorse per 10 anni)</i> € 20.000.000,00 <i>Fabbricazione e installazione dei 4 gruppi cerniera (ipotesi 10 anni)</i> Sostituzione steli € 53.625,00 (singolo stelo con dado e trattamenti superficiali antigrippaggio)</p> <p>Manutenzione paratoie bocca di Treporti (costo stimato gara) € 20.000.000,00 (€ 5.150.000,00 solo per la movimentazione)</p>

<p>3- TUBAZIONI Non esiste uno schema di processo che evidenzi con facilità le circuitazioni ed i relativi fluidi che sono coinvolti per l'analisi dello stato di conservazione e le attività di ripristino delle tubazioni ubicate nelle gallerie di barriera, nei locali tecnici e negli edifici di spalla, tutte localizzate "sub-sea" ed al di sotto del piano tecnico di lavoro (aria di processo AP e relativi stacchi nelle gallerie di barriera; acqua di flussaggio FC in tutti i locali connettori e locali valvole e relativi stacchi dal collettore in galleria principale; acqua di drenaggio DR, a partire da quota +0,50m in spalla est e ovest). Questi circuiti vanno visti complessivamente in tutte le fasi di lavoro poiché sono fatti di materiali diversi — es. acciaio al carbonio e poi acciaio AISI 316L e valvole in Super Duplex — le acque che vi scorrono dentro spesso sono contaminate da batteri, pur essendo di flussaggio.</p>	<p>Non stimabile Progetto presentato dal Concessionario nel 2019 non approvato prevedeva un importo complessivo per la sostituzione della tubazione dell'aria di processo di una sola galleria di € 5.000.000,00</p> <p>Progetto di maggio 2020 per il ripristino delle scorte - tensionatori, valvole, appoggi (incompleto): importo complessivo circa € 2.000.000,00</p> <p>La prima fornitura delle Tubazioni di Malamocco ebbe un importo complessivo di € 6.715.407,03</p>
<p>4- DETERIORAMENTO SISTEMI E COMPONENTI NELLE GALLERIE Nel 2018 (ispezione) furono evidenziate una serie di anomalie nelle strutture in cemento armato riconducibili all'umidità dell'ambiente in tutte le bocche di porto e in corrispondenza della spalla Nord erano stati notati depositi salini sulla parete e rigonfiamenti in corrispondenze delle riprese di getti. Ripristino effettuato ma non sono reperibili le informazioni tecniche per verificare e accertare con la massima cura la provenienza/cause di tali depositi e la loro consistenza e composizione.</p>	<p>Non stimabile Occorrono approfondimenti tecnici</p>
<p>5- DETERIORAMENTO RICAMBI ACQUISTATI PER MANCANZA DI IDONEI MAGAZZINI Ammaloramento di materiale acquistato negli anni e stoccato in modo non idoneo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - barre d'inghisaggio acquistate come ricambi, lasciate alle intemperie senza nessun tipo di protezione in ambiente marino; - barre nichelate tenute insieme da scotch che una volta rimosso porta via anche il rivestimento di nichelatura 	<p>Non stimabile Occorre un censimento a cura del Concedente Il progetto non approvato il 14/04/2020 per il solo controllo e ritesatura ammontava a € 4.243.965,08 di importo complessivo</p>
<p>B) RIPRISTINO OPERE CIVILI ALLE TRE BOCCHE DI PORTO In tutti e tre i siti le richieste di ripristino riguardano, essenzialmente, le seguenti tipologie di lavorazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ fessurazioni diffuse su pavimentazioni e travi di coronamento; ➤ fessurazioni puntuali su strutture edifici, solette, muri paraonde; ➤ fessurazioni puntuali sull'intonaco in corrispondenza di spigoli di murature in blocchi di els; ➤ fessurazioni diffuse di pavimentazioni con problematiche di non coesione del supporto; ➤ presenza, sulle solette di copertura o lungo le pareti dei locali, di forometrie impiantistiche e/o di prese d'aria non adeguatamente sigillate; ➤ per i locali con porte di accesso che si affacciano sui corridoi carrabili dei due edifici di spalla, errata pendenza della pavimentazione dei corridoi; ➤ per i locali con porte di accesso che si affacciano all'aperto, infiltrazione di acqua di "stravento" al di sotto delle porte d'accesso; ➤ possibile rottura delle guaine di impermeabilizzazione; ➤ ammaloramento giunto <i>waterstop</i> vasca di scarico drenaggio paratoie; 	<p>€. 21.550.000,00 di cui € 2.000.000,00 bocca di Lido Treporti € 3.600.000,00 bocca di Chioggia € 4.260.000,00 bocca di Lido San Nicolò € 11.690.000,00 bocca di Malamocco</p>

<ul style="list-style-type: none"> ➤ ammaloramento finitura in resina pavimentazioni locali tecnologici; ➤ assenza chiusure/sigillature di cavedi e forometrie impiantistiche; ➤ ammaloramento dei serramenti; ➤ corrosione delle superfici in acciaio e sostanziale non adeguatezza della tipologia di verniciatura all'ambiente aggressivo al quale le porte sono sottoposte; ➤ infiltrazione nella sottosoglia, dovuta alla realizzazione non corretta delle pendenze o per fronti particolarmente esposti all'azione del vento; ➤ non predisposizione di serrature elettrocomandate per la futura installazione di comando per l'apertura dotato di badge; ➤ aree esterne — cedimenti differenziali tra pavimentazione e trave di coronamento palancolato; ➤ cedimenti su giunti tra edifici che devono garantire la tenuta idraulica; ➤ difetti superficiali del calcestruzzo; ➤ vespai superficiali; ➤ irregolarità superficiali (affioramento dei distanziatori usati per la posa delle armature, sbavature di cls in corrispondenza delle riprese di getto); ➤ macchie superficiali (causate da scasseranti, percolazioni); ➤ fori non sigillati (per staffaggi casserature, per iniettori). 	
<p>1) CONCA DI MALAMOCCO Gravi danneggiamenti a seguito della mareggiata del 5-7 febbraio 2015 (porta lato mare della conca di Malamocco) CAUSE: carenze di progetto e/o di valutazione errate dei dati meteo marini e/o di risultati dei test sperimentali iniziali</p> <p>Tentativi infruttosi di riparazione. Affidamento a Società Belga leader mondiale nella progettazione di porte e conche di navigazione, il progetto per la risoluzione del problema Progettata nuova struttura porta</p>	<p>necessari circa € 36.500.000,00 di cui circa 2,5 milioni per la progettazione,</p> <p><i>(Importo riconosciuto dal Provveditorato parzialmente a titolo provvisorio con riserva di ripetizione</i> € 33.046.896,84)</p>
<p>2) IMPIANTO ELETTRICO (TUTTE E TRE LE BOCHE) I progetti esecutivi che prevedevano la fornitura e posa in opera degli impianti elettrici delle tre bocche di porto intesi nella loro interezza, dopo la loro approvazione, sono stati frammentati ed assegnati in maniera frazionata ed incoerente a plurime imprese, senza una visione di insieme dell'opera realizzanda. Si sono rese quindi necessarie perizie di varianti che hanno fatto lievitare il costo. Per il completamento lavori occorre altra variante</p>	<p>Non stimabile complessivamente perché occorre la variante per il completamento A novembre 2020 l'importo era il seguente:</p> <p>€ 84.105.971,05 al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni (importo originario: € 57.329.648,06)</p> <p><i>(aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio dal Provveditorato con riserva di ripetizione per € 18.259.420,19)</i></p>

<p>3) IMPIANTO DI CONTROLLO ED ANTINTRUSIONE Stesse problematiche sopra rappresentate per gli impianti elettrici Perizie di variante che hanno fatto lievitare i costi Occorre ulteriore variante per completamento lavori</p>	<p>Non stimabile complessivamente perché occorre la variante per il completamento A novembre 2020 l'importo era il seguente:</p> <p style="text-align: center;">€.50.489.257,22</p> <p>al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni (importo originario: €.39.898.168,94)</p> <p><i>(aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio dal Provveditorato con riserva di ripetizione per €. 29.181.087,99 in relazione agli OP/467/4F; OP467/13; OP 467/14 e OP/507/4)</i></p>
<p>4) IMPIANTO MECCANICO Stesse problematiche sopra rappresentate per gli impianti elettrici Perizie di variante che hanno fatto lievitare i costi Occorre ulteriore variante per completamento lavori</p>	<p>Non stimabile complessivamente perché occorre la variante per il completamento A novembre 2020 l'importo era il seguente:</p> <p style="text-align: center;">€.66.254.875,64</p> <p>al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni e delle gare di sola fornitura (importo originario: €.40.148.118,48)</p> <p><i>(aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio dal Provveditorato con riserva di ripetizione per € 8.373.551,67)</i></p>
<p>5) IMPIANTO HVAC (IMPIANTO DI VENTILAZIONE E CONDIZIONAMENTO) Il progetto esecutivo originario del 2014 prevedeva, di base, la fornitura e l'installazione di tutti i componenti elettromeccanici e relativi sistemi di controllo (completi di software) degli impianti di ventilazione e condizionamento delle bocche di Lido, di Malamocco e di Chioggia. La fornitura, l'installazione e i collaudi dei succitati impianti sono poi stati assegnati con procedura di gara d'appalto pubblica, secondo le specifiche di riferimento allegate al progetto esecutivo. La conclusione contrattuale per la consegna "chiavi in mano" era fissata al 06/08/2018.</p> <p>Perizie di variante che hanno fatto lievitare i costi Occorre ulteriore variante per completamento lavori.</p> <p>I lavori sono ancora in corso e l'impianto non è ancora completo (durata contrattuale 22 mesi; durata aggiuntiva superiore a 27 mesi) ed è stato messo in funzione solo in parte.</p>	<p>Non stimabile complessivamente perché occorre la variante per il completamento A novembre 2020 l'importo era il seguente:</p> <p style="text-align: center;">€.38.341.882,63</p> <p>al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni (importo originario: €.18.544.777,09)</p> <p><i>(aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio dal Provveditorato con riserva di ripetizione per € 3.731.253,40)</i></p>
<p>6) IMPIANTO RILEVAZIONE E SPEGNIMENTI INCENDI Stesse problematiche rilevate sopra per l'impianto HVAC</p> <p>Tutti gli impianti dovevano essere conclusi entro il 31/12/2018 e invece si stanno predisponendo ulteriori perizie di variante per il completamento</p>	<p>Non stimabile complessivamente perché occorre la variante per il completamento A novembre 2020 l'importo era il seguente:</p> <p style="text-align: center;">€.22.379.461,91</p> <p>al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni (importo originario: €.10.473.324,43)</p> <p><i>(aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio dal Provveditorato con riserva di ripetizione per € 9.441.951,73)</i></p>

7) MEZZO SOSTITUZIONE PARATOIE (JACK-UP)

Durante una delle prove di movimentazione delle gambe con il mezzo in galleggiamento, al fine di poter valutare la funzionalità complessiva del sistema gambe (anche sotto carico), propedeutiche all'esecuzione della prova di *commissioning* ufficiale di sollevamento del mezzo sulla piarda, programmata per il 18/05/2015, nel corso di una movimentazione della gamba di prua lato sinistro avvenuta nella mattinata del 12/05/2015 si è verificato l'impuntamento della trave mobile contro la gamba.

Nel mese di marzo del 2016 è stato effettuato il trasferimento del jack-up presso il cantiere navale Rosetti Marino S.p.A. di Ravenna dove si sono resi necessari i seguenti interventi:

- lavori di sistemazione del *piping* oleodinamico di collegamento tra le HPU di prua e di poppa e le gambe,
- la risoluzione delle interferenze delle capre con le gambe,
- il completamento/adeguamento funzionale di alcuni sottosistemi impiantistici,
- alcuni aggiustamenti/ottimizzazioni al sistema di ingaggio del telaio pescatore sulle guide capre/gambe nonché miglioramento della cinematica degli attuatori rotanti di quest'ultimo,
- eseguito i test preliminari di movimentazione delle gambe e completato alcune attività di *pre-commissioning*,
- realizzato/completato alcuni lavori di allestimento (passerelle, staffaggi, pagliolati, etichettature impianti, ecc.),
- provveduto alla rimessa in marcia ed alla manutenzione conservativa/ordinaria/straordinaria delle macchine e degli apparati di bordo.

Nel mese di novembre del 2016 il mezzo è tornato presso l'arsenale di Venezia.

A novembre 2020 il mezzo non risultava ancora consegnato all'Amministrazione poiché carente delle certificazioni propedeutiche al suo utilizzo in entrambe le configurazioni.

Il mezzo è stato posto in funzione ed utilizzato soltanto per l'installazione delle 20 paratoie della bocca di Lido S. Nicolò (configurazione c.d. corta). Per l'installazione delle paratoie della Bocca di Malamocco e della bocca di Chioggia a causa della indisponibilità del mezzo Jack-up si è dovuto utilizzare un mezzo diverso (denominato Cavalletta) con un significativo aggravio dei costi di installazione delle paratoie

il CVN ha iscritto diverse riserve nel Registro di contabilità per complessivi

€.5.292.101,60

nonostante la seguente frase: “... a giudizio dello scrivente consorzio l'impuntamento è scaturito da una errata progettazione attribuibile direttamente al progettista Technital, socio della compagine consortile ...”.

Il Provveditorato ha riconosciuto al CVN, a titolo provvisorio e con riserva di ripetizione, la

somma di

€. 3.487.656,81

Il provveditorato ha riconosciuto a titolo provvisorio e con riserva di ripetizione ulteriori € 4.649.883,75 in relazione ai danni alla Diga foranea alla bocca di Lido San Nicolò (nota 46322 del 31.10.2018) OP/493-1 (cosiddetta “Lunata” di Lido)

AGGRAVAMENTO DELLE CONDIZIONI DI OSSIDAZIONE

Emerge dall'analisi degli atti, che l'aggravamento delle condizioni di ossidazione è dovuta, oltre che alle condizioni ambientali, anche alle condizioni di conservazione dei sistemi in relazione alla quale è possibile imputare al CVN un comportamento gravemente colposo per non aver usato la cura dovuta.

A.1. Femmine delle cerniere

A detta del provveditore, **l'unica vera e massima criticità dell'opera** – pur nelle sue molteplici sfaccettature che riguardano le opere idrauliche, civili, impiantistiche, elettroniche, informatiche – **riguarda il componente femmina delle cerniere** (in seguito denominato femmina) che sono gli organi maggiormente critici in quanto la cerniera femmina deve possedere al tempo stesso ottima resistenza meccanica unita alle migliori doti anticorrosive in acqua di mare, vista la mancanza di attività manutentiva²⁰⁴. In relazione a detto elemento di criticità, il Provveditore afferma che: *“Tali severe condizioni operative, ben presenti al Progettista, avrebbero potuto essere efficacemente contrastate con la scelta di un acciaio inossidabile della famiglia superduplex, che ad oggi costituisce la classe di leghe migliore in assoluto, almeno dal punto di vista tecnico; un acciaio del grado F55 avrebbe garantito la migliore rispondenza alle drastiche condizioni di esercizio e, in caso (improbabile) di insuccesso, non avrebbe potuto dare adito a critiche. Naturalmente il costo di una cerniera femmina in acciaio superduplex sarebbe stato ben più elevato, ma la maggior spesa sarebbe stata abbondantemente ripagata nel corso dell'intero ciclo di vita. Purtroppo, la malaugurata imposizione del prezzo chiuso ha sviato la scelta del Progettista, d'accordo col Concessionario, in favore dell'acciaio strutturale più economico in commercio, l'S355 (l'acciaio al carbonio più impiegato nelle costruzioni civili), che però presenta una grande vulnerabilità all'acqua di mare”*. Pertanto, mentre la minore resistenza meccanica, rispetto alla lega F55, ha potuto essere compensata con un adeguato sovradimensionamento, la totale mancanza di resistenza alla corrosione è stata compensata *“almeno nelle intenzioni”* con la verniciatura esterna e con la protezione catodica con anodi sacrificali di zinco, i quali – se e quando la vernice si scrosta o si disgrega – si corrodono al posto dell'acciaio e ogni 10 anni devono essere ripristinati²⁰⁵.

Emerge dagli atti che la rappresentata criticità non è di poco conto in quanto *“il malfunzionamento anche di un solo anodo asservito a una cerniera femmina, per non dire*

²⁰⁴ I componenti femmina delle cerniere, infatti, sono di natura metallica e, come tali, potenzialmente vulnerabili da parte dell'acqua di mare; devono durare 100 anni (per scelta progettuale) in condizioni di totale immersione e bloccaggio nella struttura di calcestruzzo del basamento (che quindi ne rende difficilissimo la rimozione per l'eventuale sostituzione); nel corso della loro vita non è previsto che siano soggette a manutenzione periodica di alcun tipo, nemmeno a ispezioni periodiche, a differenza di tutti gli altri componenti che costituiscono il sistema mobile di ogni unità (paratoia, perno di connessione/rotazione, cerniera maschio, cerniera femmina, tensionatore); nel gruppo degli organi strutturali la cerniera femmina costituisce il componente più sollecitato.

²⁰⁵ Il Provveditore fornisce tutti i dettagli tecnici legati alla rilevata criticità evidenziando, anche, che la verniciatura esterna è vulnerabile in quanto, come è noto, qualsiasi sostanza polimerica depolimerizza nel tempo (meno di 10 anni), per quanto accurata possa essere la sua applicazione e adeguato il suo spessore e che tutta l'azione conservativa dell'integrità delle femmine nel contrastare la corrosione è affidata alla protezione catodica e il buon senso tecnico vorrebbe che quest'ultima venisse monitorata con scrupolo rigoroso ogni istante di ogni giorno.

della sua inattività, ne sanziona la rapida corrosione e il conseguente sganciamento improvviso e imprevisto della corrispondente paratoia”.

Considerato, quindi, che i tempi di compimento dell'opera si sono allungati a dismisura²⁰⁶ e le sale di controllo (una per barriera) non sono state ancora realizzate, “*il buon senso tecnico*” – afferma il Provveditore – “*suggerirebbe che, in attesa della fine dei lavori, venissero eseguite ispezioni frequenti delle femmine, in virtù della loro vitale e insostituibile funzione su cui si fonda la stessa ragion d'essere del Mo.S.E.*”

Ritiene, quindi, il Provveditore che **non essendo ancora l'opera consegnata allo Stato, la buona conservazione dei manufatti incombe sul concessionario, più volte richiamato a questo dovere. A tal proposito, tuttavia precisa che il CVN, realizzatore dell'opera “ha effettuato fino ad ora due sole ispezioni subacquee, per di più a campione (piccolo) e solo dietro reiterati solleciti da parte di questo Provveditorato. Per di più, durante la prima ispezione subacquea (nel 2018), è stata osservata alla barriera di Treporti l'attività e il consumo al 50% degli anodi di riferimento (dispositivi elettrochimici subacquei, montati in via provvisoria – 3 per ciascuna femmina – per verificare il regolare funzionamento degli anodi sacrificali fino all'entrata in funzione della sala di controllo), il che segnalava già da allora a che una parte (ignota) della vernice si era scrostata, attivando la protezione catodica e, quindi, consumando i relativi anodi. Da allora sono trascorsi 2 anni ed è stata effettuata un'altra ispezione, sempre a piccolo campione, con risultati tutt'altro che rassicuranti, stando alle notizie comunicateci”.** Sempre in relazione alle cerniere femmina, altre criticità il Provveditorato le individua nel fatto che:

- entrambe le ispezioni predisposte dal Concessionario non avevano come oggetto le femmine e sono state **eseguite da sommozzatori non esperti per questo tipo di controllo;**
- ambedue le ispezioni erano state effettuate per le continue e pressanti insistenze dello stesso Provveditorato e non per la consapevolezza di un potenziale rischio in essere;
- a tutt'oggi **Progettista e Concessionario dell'opera non hanno avvertito la necessità né colto l'urgenza di redigere un protocollo di ispezioni periodiche subacquee delle femmine,** pur sapendo che lo sbarramento opposto dal Mo.S.E. alle maree diventa inefficace se più di due paratoie (cioè connesse a 2 cerniere non gemellate) non si sollevano per qualsivoglia motivo;

²⁰⁶ Nelle previsioni iniziali l'opera doveva essere completata nel 2012.

- a tutt'oggi **non è stata nemmeno presa in considerazione, dagli stessi soggetti istituzionali, la possibilità che qualche femmina debba essere eccezionalmente sostituita per degrado fisico ovvero per eventi molto meno probabili ma non impossibili.** Quanto al possibile degrado si afferma *“possibilità tutt'altro che remota viste le evidenze corrosive di altri componenti inseriti in ambienti meno aggressivi”* mentre per eventi meno probabili si evidenziano le azioni sismiche o terroristiche oppure semplicemente l'urto involontario di natanti contro una paratoia.

Si espongono, quindi, tutte le perplessità inerenti alla mancata/ scarsissima attenzione verso gli aspetti corrosivi, confermata dalla circostanza che Progettista e Concessionario non hanno mai ritenuto di avvalersi della collaborazione – se non in rare occasioni – di consulenti di metallurgia e corrosione²⁰⁷.

In conclusione, quindi, sostiene il Provveditorato, le problematiche derivano dal fatto che l'opera, dal punto di vista strutturale, *“è stata progettata nella convinzione (errata) che le azioni da contrastare fossero costituite unicamente o soprattutto da sforzi meccanici, ignorando invece che il vero nemico delle barriere mobili è rappresentato dalla corrosione elettrochimica in ambiente marino, per di più in molteplici forme”* dal che consegue *“una elementare verità: il sistema Mo.S.E. è stato ideato soprattutto come una grande, multidisciplinare, complessa opera d'ingegneria civile, soprattutto idraulica, ed è stato progettato con una mentalità coerente con questo ambito culturale, mentre scarsissima attenzione è stata rivolta ad un nemico dell'opera ancora più agguerrito perché invisibile, la corrosione elettrochimica, generata dall'ambiente marino in cui le barriere mobili sono inserite. Resta peraltro il fatto incontrovertibile che se una sola femmina (su 156), e quindi una sola paratoia, dovesse cedere, il sistema Mo.S.E. vedrebbe ridimensionato il suo scopo, mentre il cedimento di due femmine vanificherebbe l'intera azione di sbarramento, con effetti mediatici inimmaginabili; per contro, i danni provocati da una mareggiata, anche se forte, potranno sempre essere sanati senza pregiudicare l'azione di contenimento delle barriere, ma solo spendendo più risorse finanziarie”*.

²⁰⁷ Si legge in atti che, diversamente, il Provveditore *“ha cooptato stabilmente fin dall'inizio figure esperte in tali ambiti culturali, ben consapevole dei rischi che corrono tutte le barriere mobili, delle quali le femmine costituiscono parte integrante, a motivo della loro natura metallica”*.

Altre criticità, poi, derivano dalle **condizioni di degrado diffuso dei materiali e dei componenti metallici dovute soltanto ad incuria**²⁰⁸ tanto che, **nessuna delle condizioni prescritte nelle specifiche del progettista, riportate in vari documenti, è stata rispettata.**

Pertanto, a causa di ciò si prevedono ritardi ed aggravii di costi.

In relazione alle riscontrate criticità emerge in atti che **il danno potenzialmente provocato da questa problematica va ben oltre il rilevante valore economico.** Infatti, *“dovrà essere valutato l'impatto delle ispezioni e delle singole attività, visto che per anni il Concessionario ha trascurato ogni dovuta manutenzione. Le femmine sono sott'acqua ed affogate nel calcestruzzo.”*

A.2. Altre componenti metalliche del sistema MoSE di cui si è rilevato un deterioramento da corrosione

Altri fenomeni di deterioramento da corrosione sono stati riscontrati: al Sistema di tensionamento delle paratoie; al deterioramento ai Sistemi e componenti nelle gallerie; al deterioramento dei ricambi acquistati per mancanza di idonei magazzini. Nello specifico, si rappresenta in atti, quanto di seguito riportato.

A.2.1. Sistema di tensionamento delle paratoie

Le ispezioni²⁰⁹ eseguite nel corso delle prime operazioni di manutenzione dei gruppi di aggancio e tensionamento, eseguite durante il periodo 2016-2017 sulla bocca di Treporti, hanno evidenziato la presenza di fenomeni di corrosione degli steli tensionatori in acciaio nichelato. Il grosso dell'attacco corrosivo manifestatosi su tali organi si esplica in differenti forme di corrosione ed è da ricondurre all'azione dell'ambiente umido marino in cui gli steli sono stati lasciati per anni. Inoltre, lo studio di vita residua degli steli installati nella bocca di Treporti²¹⁰ riscontrò diversi fenomeni di corrosione presenti sugli steli ammalorati

²⁰⁸ Si evidenzia in atti che *“La vicenda legata alla non idonea scelta dei materiali è nota e è ormai storia. Si ritiene che il concessionario avrebbe dovuto considerare il Mo.S.E. un'opera tecnologica sottomarina prevedendo, quindi, protezioni idonee, tali da fare giungere ogni apparato alla fase di avviamento delle singole bocche nel migliore stato di conservazione. Se si leggono le specifiche del progettista riportate in vari documenti contrattuali, si evince che nessuna delle condizioni prescritte è stata rispettata. Questa condotta ha portato e porterà a ritardi ed inevitabilmente ad un aggravio di costi”*.

²⁰⁹ Risulta in atti che le ispezioni sono state eseguite da un gruppo di lavoro composto da Esperti del Provveditorato, Professori collaudatori, DdL, CVN, Technital. Il Gruppo di lavoro ha eseguito una serie di ispezioni nelle 4 bocche durante tutto il 2018.

²¹⁰ Studio commissionato al RINA nel 2008. I risultati dello studio di vita residua per la sola bocca di Treporti definirono una probabilità di vita di 20 anni per le parti più critiche, invece dei 100 di progetto, con la severa prescrizione di effettuare ogni anno lo Stato di Consistenza. Dal 2016 circa ogni anno è stata eseguita un'indagine sullo "Stato di Consistenza" da personale certificato NACE.

(distacchi del rivestimento di nichelatura; presenza di ossidazione più o meno diffusa in corrispondenza di differenti aree dello stelo; inizio di corrosione in alcuni filetti non in presa; estesi fenomeni di corrosione localizzata tipo “pitting” o “crevice”, nella parte cilindrica dello stelo.) Anche alla bocca di Malamocco furono riscontrate problematiche di attacco corrosivo analoghe a quanto sopra riportato per Treporti²¹¹

In conclusione, *“all'origine c'è stata per i tensionatori una scelta progettuale di un materiale non idoneo per gli ambienti marini di utilizzo. Altrettanto colpevole è la mancanza fin dall'inizio dell'impianto di climatizzazione degli ambienti in galleria, impianto progettualmente previsto invece solo alla fine delle opere, scelta che ha ridotto la vita residua stimata a 20 anni (per le condizioni più critiche) rispetto ai 100 di progetto.”*²¹²

Quanto ai costi, in relazione al sistema di tensionamento si afferma in atti che: *“Per le attività di ricerca e sviluppo, (...), è previsto un rimborso spese, connesso alla predisposizione dei due elaborati conseguenti alla relazione metodologica, stimabile in circa 1.000.000,00 €.*

Ai fini di cui all'art. 35, comma 17, del D.Lgs. n. 50/2016, il valore stimato dell'appalto è inteso come segue: manutenzione straordinaria dei 4 gruppi cerniera (interventi post studio) pari a € 5000.000,00, ingegneria della manutenzione ordinaria dei 4 gruppi cerniera (in ipotesi n. 4 risorse per 10 anni) pari a € 4.000.000,00 e fabbricazione e installazione dei 4 gruppi cerniera (ipotesi 10 anni) è pari a € 20.000.000,00.

Inoltre dovranno poi essere sostituiti gli steli se si ipotizza che siano realizzati in Super Duplex, si possono prendere a riferimento i costi esposti da CVN Technital nel progetto presentato al CTA del 29 aprile 2020 – Convenzione rep 8756/17, il costo di produzione - del singolo stelo con dado e trattamenti superficiali antigrippaggio ammonta a 53.625,00 €. A tale importo andrà sommato il costo dello smontaggio e della nuova posa in opera dei tensionatori”.

Per quanto concerne le paratoie, si rappresenta che, essendo le stesse immerse in acqua di mare, devono essere soggette ad appositi protocolli di manutenzione ma che, tuttavia *“avere un piano di manutenzione affidabile da parte di CVN è sempre risultato difficile”*. Pertanto, nel dicembre 2018 è stata bandita, su esplicita richiesta del Provveditorato, una gara per la manutenzione delle paratoie di Treporti²¹³ in cui tale attività, secondo planning, avrebbe dovuto essere effettuata circa 2 anni or sono. Tuttavia, il bando è attualmente bloccato,

²¹¹ Ispezioni effettuate dal GdL.

²¹² Provveditorato, relazione del 16 novembre 2020.

²¹³ La sostituzione del sistema verniciante con pacchetti ecologici e strati d'aggancio (conversione superficiale) privi di cromo esavalente ha reso i sistemi più vulnerabile.

“dapprima per impedimenti burocratici, poi per la volontà del Concessionario di destinare ad altro le somme già previste in sede di bando di gara”

In considerazione del fatto che l'attacco corrosivo decorre ugualmente e progredisce inesorabilmente, il provveditore evidenzia la necessità di *“intervenire quanto prima per superare questa criticità: attese ulteriori non sono ammissibili da un punto di vista tecnico”*.

Il **costo stimato per le opere di manutenzione per la bocca di Treporti** risulta essere di circa 20.000.000,00 € di cui 5.150.000,00 € solo per la movimentazione

A.2.3. Altra problematica coinvolge le tubazioni.

Infatti, esiste la necessità di analizzare lo stato di conservazione e le attività di ripristino delle tubazioni ubicate nelle gallerie di barriera, nei locali tecnici e negli edifici di spalla, tutte localizzate *“sub-sea”* ed al di sotto del piano tecnico di lavoro.

Si tratta, in particolare, delle seguenti tubazioni:

- aria di processo AP e relativi stacchi (nelle gallerie di barriera);
- acqua di flussaggio FC (in tutti i locali connettori e locali valvole e relativi stacchi dal collettore in galleria principale);
- acqua di drenaggio DR, a partire da quota +0,50m (in spalla est e ovest),

per le quali, ad oggi, non esiste uno schema di processo che evidenzi con facilità le circuitazioni ed i relativi fluidi che sono coinvolti²¹⁴. Detta circostanza, ove non risolta, impedisce la gestione della tematica. Riprova ne è il fatto che il Concessionario presenta stralci di problematiche ogni volta che qualcosa si rompe, senza permettere di analizzare l'interezza del problema.

Nel giugno del 2019 è stato presentato dal concessionario un progetto per il risanamento di tubazioni in AISI 316 L della Bocca di Malamocco, anche se dall'analisi della documentazione dei periti di Technital (Istituto Breda) si evinceva che essi stessi evidenziavano l'inadeguatezza del materiale AISI 316 L per la specifica applicazione. Il progetto, giudicato inammissibile in sede di pre-comitato (26/06/2019), avrebbe avuto un importo complessivo di circa 5.000.000,00 € per la sostituzione della tubazione dell'aria di processo di una sola galleria.

²¹⁴ Questi circuiti vanno visti complessivamente in tutte le fasi di lavoro poiché sono fatti di materiali diversi – es. acciaio al carbonio e poi acciaio AISI 316L e valvole in Super Duplex – le acque che vi scorrono dentro spesso sono contaminate da batteri, pur essendo di flussaggio.

Viene affermato in atti che: *“Come da prassi consolidata il progettista del CVN ha presentato nel CTA di fine maggio 2020, un progetto per il ripristino delle scorte - tensionatori, valvole, appoggi per un importo complessivo di circa 2.000.000,00 €, senza dare visibilità completa alla tematica delle tubazioni di processo e servizio nelle bocche.*

Da quanto in nostro possesso, si evince che la prima fornitura delle Tubazioni di Malamocco, ebbe un importo complessivo di 6.715.407,03C come da CTA del 24/10/2018”

A.2.4. Deterioramento sistemi e componenti nelle gallerie

Durante le ispezioni del 2018, furono evidenziate una serie di anomalie nelle strutture in cemento armato riconducibili all'umidità dell'ambiente in tutte le bocche di porto. Inoltre, in corrispondenza della spalla Nord si notavano depositi salini sulla parete e rigonfiamenti in corrispondenze delle riprese di getti. Nonostante il Provveditorato avesse chiesto di verificare e accertare con la massima cura la provenienza/cause di tali depositi e la loro consistenza e composizione, nel 2019, a seguito di sopralluogo emergeva che il ripristino era stato effettuato ma nessuna informazione tecnica era reperibile.

Emerge dagli atti che sono in corso approfondimenti

A.2.5. Deterioramento ricambi acquistati per mancanza di idonei magazzini

Si legge in atti: *“In occasione del CTA del 14 aprile 2020, fu esaminato il progetto con convenzione rep. 8701/15 a Lido, Malamocco e Chioggia per controllo e ritesatura delle barre d'inghisaggio degli elementi femmina, progetto su cui fu dato parere contrario 25/09/2019. In quella occasione furono mostrate foto delle barre d'inghisaggio acquistate come ricambi, lasciate da tempo alle intemperie senza nessun tipo di protezione in ambiente marino, per giunta le barre nichelate erano tenute insieme da dello scotch che risulta particolarmente idoneo per una geometria di crevice. Ciò significa che se si rimuove lo scotch con esso viene via anche il rivestimento di nichelatura”.*

Emerge dagli atti che sono in corso approfondimenti

B. RIPRISTINO OPERE CIVILI

Su sollecitazione del Provveditorato sono stati effettuati dal Concessionario dei sopralluoghi ispettivi per verificare lo stato delle opere civili alle tre bocche di porto dove soprattutto i cantieri di Malamocco e Lido sono rimasti per diverso tempo abbandonati

senza la presenza di un'impresa consorziata responsabile della manutenzione delle opere civili realizzate.

Questi sopralluoghi hanno riscontrato l'esistenza di diverse problematiche dovute sia all'abbandono dei cantieri da parte sia delle Imprese consorziate che del CVN stesso, sia alla non corretta esecuzione di alcune opere, sia alla manifesta incapacità del Consorzio Concessionario di organizzare i lavori in maniera corretta dal punto di vista della sequenza temporale delle diverse lavorazioni.

Si afferma, altresì, in atti che In tutti e tre i siti le richieste di ripristino riguardano, essenzialmente, le seguenti tipologie di lavorazioni:

- fessurazioni diffuse su pavimentazioni e travi di coronamento;
- fessurazioni puntuali su strutture edifici, solette, muri paraonde;
- fessurazioni puntuali sull'intonaco in corrispondenza di spigoli di murature in blocchi di els;
- fessurazioni diffuse di pavimentazioni con problematiche di non coesione del supporto;
- presenza, sulle solette di copertura o lungo le pareti dei locali, di forometrie impiantistiche e/o di prese d'aria non adeguatamente sigillate;
- per i locali con porte di accesso che si affacciano sui corridoi carrabili dei due edifici di spalla, errata pendenza della pavimentazione dei corridoi;
- per i locali con porte di accesso che si affacciano all'aperto, infiltrazione di acqua di "stravento" al di sotto delle porte d'accesso;
- possibile rottura delle guaine di impermeabilizzazione;
- ammaloramento giunto *waterstop* vasca di scarico drenaggio paratoie;
- ammaloramento finitura in resina pavimentazioni locali tecnologici;
- assenza chiusure/sigillature di cavedi e forometrie impiantistiche;
- ammaloramento dei serramenti;
- corrosione delle superfici in acciaio e sostanziale non adeguatezza della tipologia di verniciatura all'ambiente aggressivo al quale le porte sono sottoposte;
- infiltrazione nella sottosoglia, dovuta alla realizzazione non corretta delle pendenze o per fronti particolarmente esposti all'azione del vento;
- non predisposizione di serrature elettrocomandate per la futura installazione di comando per l'apertura dotato di badge;

- aree esterne – cedimenti differenziali tra pavimentazione e trave di coronamento palancolato;
- cedimenti su giunti tra edifici che devono garantire la tenuta idraulica;
- difetti superficiali del calcestruzzo;
- vespai superficiali;
- irregolarità superficiali (affioramento dei distanziatori usati per la posa delle armature, sbavature di cls in corrispondenza delle riprese di getto);
- macchie superficiali (causate da scasseranti, percolazioni);
- fori non sigillati (per staffaggi casserature, per iniettori).

Emerge, altresì, che il CVN ha presentato un progetto per il ripristino delle opere civili:

- alla bocca di Lido Treporti per il CTA di aprile 2019 per un importo complessivo di circa 2.000.000,00 euro,
- per la bocca di Chioggia nel CTA di fine aprile 2020 per un importo complessivo di circa 3.600.000,00 euro,
- per la bocca di Lido San Nicolò nel CTA di fine gennaio 2020 per un importo complessivo di circa 4.260.000,00 euro,
- per la bocca di Malamocco nel CTA di fine ottobre 2020 per un importo complessivo di circa 11.690.000,00 euro.

Quindi per i ripristini/completamenti delle opere civili alle Bocche di porto il CVN ha presentato una richiesta di circa €21.550.000,00-, parte a carico del Provveditorato (in quanto miglioramenti) e parte a carico del CVN.

Dette attività sfiorano in modo evidente le tempistiche previste di progetto per ogni singolo lavoro, e comunque nel complesso, la data ultima concordata del 31/12/2018 (prevista nell'atto 8746/2017).

B.1. Conca di Malamocco

La conca di navigazione di Malamocco è chiusa da due porte scorrevoli, dotate ciascuna di un compartimento di zavorra per controllare il peso netto della porta e di un sistema di riduzione dell'attrito per i supporti scorrevoli, basato sul sistema *ahydrofoot*[®]. **A seguito della mareggiata del 5-7 Febbraio 2015, la porta lato mare della conca di Malamocco ha subito grandi danni dovuti a carenze di progetto e/o di valutazione errate dei dati meteo marini e/o di risultati dei test sperimentali iniziali.** La porta lato Laguna, affetta dallo stesso sotto-dimensionamento, nel caso della porta lato mare aperta si troverebbe direttamente esposta

alle mareggiate e non sarebbe in grado di resistere alle stesse. È stato, pertanto, proposto di predisporre un sistema di bloccaggio della porta lato Laguna, che permettesse, a porta chiusa, di resistere a tali sollecitazioni.

Il Consorzio Venezia Nuova, dopo diversi mesi di tentativi infruttuosi di riparazione della porta effettuati con il supporto del Progettista della porta danneggiata, ha affidato direttamente alla S.B.E., Società Belga leader mondiale nella progettazione di porte e conche di navigazione, il progetto per la risoluzione di tale problema.

La società S.B.E. si è avvalsa della collaborazione specialistica di Deltares e Maritime Research Institute Paesi Bassi (Marin) per gli studi marittimi e le prove su modello fisico della nuova porta lato mare. Sulla base dei test dei modelli fisici eseguiti da Marin, SBE ha progettato la nuova struttura della porta lato mare.

La nuova porta è caratterizzata da un peso maggiore di quella originaria danneggiata durante la mareggiata del 5-7 febbraio 2015 e, pertanto, con peso netto di 6000 kN non poteva essere movimentata con il sistema *hydrofoot* che, per questo motivo, è stato sostituito da un sistema di carrelli, *Lower Rolling Wagon*.

Sebbene la porta lato laguna non sia stata danneggiata dalla mareggiata del 5-7 febbraio 2015, è stato deciso ugualmente di cambiare alcuni componenti per aumentarne la resistenza all'azione d'onda. Tale porta non è stata ridisegnata perché opera in condizioni diverse rispetto a quella lato mare.

Il Provveditorato, analizza puntualmente il progetto esecutivo, per il quale nessun maggior onere economico può essere imputato all'Amministrazione Concedente, e l'iter amministrativo per l'affidamento della realizzazione delle porte danneggiate (solo fornitura), evidenziando come, successivamente alla loro posa in opera, effettuata direttamente del Concessionario tramite COMAR Scarl, la mareggiata del 5-7 Febbraio 2015, le rendeva, come detto, inutilizzabili e, quindi, si è dovuto procedere all'affidamento dei lavori di rifacimento e sistemazione delle porte della Conca di Malamocco.

Complessivamente per la sistemazione della Conca di navigazione (rifacimento porta lato mare, installazione rails lato mare mediante habitat e sistemazione e rinforzo porta lato laguna) sono necessari circa 36,5 milioni di euro, riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio che dovrà essere ristorato all'Amministrazione, di cui circa 2,5 milioni per la progettazione, affidata direttamente dal Concessionario a SBE .

Si legge in atti: “ Vale la pena ricordare che la conca di navigazione è rimasta inattiva dalla data dell'evento meteorologico che ha creato il danno, ovvero da Gennaio 2015, fino ad ora e non potrà

essere operativa fino al completamento dei lavori di sostituzione della porta lato mare e relativi collaudi. Durante il periodo trascorso dal danneggiamento non sono state fatte regolari attività di manutenzione e di movimentazione almeno della porta non danneggiata, i cui impianti si sono nel frattempo ammalorati e dovranno essere in gran parte sostituiti.

La conca avrebbe dovuto essere operativa entro il 31/12/2018. Si evidenzia, ad ogni buon conto, che la mancata ultimazione della conca di navigazione e quindi l'impossibilità del suo utilizzo in occasione della messa in funzione del sistema MoSE provoca notevoli ripercussioni sul traffico portuale producendo incertezza su tutto il comparto portuale."

B.2. Impianto elettrico

I progetti esecutivi originari del 2014 riguardavano la fornitura e posa in opera degli impianti elettrici delle tre bocche di porto intesi nella loro interezza, tuttavia, **successivamente all'approvazione dei progetti, gli stessi sono stati frammentati ed assegnati in maniera frazionata ed incoerente a plurime imprese, senza una visione di insieme dell'opera realizzanda.**²¹⁵

Successivamente il Consorzio Venezia Nuova ha presentato diverse ulteriori perizie finalizzate a riorganizzare i residui interventi di completamento dell'impianto elettrico, accorpandoli ed integrando negli stessi le attività necessarie per il loro buon fine, con la finalità di individuare un unico soggetto attuatore (l'impresa affidataria) che assuma la responsabilità di garanzia del funzionamento complessivo e di risultato.

Queste perizie di variante hanno comportato fino ad oggi un aumento del costo dell'impianto elettrico da €.57.329.648,06 a €.84.105.971,05 al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni, aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio che dovrà essere ristorato all'Amministrazione.

²¹⁵ In particolare, le assegnazioni sono state effettuate come di seguito:

- in parte a società terze individuate tramite procedure concorsuali, come nel caso della gara n. 36 aggiudicata all'ATI ABB-Del Fiume, nonché di una serie di gare per la sola fornitura di componentistica elettrica (cavi, passerelle, quadri, etc...);
- in parte a Imprese consorziate, come nel caso della realizzazione del sistema di controllo remoto dei tensionatori in galleria, affidato alla consorziata FIP Industriale, fornitrice anche dei gruppi cerniera-connettore;
- in parte erano destinate a rimanere in capo a COMAR, società consortile a responsabilità limitata costituita nel 2009 tra le Imprese consorziate "Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A.", "Grandi Lavori Fincosit S.p.A." e "Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A."

Di fatto, quindi, COMAR avrebbe dovuto realizzare le attività di completamento degli impianti principali dell'intero Sistema Mose, assolutamente indispensabili per la sua operatività.

Per il completamento dei lavori il CVN sta già predisponendo ulteriori perizie di variante, necessarie per risolvere le problematiche che si riscontrano a mano a mano che i lavori procedono.

Si afferma in atti: *“Da notare che a fronte del contratto assegnato ad ABB in data 15/02/2016, che prevedeva una durata contrattuale di 27 mesi con conclusione prevista il 15/05/2018, le attività sono attualmente ancora in corso, con una durata aggiuntiva che supera allo stato attuale i 30 mesi”*.

B.3. Impianto di controllo ed antintrusione

I progetti esecutivi originari del 2014 riguardavano la fornitura e posa in opera degli impianti di controllo ed antintrusione delle tre bocche di porto intesi nella loro interezza, tuttavia, **successivamente all'approvazione dei progetti, gli stessi sono stati frammentati ed assegnati in maniera frazionata e incoerente a plurime imprese, senza una visione di insieme dell'opera realizzanda²¹⁶**.

Pertanto, il Consorzio Venezia Nuova ha presentato diverse ulteriori perizie finalizzate a riorganizzare i residui interventi di completamento dell'impianto di controllo ed antintrusione, accorpandoli ed integrando negli stessi le attività necessarie per il loro buon fine, con la finalità di individuare un unico soggetto attuatore (l'impresa affidataria) che assuma la responsabilità di garanzia del funzionamento complessivo e di risultato.

Queste perizie di variante hanno comportato fino ad oggi un aumento del costo dell'impianto di controllo ed antintrusione da €39.898.168,94 a €50.489.257,22, al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni, aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio che dovrà essere ristorato all'Amministrazione.

Per il completamento dei lavori il CVN sta già predisponendo ulteriori perizie di variante, necessarie per risolvere le problematiche che si riscontrano a mano a mano che i lavori procedono.

²¹⁶ In particolare, le assegnazioni sono state effettuate come di seguito:

- in parte a società terze individuate tramite procedure concorsuali, come nel caso della gara n. 32 aggiudicata all'ATI ABB-COMES, nonché di una serie di gare per la sola fornitura di componentistica;
- in parte a Imprese consorziate, come nel caso della realizzazione del sistema di controllo remoto dei tensionatori in galleria, affidato alla consorziata FIP Industriale, fornitrice anche dei gruppi cerniera-connettore;
- in parte erano destinate a rimanere in capo a COMAR, società consortile a responsabilità limitata costituita nel 2009 tra le Imprese consorziate "Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A.", "Grandi Lavori Fincosit S.p.A." e "Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A.". Di fatto, quindi, COMAR avrebbe dovuto realizzare le attività di completamento degli impianti principali dell'intero Sistema Mose, assolutamente indispensabili per la sua operatività.

Anche per questo impianto - si legge in atti - "a fronte del contratto assegnato ad ABB in data 30/07/2015, che prevedeva una durata contrattuale di 26 mesi con conclusione prevista il 30/09/2017, le attività sono attualmente ancora in corso, con una durata aggiuntiva che supera allo stato attuale i 38 mesi".

B.4. Impianto meccanico

I progetti esecutivi originari del 2014 riguardavano la fornitura e posa in opera degli impianti meccanici delle tre bocche di porto intesi nella loro interezza, tuttavia, **successivamente all'approvazione dei progetti, gli stessi sono stati frammentati ed assegnati in maniera frazionata e incoerente a plurime imprese, senza una visione di insieme dell'opera realizzanda²¹⁷.**

Pertanto, il Consorzio Venezia Nuova ha presentato diverse ulteriori perizie finalizzate a riorganizzare i residui interventi di completamento dell'impianto meccanico, integrando negli stessi le attività necessarie per il loro buon fine, con la finalità di individuare un unico soggetto attuatore (l'impresa affidataria) che assuma la responsabilità di garanzia del funzionamento complessivo e di risultato.

Queste perizie di variante hanno comportato fino ad oggi un aumento del costo dell'impianto meccanico da €.40.148.118,48 a €.66.254.875,64, al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni e delle gare di sola fornitura, aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio che dovrà essere ristorato all'Amministrazione.

Per il completamento dei lavori il CVN sta già predisponendo ulteriori perizie di variante, necessarie per risolvere le problematiche che si riscontrano a mano a mano che i lavori procedono.

²¹⁷ In particolare, le assegnazioni sono state effettuate come di seguito:

- in parte a società terze individuate tramite procedure concorsuali, come nel caso della gara n. 40 aggiudicata al R.T.I. tra NBI S.p.A. e Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro Ciro Menotti S.p.A., nonché di una serie di gare per la sola fornitura dei compressori, gruppi elettrogeni e componentistica varia;
- in parte a Imprese consorziate;
- in parte erano destinate a rimanere in capo a COMAR, società consortile a responsabilità limitata costituita nel 2009 tra le Imprese consorziate "Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A.", "Grandi Lavori Fincosit S.p.A." e "Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A.". Di fatto, quindi, COMAR avrebbe dovuto realizzare le attività di completamento degli impianti principali dell'intero Sistema Mose, assolutamente indispensabili per la sua operatività.

A seguito del recesso dal contratto da parte dell'ATI tra NBI S.p.A. e Consorzio cooperativo Ciro Menotti, il Consorzio Venezia Nuova ha deciso di assegnare il contratto all'Impresa MATI SUD classificatasi al secondo posto nella procedura di gara.

B.5. Impianto HVAC

Il progetto esecutivo originario degli impianti di ventilazione e condizionamento del 2014 prevedeva, di base, la fornitura e l'installazione di tutti i componenti elettromeccanici e relativi sistemi di controllo (completi di software) degli impianti di ventilazione e condizionamento delle bocche di Lido, di Malamocco e di Chioggia.

La fornitura, l'installazione e i collaudi dei succitati impianti sono poi stati assegnati con procedura di gara d'appalto pubblica, secondo le specifiche di riferimento allegate al progetto esecutivo, all'ATI SIRAM-PEDERZANI Impianti.

Successivamente il Consorzio Venezia Nuova ha presentato diverse ulteriori perizie finalizzate a riorganizzare l'intervento di completamento dell'impianto HVAC, che **hanno comportato fino ad oggi un aumento del costo di tale impianto da €18.544.777,09 a €38.341.882,63**, al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni, **aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio che dovrà essere ristorato all'Amministrazione.**

Per il completamento dei lavori il CVN sta già predisponendo ulteriori perizie di variante, necessarie per risolvere le problematiche che si riscontrano a mano a mano che i lavori procedono.

Si afferma in atti: *“Per questo impianto, a fronte del contratto di fornitura ed installazione dell'intero impianto 'chiavi in mano", assegnato all'ATI SIRAM-PEDERZANI Impianti in data 06/10/2016, che prevedeva una durata contrattuale di 22 mesi con conclusione prevista il 06/08/2018, le attività sono attualmente ancora in corso, con una durata aggiuntiva che supera allo stato attuale i 27 mesi. Ad oggi l'impianto non è ancora completo ed è stato messo in funzione solo in parte”.*

B.6. Impianto rilevazione e spegnimenti incendi

Il progetto esecutivo originario degli impianti di rivelazione e spegnimento incendi del 2014 riguarda la fornitura e l'installazione di tutti i componenti hardware e software necessari per la realizzazione di tali impianti delle bocche di Lido, Malamocco e Chioggia.

La fornitura, l'installazione ed i collaudi dei succitati impianti sono poi stati assegnati con procedura di gara d'appalto pubblica, secondo le specifiche di riferimento allegate al progetto esecutivo, all'Impresa SIRTI SpA.

Successivamente il Consorzio Venezia Nuova ha presentato diverse ulteriori perizie finalizzate a riorganizzare l'intervento di completamento dell'impianto di rivelazione e spegnimento incendi, che hanno comportato **fino ad oggi un aumento del costo di tale**

impianto da €10.473.324,43- a €22.379.461,91-, al netto di quanto già acquistato ed installato durante la costruzione dei cassoni, aumento riconosciuto parzialmente a titolo provvisorio che dovrà essere ristorato all'Amministrazione.

Per il completamento dei lavori il CVN sta già predisponendo ulteriori perizie di variante, necessarie per risolvere le problematiche che si riscontrano a mano a mano che i lavori procedono.

Occorre evidenziare che tutti gli impianti dovevano essere conclusi entro il 31/12/2018.

B.7. Mezzo sostituzione paratoie (*jack-up*)

In vista dei collaudi relativi al sollevamento dello scafo sulle gambe, nei primi mesi del 2015 sono state eseguite una serie di prove di *pre-commissioning*, atte a:

- testare la funzionalità di movimentazione di queste ultime,
- regolare il sistema oleodinamico di comando e controllo
- calibrare il sistema di automazione che le governa.

Fintanto che il jack-up è rimasto in bacino all'asciutto, ovvero fino a poco prima di fine aprile del 2015, è stato possibile effettuare solo movimentazioni parziali delle gambe in virtù della esigua disponibilità di spazio libero al di sotto dello scafo. Da quando il jack-up è stato portato fuori dal bacino e ormeggiato in banchina, a partire dalla fine del mese di aprile del 2015, sono state svolte ulteriori prove di movimentazione delle gambe con il mezzo in galleggiamento, al fine di poter valutare la funzionalità complessiva del sistema gambe (anche sotto carico), propedeutiche all'esecuzione della prova di *commissioning* ufficiale di sollevamento del mezzo sulla piarda, programmata per il 18/05/2015 in contraddittorio con la Direzione Lavori e l'Ente di sorveglianza RINA.

Nel corso di una movimentazione della gamba di prua lato sinistro avvenuta nella mattinata del 12/05/2015 si è verificato l'impuntamento della trave mobile contro la gamba.

Nel mese di marzo del 2016 è stato effettuato il trasferimento del jack-up presso il cantiere navale Rosetti Marino S.p.A. di Ravenna, individuato in via d'urgenza dal Concessionario Consorzio Nuova quale soggetto avente i requisiti e l'idoneità ad eseguire i ripristini e gli adeguamenti funzionali necessari per risolvere le problematiche prima menzionate.

Presso il cantiere navale di Ravenna il CVN, per il tramite della Società Rosetti Marino e della Società FIP Industriale S.p.A., ha eseguito i lavori di sistemazione del *piping* oleodinamico di collegamento tra le HPU di prua e di poppa e le gambe, ha risolto le

interferenze delle capre con le gambe, ha effettuato il completamento/adeguamento funzionale di alcuni sottosistemi impiantistici, ha apportato alcuni aggiustamenti/ottimizzazioni al sistema di ingaggio del telaio pescatore sulle guide capre/gambe e migliorato la cinematica degli attuatori rotanti di quest'ultimo, ha eseguito i test preliminari di movimentazione delle gambe e completato alcune attività di *pre-commissioning*, ha realizzato/completato alcuni lavori di allestimento (passerelle, staffaggi, pagliolati, etichettature impianti, ecc.), ed ha altresì provveduto alla rimessa in marcia ed alla manutenzione conservativa/ordinaria/straordinaria delle macchine e degli apparati di bordo.

Nel mese di novembre del 2016 il mezzo è tornato presso l'arsenale di Venezia.

Ad oggi il mezzo non è stato consegnato all'Amministrazione perché non ha ancora le certificazioni propedeutiche al suo utilizzo in entrambe le configurazioni.

Si legge in atti che: *“A seguito dei precedenti avvenimenti, il CVN ha iscritto diverse riserve nel Registro di contabilità per complessivi €5.292.101,60, nonostante la seguente frase: «... a giudizio dello scrivente consorzio l'impuntamento è scaturito da una errata progettazione attribuibile direttamente al progettista Technital, socio della compagine consortile . . .»*

Va ricordato, infine, che il mezzo è stato posto in funzione ed utilizzato soltanto per l'installazione delle 20 paratoie della bocca di Lido S. Nicolò (configurazione c.d. corta). Per l'installazione delle paratoie della Bocca di Malamocco e della bocca di Chioggia a causa della indisponibilità del mezzo Jack-up si è dovuto utilizzare un mezzo diverso (denominato Cavalletta) allestito dalla società Fagioli S.p.A. con un significativo aggravio dei costi di installazione delle paratoie.”

2.5.7.2 Consorzio Venezia Nuova -Amministrazione Straordinaria e Temporanea: criticità - costi -rimedi

Con riferimento all'andamento dei lavori e criticità riscontrate nell'esecuzione degli stessi, ivi comprese le diffide alle Imprese, il Consorzio Venezia Nuova, nelle persone degli Amministratori Straordinari, ha richiamato, versandole in atti, le seguenti Relazioni:

- *Attività svolta nell'ambito dell'Amministrazione Straordinaria.*
Estratto della relazione – parte tecnica – trimestrale consegnata al Prefetto di Roma in data 26/08/20 con Lett. Prot. 164/R - situazione dei progetti e dei lavori al 30/06/2020;
- *Relazione "Sistema Mose"- Stato di realizzazione delle opere e attività necessarie al suo completamento – 16 aprile 2020.*

Estratto relazione consegnata al collegio Interistituzionale di monitoraggio e verifica – Capitolo 7 – Criticità riscontrate e ripristini -il 17/04/2020 con lett. Prot. 4816/AMS/FO/GF.

Quanto alla prima delle relazioni richiamate, che fornisce la situazione dei progetti e dei lavori al 30 giugno 2020, di interesse ai fini dell'analisi delle criticità riscontrate nell'esecuzione dei lavori, i passaggi di seguito riportati.

Bocca di Lido Treporti

- dopo la consegna lavori degli interventi di inserimento architettonico delle opere di Spalla Est ed Ovest, riuniti in un unico intervento (OP/410-6), sono state completate parte delle lavorazioni in spalla est, **è stata formalizzata la sospensione dei lavori in quanto è in corso l'iter per l'approvazione della variante per l'adeguamento delle soluzioni architettoniche previste: nello specifico sono state definite le soluzioni di variante ed avviate le interlocuzioni preliminari con la Soprintendenza BB.AA.**

Bocca di Lido S. Nicolò

- sono in corso di esecuzione i lavori dell'intervento "*Bocca di Lido S. Nicolò – Spalla Nord (Isola 3° fase) ed edificio di controllo - Inserimento architettonico degli edifici di spalla nord (WBE11) e di spalla sud (WBE5)*" (OP/388-10), che prevede le opere di mascheramento architettonico degli edifici di spalla della bocca di lido S. Nicolò oltre che una fase progettuale di rimodulazione degli aspetti architettonici – **attività portata avanti unitariamente con quella dell'OP/410-6 di cui sopra e, pertanto, come quest'ultima, attualmente in sospensione lavori/attesa della formalizzazione della variante;**
- l'intervento "*Bocca di Lido (San Nicolò) Spalla sud. Opere superficiali di completamento*" (OP/570-2), che prevede la sistemazione/completamento delle pavimentazioni delle aree limitrofe all'edificio di spalla sud, oltre alla demolizione della piarda di cantiere ed il conseguente ripristino delle protezioni con scogliera del profilo di riva, **è in sospensione in attesa dell'approvazione della relativa perizia di variante (CTA giugno).**

Bocca di Malamocco

- proseguono, seppur con le sospensioni di cui all'emergenza epidemiologica tutt'ora in corso, le lavorazioni dell'OP/490-3 "Bocca di Malamocco - Forte S. Pietro 3^a fase - Smontaggio piarda e costruzione scogliera di raccordo - Opere superficiali di completamento lato spalla nord";
- l'OP/391-6 "Bocca di Malamocco: spalla lato nord. Inserimento architettonico delle opere in vista lato spalla nord" e l'OP/374-10 "Bocca di Malamocco: spalla lato sud - inserimento architettonico delle opere in vista lato spalla sud" **sono stati riavviati ai fini del loro completamento e collaudo, con specifico riferimento alla control room di spalla sud;**
- sono stati avviati anche i lavori dell'OP/415-19 "Bocca di Malamocco e Lido S. Nicolò - Rimozione dell'area di prefabbricazione e varo dei cassoni di barriera a Malamocco - 1° stralcio - demolizione piastre di prefabbricazione" per la rimozione del rilevato di prefabbricazione dei cassoni;
- è in fase di istruttoria il progetto esecutivo per gli interventi di ripristino dello "stato zero" delle infrastrutture civili, conseguente all'attività di verifiche delle opere eseguite con stesura degli stati di consistenza. **Detto intervento prevede sia lavori di completamento opere sia interventi di ripristino di vizi e/o difettosità che nel frattempo sono state rilevate, i cui oneri saranno oggetto di imputazione da parte del Consorzio Venezia Nuova alle imprese esecutrici.**

Bocca di Chioggia

- Seppur con le sospensioni di cui all'emergenza epidemiologica tutt'ora in atto, **proseguono le attività degli interventi "abbandonati" dall'impresa Mantovani e riassegnati ad altre imprese** quali l'OP/542-3 "Porto rifugio lato mare" e l'OP/447-2 "Edificio di controllo conche". Per il primo si segnala il favorevole esame di una prima perizia di variante che ha integrato l'intervento con la sistemazione definitiva di una parte della scogliera lato mare. Inoltre, sono in corso le attività per la ripresa dell'intervento OP/582 " - Edificio controllo - Spalla sud" (**attualmente in sospensione parziale**), l'intervento OP/443-11 "Spalla Sud. Muri paraonde, scogliera lato mare, coperture removibili botole e pavimentazione esterna edifici stoccaggio gasolio e raffreddamento compressori "A" e "B" - al fine di completare in particolare il muro paraonde di spalla - e l'intervento OP/626 "Nuovo faro Spalla Sud", che prevede le opere il nuovo faro della bocca di Chioggia, per il quale viene segnalato il favorevole

- esame al CTA di una perizia di variante esplicativa delle somme a disposizione per la struttura metallica a supporto della lampada del faro. Per il proseguo delle attività, anche per i successivi sviluppi progettuali, si rappresentava di essere in attesa della conclusione dell'iter autorizzativo da parte della Soprintendenza BB.AA. sulla configurazione finale delle opere civili ed architettoniche della spalla sud in proposito evidenziando l'intervenuta redazione di apposita Relazione Paesaggistica;
- in fase di ultimazione **l'OP/584-2** *“Bocca di Chioggia: spalla nord - sistemazioni superficiali inserimento architettonico dell'edificio di spalla e delle aree superficiali”*;
 - è stato ultimato l'intervento *“Bocca di Chioggia-spalla sud: scalo d'approdo lato laguna. Sottoservizi e riempimenti di spalla”* (**OP/443-10**), che ha realizzato il pacchetto pavimentazioni (sottofondi, finitura superficiale esclusa) e le predisposizioni impiantistiche nell'area impianti di spalla sud;
 - proseguono, seppur a rilento, a causa di problematiche connesse con l'impresa esecutrice Lorenzon, le attività di cui all'intervento **OP/447-1B** per la fornitura e completamento delle porte delle conche di navigazioni della bocca di Chioggia **di cui è stata approvata anche un'ulteriore perizia di variante per adeguamenti impianti**;
 - anche per la bocca di Chioggia, come per quella di Malamocco, è stato favorevolmente esaminato dal CTA del Provveditorato anche il progetto esecutivo per gli interventi di ripristino dello *“stato zero”* delle infrastrutture civili, conseguente all'attività di verifiche delle opere eseguite con stesura degli stati di consistenza. **Detto intervento prevede sia lavori di completamento opere sia interventi di ripristino di vizi e/o difettosità che nel frattempo sono state rilevate, i cui oneri saranno oggetto di imputazione da parte del Consorzio Venezia Nuova alle imprese esecutrici.**

Sempre in relazione alla bocca di Chioggia, la richiamata Relazione evidenzia, inoltre:

- altri progetti esecutivi favorevolmente assentiti e, in particolare la WBE12 di spalla Sud per il completamento muro ed edificio magazzino lato mare ed il muro antintrusione lato interno (intervento finanziato parzialmente) e la WBE 4 per il completamento del porto rifugio e la demolizione della piarda lato laguna;
- la prosecuzione, in tutte e tre le bocche di porto, le attività di presidio operativo con imprese consorziate al fine di garantire un servizio di gestione logistica delle aree di cantiere, venute a mancare negli anni a seguito delle vicende che hanno riguardato

le tre grandi imprese della compagine consortile - Mantovani S.p.A., Grandi Lavori Fincosit S.p.A. e Condotte S.p.A. - **con un sostanziale abbandono dei cantieri e delle aree di competenza e l'uscita di fatto dall'operatività della compagine consortile.**

Emerge, altresì, che trasversalmente a tutte le bocche di porto/barriera, è in corso di esecuzione l'intervento **OP/603** - "*Monitoraggio Geomatico delle barriere del MOSE - Integrazioni del sistema*" che prevede interventi di verifica dei giunti tra i cassoni di barriera e la sistemazione/implementazione dell'impianto di misurazione/monitoraggio dei cedimenti tra i cassoni, per tutte e quattro le barriere alle bocche di porto.

In particolare, si afferma che sono state effettuate le ispezioni su 2 giunti di ogni barriera ed avviate le installazioni relative al nuovo sistema di misurazione dei cedimenti. Vengono, quindi, riepilogati i risultati delle verifiche effettuate in campo, quali rilevati alla data del 30 giugno 2020. La situazione che ne emerge è di seguito riportata.

ISPEZIONI E CONTROLLI SUI GIUNTI "GINA" ED "OMEGA" DEI CASSONI DELLE BARRIERE

Le ispezioni, i controlli e tutte le attività inizialmente previste nell'OP 603 da svolgere da parte di Trelleborg che è anche fornitore dei giunti "*Gina*" ed "*Omega*", sono terminate. In data 04/08/20, a cura dell'Impresa, sono stati riemessi -opportunamente integrati e revisionati- i report finali dei controlli eseguiti sui giunti tra cassoni di spalla e primo cassone di soglia a tutte le barriere.

I risultati, ivi comprese le criticità riscontrate, sono i seguenti:

1. la deformazione dei giunti sembra nella norma nelle quattro barriere;
2. è stata **riscontrata presenza di acqua tra i giunti "Gina" ed "Omega"**;
3. **alcuni elementi (*clampe* giunti - ossia i sistemi di fissaggio alle opere di cemento armato) sono stati realizzati in maniera difforme da progetto (con spigoli vivi anziché arrotondati) e possono potenzialmente creare danneggiamenti in caso di deformazioni elevate del giunto;**
4. **i test di pressatura eseguiti nei giunti della barriera di Treporti hanno dato tutti esito negativo (ovvero, una volta raggiunta la pressione di 1,65 bar all'interno dell'intercapedine tra giunto "Omega" e giunto "Gina", questa non si è mantenuta, con l'accettabilità del 10% di perdita, per 24h ma si sono registrate perdite maggiori).** In relazione a tale criticità viene affermato che sarebbero state svolte, a cura della Trelleborg, attività specifiche sui giunti di Lido Treporti con specifiche

tecnologie sonore e con vernici colorate per la localizzazione del non corretto serraggio delle *clampe* del giunto Omega nelle gallerie principali e di drenaggio, il ripristino dello stesso e la ri-esecuzione delle prove in pressione dei giunti. Viene, altresì, precisato che, in seguito, si sarebbe potuto procedere all'addebito delle eventuali spese all'Impresa Mantovani realizzatrice delle opere e che, in caso di reiterato nuovo esito negativo della prova di pressione si sarebbe proceduto con Trelleborg e il progettista ad un'attenta analisi dei risultati e una valutazione di intervento integrativo in base a costi/tempi/risultati/manutenibilità ecc.;

5. **sono stati riscontrati negli angoli di clampaggio dei giunti "Omega" bulloni con lunghezze non adeguate (filettature non esterne al dado) che potrebbero determinare**, in caso di condizioni a contorno gravose quali terremoto, **stress localizzati**. In relazione a tale criticità viene affermato che sarebbe stato avviato, a cura della ditta Trelleborg, uno specifico test di simulazione in laboratorio su un giunto Omega e relativa *clampa* non adeguatamente arrotondata negli spigoli (come riscontrato in sito) di massima deformata, schiacciamento e strisciamento della gomma sullo spigolo (condizioni di carico più critiche a favore di sicurezza) e verifica degli eventuali danni sulla gomma costituente il giunto. A seguito di tale simulazione sarebbe poi stato *"adeguatamente aggiornato il piano di manutenzione dei giunti e fornite le prescrizioni da rispettare durante la vita utile degli stessi; la deformata e le condizioni a contorno "pessimistiche", a favore di sicurezza, per la vita utile degli elementi verranno inserite nei piani di manutenzione ed ispezione aggiornati come "key point" da monitorare"*;
6. su alcuni dadi dei bulloni che ancorano il giunto "Omega" si è riscontrata la presenza di un "layer" di ossidazione probabilmente **dovuto all'utilizzo di chiave dinamometrica non adatta per il materiale degli stessi durante le operazioni di serraggio**;
7. sui giunti di Chioggia sono state evidenziate alcune criticità inerenti le capacità residue dei giunti comportate alla vita utile dei giunti stessi, in condizioni ambientali contorno determinate e con sisma. Anche per tale criticità viene affermato che sarebbero state svolte, a cura di Trelleborg, attività specifiche sui giunti intermedi della galleria principale di Chioggia integrativi rispetto a quelli già ispezionati ed analizzati;
8. presenza di grasso nel sistema di ancoraggio del giunto "Omega".

Gli Amministratori Straordinari rappresentano, altresì, nella Relazione richiamata, che tutti i costi che si svilupperanno per criticità e non conformità delle opere svolte dalle precedenti imprese verranno opportunamente quantificate e poi si procederà alla richiesta dei danni alle stesse.

INSERIMENTI ARCHITETTONICI ALLE BOCCHE

Su richiesta degli Amministratori Straordinari sono state redatte dal progettista le linee guida per la definizione dei seguenti aspetti e/o interventi di completamento e/o correttivi:

- Minor impatto ambientale;
- Manutenzione delle aree/piazzali edifici alle bocche (problematiche guano volatili, ecc.);
- Valutazione aspetti manutentivi degli inserimenti architettonici e accessibilità in copertura dove è presente parte dell'impiantistica e modalità di smontaggio e sostituzione della stessa nel tempo;
- Valutazione possibile soluzione protezione dalle intemperie (ad esempio grandine) dei macchinari presenti in copertura degli edifici;
- Valutazione di calcolo raffiche di vento (trombe d'aria locali) sugli elementi degli inserimenti architettonici e quelli di protezione degli impianti;
- Valutazione degli aspetti manutentivi delle strutture metalliche ricoperte da "verde naturale", con le note problematiche delle strutture in acciaio e del verde naturale esposti in fregio al muro paraonde.

Quanto agli inserimenti architettonici a fronte dei progetti elaborati, gli Amministratori Straordinari, sulla base delle linee guide elaborate dallo IUAV -Istituto Universitario di Architettura di Venezia -, hanno richiesto una revisione delle soluzioni da applicare alle varie barriere in quanto le proposte progettuali sottomesse risultano di difficile manutenibilità e con costi molto elevati.

Hanno, altresì, richiesto la elaborazione di soluzioni tecniche ed economiche standard per i diversi interventi idonee a soddisfare esteticamente l'inserimento paesaggistico con la riduzione dei costi, soprattutto quelli di gestione futura.

Si afferma in relazione che *"tali soluzioni sono inoltre in corso di valutazione relativamente agli aspetti inerenti la sicurezza delle aree alle bocche, degli edifici sia di spalla che tecnologici e al progetto degli impianti antintrusione"*.

In relazione, poi, alla situazione dei progetti e dei lavori impiantistici eseguiti alle bocche di porto viene evidenziato che *“da Gennaio 2020 è stato richiesto da parte del Commissario straordinario del sistema Mose Arch. Spitz, con il fine di raggiungere l’obiettivo di eseguire i sollevamenti in condizioni meteo marine crescenti entro la fine dell’anno 2020 alle quattro barriere, di riorganizzare e valutare le attività civili ed impiantistiche strettamente necessarie ai sollevamenti delle paratoie come da cronoprogramma consegnato a gennaio. In base a tale richiesta gli Amministratori straordinari si sono immediatamente attivati al fine di rendere note tutte le attività strettamente necessarie per raggiungere tali obiettivi e quali eventualmente rinviabili anche a fronte degli stanziamenti fino ad ora ricevuti dal Consorzio da parte del Provveditorato e degli stanziamenti non ancora pervenuti.*

È stato pertanto elaborato un riepilogo generale sia delle opere civili che di quelle impiantistiche e ad ogni attività è stato assegnato un livello di priorità, l’obbiettivo di tale documento consegnato dagli Amministratori era di evidenziare e far comprendere meglio tutto ciò che è strettamente necessario:

- *a completare l’opera;*
- *ai sollevamenti barriere;*
- *al commissioning dell’opera;*
- *al sistema di manutenzione conservativa delle opere fino alla consegna dell’impianto;*
- *al sistema di manutenzione strettamente collegato alle paratoie fino alla consegna dell’impianto.”*

Oggetto	Livello di priorità
Opera e/o attività fondamentali per il funzionamento delle barriere	1
Opera e/o attività utili per il funzionamento delle barriere ma non indispensabili	2
Opera e/o attività differibili	3

Nella relazione vengono, quindi, evidenziati con riferimento agli impianti il fulcro del sistema Mo.S.E. le diverse attività con le relative attività.

Emerge, quindi, che gli Amministratori, sulla base di tali esigenze ed in base ai finanziamenti disponibili, hanno riorganizzato a livello generale tutte le attività richiedendo anche una riorganizzazione alle imprese impiantistiche al fine di portare avanti alcune attività di cronoprogramma e posticiparne altre meno prioritarie, con lo scopo di rispettare le due date fondamentali nel cronoprogramma dei sollevamenti delle paratoie²¹⁸.

²¹⁸ La prima di fine maggio con il doppio sollevamento delle schiere di paratoie a Malamocco e Chioggia e la seconda di fine giugno con il sollevamento di tutte e quattro le schiere di paratoie.

Gli Amministratori Straordinari, espongono, quindi, i risultati conseguiti positivi alla data del 30 giugno 2020²¹⁹ in proposito evidenziando come la riorganizzazione dagli stessi messa in atto abbia “*permesso di eseguire il calendario dei sollevamenti delle paratoie programmate anche integrato*”, rappresentando, altresì, che “*oltre ai sollevamenti funzionali delle paratoie alle diverse barriere previsti da cronoprogramma generale OP 624 verranno eseguiti come già evidenziato sollevamenti contemporanei di tutte le schiere delle paratoie alle barriere; sono previsti indicativamente per l’11/09/2020, 09/10/2020 e 27/10/2020*”.

Altra tematica su cui gli Amministratori Straordinari hanno posto attenzione concerne il progetto di avviamento AVV.08 “*Collaudo integrato e prestazionale - Commissioning degli impianti*” che, si afferma in relazione, è stato “*consegnato dagli Amministratori straordinari al Commissario Straordinario del sistema Mose Arch. Spitz e al Provveditore, a fine marzo, sono state avviate e sono in corso le attività di commissioning dei componenti, dei singoli sistemi e poi si procederà al commissioning dei sistemi integrati, nonostante non sia ancora pervenuta la messa a disposizione dei finanziamenti. Le attività impiantistiche proseguono a tutte le barriere ed in merito si evidenziano gli sforzi svolti dagli Amministratori straordinari al fine di:*

ottenere la riorganizzazione per l’accelerazione delle lavorazioni alle diverse barriere da parte delle imprese;

mantenere, nonostante le innumerevoli difficoltà finanziarie, le date del cronoprogramma integrativo dei sollevamenti delle paratoie alle barriere, richiesto dal Commissario Straordinario e dal Provveditore;

integrare proprio a fronte di questa accelerazione delle attività impiantistiche in campo, la struttura della Direzione Lavori;

avviare, nonostante le innumerevoli difficoltà finanziarie e le criticità riscontrate, le attività di commissioning dei sistemi degli impianti.”

²¹⁹ In proposito viene evidenziato che: il 31/05/2020 si è svolto con esito positivo il sollevamento contemporaneo delle paratoie alle barriere di Malamocco e Chioggia (**test previsto da cronoprogramma e rispettato**); il 07/07/2020 si è svolto con esito positivo il sollevamento contemporaneo delle paratoie alle barriere di Lido Treporti e Lido San Nicolò (**test non previsto da cronoprogramma originario e quindi integrativo**). Tale test ha permesso la verifica di tutte le attività impiantistiche e di aggiornamento software eseguite fino a tale data (messa in funzione linea impiantistica “B” aggiornamento software da Rockwell ad ABB) e di svolgere un pre-test utile per il sollevamento generale delle quattro barriere contemporaneamente;

il 10/07/2020 si è svolto con esito positivo il sollevamento contemporaneo delle paratoie alle quattro barriere, con la presenza delle autorità. Si evidenzia che per la prima volta dall’inizio delle opere del sistema Mose sono state sollevate tutte e quattro le schiere e per la prima volta nella storia la laguna è risultata completamente separata dal mare;

il 07/08/2020 si è svolto nuovamente il sollevamento contemporaneo delle paratoie alle quattro barriere con esito positivo.

Ciò evidenziato, gli amministratori Straordinari riepilogano sinteticamente lo stato avanzamento attività impiantistiche alle barriere al 30/06/2020. Questi sono esposti analiticamente nella richiamata Relazione sulla *“Attività svolta nell’ambito dell’Amministrazione Straordinaria. Estratto della relazione – parte tecnica – trimestrale consegnata al Prefetto di Roma in data 26/08/20 con Lett. Prot. 164/R - situazione dei progetti e dei lavori al 30/06/2020”*, pagine da 14 a 20²²⁰.

SITUAZIONE DEI PROGETTI E DEI LAVORI CIVILI ED IMPIANTISTICI ESEGUITI IN AREA ARSENALE

Quanto ai lavori di civili ed impiantistici eseguiti in Area Arsenale, si afferma nella relazione che, nonostante le difficoltà lega all’emergenza epidemiologica Covid-19:

- sono proseguiti i lavori di sistemazione della Tesa 112 (**OP/593**), destinata a realizzare la sala controllo e la prima perizia di variante, che ha introdotto alcuni necessari adeguamenti per le parti impiantistiche, è stata favorevolmente assentita al CTA;
- **l’OP/576** relativo all’Edificio 74 è in fase di riavvio, a seguito del subentro ad una nuova impresa consorziata;
- dopo il completamento degli interventi di verifica e manutenzione urgenti previsti presso il bacino di carenaggio n. 3 (nell’ambito **dell’OP/614**), finalizzati a ripristinarne la funzionalità (compresa la riclassificazione RINA della barcaporta), sono state avviate le attività necessarie alla manutenzione del *jack-up* e funzionale anche a completarne il collaudo finale;
- i progetti esecutivi per la sistemazione delle tese 107 e 110 sono stati inviati al Provveditorato per l’esame da parte del CTA;
- sul tema più generale relativo al completamento delle infrastrutturazioni funzionali al Sistema MOSE in area Arsenale ed alla funzione da attribuire all’area ex Pagnan a Porto Marghera, specificatamente per la manutenzione delle paratoie, sono intercorse ulteriori interlocuzioni tra il Consorzio Venezia Nuova ed il Provveditorato Interregionale alle OO.PP., al fine di addivenire alla definizione dei layout funzionali delle due aree ed attivare così le progettazioni e le procedure amministrative necessarie alle approvazioni degli enti preposti.

²²⁰ Il resoconto analitico espone la situazione in relazione al Sistema elettrico definitivo; al completamento degli impianti meccanici alle bocche di porto; al Sistema di comando e controllo del Mose; al Sistema di rivelazione e spegnimento incendi; agli Impianti di ventilazione e condizionamento (HVAC).

Emerge dalla relazione che, al 30 giugno 2020, si era *“ancora in attesa di ricevere le indicazioni definitive anche sulla base della documentazione elaborata, ed ai numerosi solleciti, nel merito dal Consorzio ed inviata al provveditorato (MasterPlan e studi di fattibilità)”*.

Il CVN evidenzia, altresì, *“che la gara di manutenzione delle paratoie di Lido Treporti (finanziata unicamente per due paratoie e non per tutta la schiera) è al momento ancora bloccata per tutti i ricorsi fatte dalle diverse imprese in sede di gara. Tale aspetto dovrà sbloccarsi al più presto, come più volte evidenziato, al fine di poter almeno iniziare a fare le manutenzioni straordinarie ed ordinarie su due paratoie prototipali. Si evidenzia comunque che gli Amministratori Straordinari hanno richiesto e fatto svolgere attività di controllo dello stato conservativo della superficie verniciata delle paratoie e visiva per quanto possibile degli anodi sacrificali durante i sollevamenti delle barriere, al momento sembrerebbero in buone condizioni anche quelle posate per prime (Lido Treporti). Si prevede che tali circostanze possano essere sbloccate verso la fine dell'anno 2020, l'udienza è stata fissata per il 07 ottobre 2020”*.

Infine, in relazione al sollevamento e alla manutenzione delle paratoie, nella relazione è riportato il riepilogo generale di tutti i test di sollevamento paratoie eseguite a tutte le barriere fino al 30 giugno 2020.

Il dettaglio analitico delle criticità riscontrate fino alla data del 16 aprile 2020, è contenuto nella seconda delle relazioni richiamate dagli Amministratori Straordinari, ossia in quella denominata *“Relazione "Sistema Mose"- Stato di realizzazione delle opere e attività necessarie al suo completamento – 16 aprile 2020 si evidenzia che la medesima riporta un riepilogo delle criticità riscontrate alla data del 16 aprile 2020”* nella quale si specifica, tra l'altro, che criticità esposte sono le più significative e *“attualmente in progress”*, che le stesse sono riconducibili ad attività svolte dalla società consorziate antecedentemente il mese di dicembre 2014 e che l'importo stimato al 16 aprile 2020 per la risoluzione delle criticità realizzative e/o per colmare le carenze di progetto elencate si attesta a circa € 175.000.000 pari a circa il 3,2% dell'importo complessivo dei lavori, escluso l'importo della gara di partenariato per interventi migliorativi e manutenzioni decennali nelle gallerie. Viene specificato, altresì, che l'importo indicato è suscettibile di variazioni in base alle criticità che eventualmente emergeranno nella fase di *commissioning* degli impianti e dei sistemi integrati.

Di seguito si riporta il prospetto riepilogativo delle criticità al 16 aprile 2020.

RIEPILOGO CRITICITÀ AL 16 APRILE 2020 RISCONTRATA DURANTE L'AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA DEL CVN		
IMPORTI PRESUNTI	CRITICITÀ RISCONTRATA	ATTIVITÀ SVOLTA ED <i>IN PROGRESS</i> PER LA RISOLUZIONE DELLA CRITICITÀ
70.000.000 €	1. Carenze di progetti impiantistici oggetto di gara europea (attività mancanti)	Sono state elaborate le relative perizie di variante per colmare le lacune riscontrate per un importo complessivo di opere di circa 70.000.000 euro
1.800.000 €	2. Oscillazione paratoie	È stato presentato il progetto di avviamento AVV.12 per la sperimentazione e verifica dei fenomeni di oscillazione direttamente in sito al fine di mettere fine alle continue polemiche sulla risonanza (progetto AVV.12)
9.000.000 €	3. Anomalo accumulo di sedimenti, rispetto alle previsioni, alle bocche di porto con particolare riferimento alla bocca di Lido Treporti	Il progettista sta predisponendo un progetto ad hoc per la realizzazione della nuova testata di aspirazione da sperimentare in sito e poi utilizzare per la realizzazione del “mezzo rimozione sedimenti”
1.000.000 €	4. Giunti gina ed omega (presenza acqua tra i giunti, elementi difformi da progetto, esito negativo test pressatura giunti, ecc.)	Nell'ambito dell'OP 603 sono state svolte le attività di ispezione sui giunti “gina” ed “omega” di tutti i cassoni di spalla alle diverse barriere. Trelleborg dovrà procedere all'integrazione dei rapporti finali come richiesto, all'elaborazione del piano di attività integrative da eseguirsi visti i risultati ottenuti e all'aggiornamento del piano di ispezione e manutenzione dei giunti
1.200.000 € (per manutenzioni) 4.000.000 € (per verifica tesatura, ritesatura e fornitura attrezzatura per future attività manutenzione)	5. Fenomeni di corrosione sulle barre inghisaggio elementi femmina e ritesatura delle barre	Per quanto riguarda il riscontro delle corrosioni sono state fatti interventi di ispezione e manutenzione specifica (ricoprimento con paste e protezione con “cappellotti”) e le ispezioni proseguiranno come previsto negli aggiornamenti dei piani di manutenzione delle barriere. In seguito a verifica della tesatura residua delle barre di inghisaggio si sono riscontrati alcuni valori anomali, pertanto in coordinamento con i collaudatori statici è stato predisposto un progetto ad hoc per la verifica con sistema meccanico della tesatura delle barre e la ritesatura delle stesse. Il progetto è stato sottomesso più volte al Provveditorato
Per predisposizione n.12 steli di scorta 1.150.000 € Per sostituzione complessiva steli 34.000.000 € Solo scorte per n.8 steli identici a quelli esistenti 500.000 €	6. Fenomeni di corrosione degli “Steli tensionatori” dei gruppi di aggancio delle paratoie	È stato predisposto il progetto per la sperimentazione e la realizzazione di tensionatori in acciaio superduplex (gennaio 2019) che è stato ripresentato in CTA ad Aprile 2020 in quanto non ancora approvato e urge la predisposizione delle nuove scorte di steli tensionatori. Come richiesto dal Provveditorato è stata anche svolta la gara di partenariato sull'intero gruppo cerniera che è in attesa di valutazione della ridefinizione della commissione di gara e priva di copertura finanziaria

<p>35.000.000 €</p>	<p>7. Disservizio, con ingenti danni, della porta lato mare della conca di navigazione della barriera di Malamocco a seguito della mareggiata del 5-7/02/2015, necessità di rinforzo/zavorramento porta lato</p>	<p>È stato predisposto il progetto esecutivo della porta lato mare e il progetto preliminare design & built per il rinforzo porta lato laguna. L'impresa affidataria ha presentato un progetto esecutivo con un aumento ingiustificato dei costi da circa 30 mln € (complessivo per i due tender) a circa 45 mln € con delta pari a circa 15 mln €.</p> <p>Si procederà invece a breve alla realizzazione della chiusura della conca lato laguna e ai relativi interventi sulla porta stessa.</p>
<p>Per elaborazione modello fisico nuova soluzione 150.000 €</p> <p>Da diffida totale 4.700.000 €</p> <p>Per interventi definitivi risoluzione criticità 8.000.000 €</p>	<p>8. Necessità di ulteriori rinforzi al piede della cosiddetta "Lunata" di Lido</p>	<p>Sono stati realizzati gli interventi di messa in sicurezza della diga provvisori ed è stato presentato il progetto per la realizzazione della sperimentazione su modello fisico dell'intervento definitivo da realizzarsi sulla Lunata</p>
<p>7.000.000 €</p>	<p>9. Malfunzionamenti ripetuti del mezzo per la posa e rimozione delle paratoie definito Jack Up "Mose I</p>	<p>Il mezzo è stato mantenuto con attività straordinarie e ha realizzato la posa delle paratoie a Lido San Nicolò, attualmente è in bacino per gli interventi di manutenzione ordinaria previsti da piano di manutenzione</p>
<p>4.500.000 €</p>	<p>10. Fenomeni di corrosione di tubazioni in acciaio inox ubicate nelle gallerie impiantistiche delle bocche di Lido Treporti e Malamocco</p>	<p>Sono stati eseguiti gli interventi di riparazione temporanea delle tubazioni funzionali per i test di sollevamento delle paratoie, è stato aggiornato il piano di ispezione e manutenzione ed è stato consegnato il progetto di sostituzione delle tubazioni alle barriere di Lido Treporti e Malamocco, (in acciaio con PREN più elevato), dovrà essere risottomesso in base alla nuova scelta materiale e dovranno essere organizzate le attività in base anche ai lavori impiantistici alle barriere e ai sollevamenti delle paratoie</p>
<p>Per sostituzione complessiva delle valvole stimati 11.000.000 €</p>	<p>11. Malfunzionamenti valvole ITALVALV corpo valvola e attuatori</p>	<p>Il CVN ha fatto eseguire dal RINA specifiche analisi sia sul corpo valvola che sugli attuatori, sono stati consegnati i rapporti finali che sono poi stati trasmessi alle imprese fornitrici GLF e Mantovani con le relative diffide. Sono state predisposte dal Progettista specifiche per la verifica in campo della regolazione / taratura delle valvole e specifiche per lo smontaggio in campo e relativa pulizia delle stesse, a breve verranno avviate le attività alla barriera di Chioggia.</p> <p>Sono state anche attivate le richieste per predisporre le scorte delle valvole da avere durante i sollevamenti funzionali delle paratoie per l'anno 2020.</p>
<p>Importo da diffida – 3.550.000 €</p>	<p>12. Non conformità forniture fender OP 374-10 e OP 391-6</p>	<p>Il CVN attraverso laboratori accreditati e i collaudatori statici ha fatto svolgere tutte le prove sui campioni dei fender prelevati in sito (schiacciamento, analisi chimiche e meccaniche), i risultati hanno fornito esiti negativi pertanto i collaudatori statici hanno emesso il "non collaudo della fornitura – rigetto" e tale documentazione è stata inoltrata all'impresa fornitrice Mantovani con la relativa diffida</p>

Importo da diffida -332.000 €	13. Malfunzionamenti a Lido Treporti - Strumentazione- Misuratori di livello- Misuratori di portata di scarico acqua ed inclinometri	Tale strumentazione – forniture è previsto di sostituirla durante la manutenzione ordinaria e straordinaria delle paratoie di Lido Treporti come da progetto consegnato.
700.000 € (importo presunto)	14. Non adeguata realizzazione staffature tubazioni nei locali connettori alle diverse barriere	Sono state avviate e terminate le integrazioni dei supporti delle tubazioni nei locali connettori di testata. Sono state avviate e in parte concluse le attività di integrazione dei supporti delle tubazioni nei locali tecnici intermedi in galleria e della linea B delle tubazioni. Il Progettista sta elaborando la <i>stress analysis</i> e sono state avviate le attività di monitoraggio in campo dell'accelerazione delle tubazioni (durante la fase di cambio di stato aria – acqua) nelle tubazioni stesse. A breve in seguito a stato di fatto complessivo delle opere ed attività integrative realizzate verranno predisposte le eventuali richieste danni/diffide in merito ai supporti non adeguati e/o non realizzati.
Importi da diffide	15. Non adeguata realizzazione sistema protezioni catodiche “attive” a quota +0,50 intradosso solette dei cassoni di spalla – Bocca di Lido San Nicolò – Malamocco e Chioggia	Il Progettista ha predisposto il progetto di risoluzione delle criticità alle diverse barriere, che sono stati inseriti nei progetti di ripristini delle criticità opere civili approvati ultimamente dal PIOPP, le attività sono in corso di avvio con le imprese consorziate.
Importi da diffide	16. Opere civili – criticità varie riscontrate durante gli stati di consistenza (riscontri acqua nei locali, non completamento dei servizi e dei collegamenti, porte REI danneggiate, non adeguato sistema smaltimento delle acque, realizzazione pavimentazioni, ecc.)	Il Progettista ha predisposto il progetto di risoluzione delle criticità alle diverse barriere, che sono stati inseriti nei progetti di ripristini delle criticità opere civili approvati ultimamente dal PIOPP, le attività sono in corso di avvio con le imprese consorziate. Tale documentazione è stata inoltrata all'impresе realizzatrici delle opere con le relative diffide.
Importi da diffide	17. Non consegna completa dei certificati materiali in alcune OP	Sono stati fatti numerosi solleciti all'impresa da parte del Concessionario, del Direttore Lavori e dei collaudatori statici e da ultimo nella diffida fatta all'impresa Mantovani è stata ribadita la non collaudabilità degli interventi se non previa consegna della documentazione prevista da normativa vigente.

<p>Importi da diffide</p>	<p>18. Consegna di elaborati “as built” non conformi</p>	<p>Tali numerose non conformità degli <i>as built</i> (approvati dalla Direzioni Lavori) sono state riscontrate durante le attività di ispezione e manutenzione eseguite ad esempio alla barriera di Treporti e/o nelle analisi della documentazione allegata alle Relazioni a Strutture Ultimate. Sono state più volte evidenziate e ne è stata richiesta la correzione. Non avendo ottenuto riscontro le non conformità sono state integrate nelle diffide alle imprese. Nel frattempo, si sta provvedendo a verificare direttamente in campo e ad aggiornare man mano gli elaborati</p>
<p>Importo da quantificare in base a quelle che saranno le prescrizioni dell’Arpa e del NOE</p>	<p>19. OP 532 caratterizzazione sedimenti invio documentazione NOE</p>	<p>In data 29/01/18 sono stati trasmessi dagli Amministratori Straordinari i pareri espressi da un gruppo di esperti in tematiche ambientali in merito alla correttezza della gestione dei sedimenti nell’ambito degli interventi di ripristino morfologico ed ambientale dell’area Canale Bastia OP 532 al nucleo NOE e all’ARPA per opportune valutazioni e relative attività di indagine. Sono state poi avviate e si sono concluse le attività di integrazione di indagini e a breve verranno trasmesse al NOE le ulteriori relazioni degli esperti in merito a queste ultime analisi svolte.</p>
<p>Non ancora esattamente quantificabili</p>	<p>20. Non presenza di un piano generale di ispezione e manutenzione degli interventi dei palancolati/ marginamenti di porto Marghera</p>	<p>Sulla base di una specifica richiesta della Commissione parlamentare, sono state realizzate in campo indagini sullo stato di conservazione dei confinamenti “palancolati” nell’area di Porto Marghera è stata elaborata specifica relazione di calcolo dello stato di fatto degli stessi e calcolo rispetto alla vita utile dei marginamenti. Sono state elaborate specifiche integrative di ispezione in sito dello stato dei tiranti dei palancolati e dei sistemi dei pozzetti di drenaggio (a breve inizieranno le attività in campo). È stata elaborata una specifica in merito al calcolo dei flussi nei varchi ancora aperti del palancolato ed in corso di stesura finale un elaborato contenente le linee guida per l’ispezione e la manutenzione delle opere realizzate che verrà consegnato al Provveditorato.</p>
<p>300.000 € (importo presunto)</p>	<p>21. Criticità impiantistiche e civili riscontrate nel Baby Mose che difende il centro storico di Chioggia (quali ad esempio tubazioni oleodinamiche danneggiate, ecc.)</p>	<p>È in corso di elaborazione uno specifico progetto per i ripristini delle criticità riscontrate e le migliorie utili per la gestione funzionale del sistema di barriere, il progetto è stato sottomesso al PIOPP e verranno avviate le attività con le imprese consorziate.</p>

<p>600.000 € (per attrezzatura ritesatura barre inghisaggio femmine – n.2 Kit + ricambi)</p> <p>380.000 € (per i carelli, il banco mobile di lavoro e gli anelli distanziatori – attrezzatura smontaggio e rimontaggio steli tensionatori in barriera)</p>	<p>22. Acquisto di fornitura quali ad esempio per smontaggio steli tensionatori, montaggio maschi, ritesatura femmine non più in possesso del CVN in quanto l'impresa consorziata è andata in concordato</p>	<p>Le attrezzature utili per i gruppi cerniera erano state predisposte nell'ambito di OP da parte di FIP. L'impresa è andata in concordato preventivo e non ha mai reso disponibile tali attrezzature al CVN anche con alcune forniture. Gli Amministratori hanno pertanto dovuto predisporre la riprogettazione delle stesse (considerando lo stato attuale delle gallerie) confluita nei progetti di aggiornamento degli interventi migliorativi e manutentivi sugli steli tensionatori e della ritesatura delle barre di inghisaggio delle femmine. Le attrezzature saranno utili al futuro gestore per la manutenzione delle barriere e gli interventi sugli steli tensionatori. Tali progetti sono stati sottomessi al PIOPP ma al momento non si ha riscontro.</p>
<p>Importi da diffide</p>	<p>23. Fessurazioni nei calcestruzzi degli edifici di spalla</p>	<p>Tale criticità è stata riscontrata specialmente negli edifici di spalla alle barriere, è stata analizzata ed elaborata una specifica risoluzione trasversale per le diverse barriere che è confluita nei progetti dei ripristini delle criticità e nelle relative diffide alle imprese.</p>

Tutte le criticità sopra elencate sono riconducibili ad attività svolte dalla società consorziate antecedentemente il dicembre 2014.

L'importo stimato alla data odierna per la risoluzione delle criticità realizzative e/o per colmare le carenze di progetto elencate: circa 175.000.000 € ovvero pari a circa il 3,2% dell'importo complessivo dei lavori, escluso l'importo della gara di partenariato per interventi migliorativi e manutenzioni decennali nelle gallerie.

L'importo indicato sarà suscettibile di variazioni in base alle criticità che eventualmente emergeranno nella fase di commissioning degli impianti e dei sistemi integrati.

FONTE: Dati forniti dal CVN-Amministrazione Temporanea e Straordinaria (Relazione del 16 aprile 2020- Estratto Cap. 7 - Criticità riscontrate e ripristini pagine 68 e 69)

DETTAGLIO

(Fonte: CVN-Amministrazione Temporanea e Straordinaria, Relazione del 16 aprile 2020- Estratto Cap. 7 -Criticità riscontrate e ripristini)

ACCUMULO DEI SEDIMENTI – BOCCA LIDO TREPORTI

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Pulizia cunette e dragaggio protezione fondali a Lido Treporti	1
Riprogettazione e realizzazione del mezzo rimozione sedimenti	2
Riposizionamento dei fender ammortizzatori delle paratoie direttamente sui cassoni	3
Studio trasporto solido costiero ed effetti sulla barriera di Lido Treporti ed interventi conseguenti	3

CORROSIONI – TENSIONATORI

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Predisposizione scorta steli tensionatori in superduplex	1
Proseguimento ispezioni e manutenzioni steli tensionatori	2
Eventuale conclusione della gara di “patnerariato” sull’internò gruppo cerniera da ridefinire (in attesa di valutazione della ridefinizione della commissione di gara) anche priva di copertura finanziaria	3

MALAMOCCO – CONCA – NUOVA PORTA LATO MARE E INTERVENTI DI ADEGUAMENTO PORTA LATO LAGUNA

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Realizzazione interventi porta laguna	1
Realizzazione nuova porta lato mare	3

LUNATA DI LIDO

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Progettazione intervento definitivo della Lunata di Lido	1

CORROSIONI TUBAZIONI -MALAMOCCO E LIDO TREPORI

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Pulizia delle tubazioni con flussaggi specifici e periodici integrativi	1
Pulizia e manutenzione straordinaria corpi valvola e/o sostituzione delle valvole	1
Ripristini tubazioni barriera di Lido Treporti e Malamocco (attività già anticipate da CVN – con soluzioni temporanee utili per i sollevamenti delle paratoie – in base al progetto presentato si dovrà definire in accordo con il Provveditorato la tempistica di realizzazione dell’intervento di sostituzione definitiva che non interrompa i sollevamenti delle barriere)	1
Ripristini definitivi	3

VALVOLE ITALVALV – MALFUNZIONAMENTI

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Fine analisi di laboratorio condotte da terza parte indipendente RINA	1
Predisposizione ricambi valvole per test funzionali di sollevamento delle paratoie in corso	1
Progettazione e realizzazione manutenzione straordinaria valvole e linee collegate – valutazione sostituzione valvole	2
Fornitura di nuove valvole per ricambi durante la vita utile	2

VIBRAZIONI - SUPPORTI INTEGRATIVI TUBAZIONI – LOCALI CONNETTORI

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Conclusione stress analysis tubazioni locali connettori e realizzazione supporti integrativi	1
Perizia di variante supporti integrativi delle tubazioni e valvole locali connettori	1
Prove accelerometriche sulle tubazioni – test	1
Stress analysis definitiva	2
Progettazione interventi integrativi di manutenzione e verifica delle saldature a monte valvola di radice durante la vita utile	3

LIDO TREPORTI – STRUMENTAZIONE – MISURATORI DI LIVELLO – MISURATORI DI PORTATA DI SCARICO ACQUA

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Sostituzione misuratori di portata di scarico elettromagnetici	1

GIUNTI “GINA” ED “OMEGA” CASSONI

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Integrazione verifiche a campione sui giunti	1
Predisposizione aggiornamento piano di manutenzione generale	2
Soluzione vita utile giunti – “doppio giunto omega” predisposizione specifiche	2
Predisposizione piano di monitoraggio dei giunti durante vita utile	2

RIPRISTINO DELLE PROTEZIONI CATODICHE “ATTIVE” A QUOTA +0.50 INTRADOSSO SOLETTE DEI CASSONI DI SPALLA – BOCCA DI LIDO SAN NICOLÒ – MALAMOCCO E CHIOGGIA

Livello priorità opere ed attività mancanti per il funzionamento delle barriere

Oggetto	Livello priorità
Realizzazione interventi di protezione dalla corrosione dell'intradosso delle solette di q.ta +0,50m cassoni di spalla – Lido San Nicolò (ripristini criticità opere civili)	1-2
Realizzazione interventi di protezione dalla corrosione dell'intradosso delle solette di q.ta +0,50m cassoni di spalla – Malamocco (ripristini criticità opere civili)	1-2
Realizzazione interventi di protezione dalla corrosione dell'intradosso delle solette di q.ta +0,50m cassoni di spalla – Chioggia (ripristini criticità opere civili)	1-2

In relazione alle diffide alle Imprese e alle contestazioni svolte fino ad oggi, nella memoria prodotta successivamente all'audizione del 14 ottobre 2020, gli Amministratori straordinari riepilogano sinteticamente, le specifiche degli atti di diffida, di messa in mora dagli stessi sottoscritti a partire dal loro insediamento.

Si afferma, quindi, in atti che: «con le diffide, che sono state inviate alle imprese consorziate in data 1.10.2015 (a impresa Mantovani) e in data 5.10.2015 (a Coop. S. Martino, Cidonio), si chiede la restituzione delle somme relative alle fatture aventi ad oggetto:

“prestazioni di assistenza e supporto per la redazione delle progettazioni esecutive e l'avvio delle attività operative delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto della laguna di Venezia”,

come rappresentato in ogni diffida e per gli importi totali per ogni impresa di cui allo schema sotto riportato.»

Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A.	€ 9.938.903,38 oltre a interessi legali
Cooperativa San Martino Società Cooperativa	€ 23.629,22 oltre a interessi legali
Impresa Pietro Cidonio S.p.A.	€ 9.699.928,57 oltre a interessi legali

Vengono, quindi, riportati gli elementi informativi essenziali per ciascuna diffida.

Conca di Malamocco

- **26.01.2018²²¹**: Diffida e messa in mora OP/457.

La diffida ha come destinatari il progettista Technital, la Comar Scarl, l'ATI tra Cordioli & C. spa ed Elettromeccanica Viotto srl, la direzione lavori - Ati tra Lotti & Associati spa e Thetis spa, a Protecno srl, la commissione di collaudo tecnico amministrativo.

Viene richiesta la restituzione dei corrispettivi e di risarcimento dei danni subiti a seguito della non corretta progettazione e realizzazione delle opere alla bocca di Malamocco (conca di navigazione, porte e opere elettromeccaniche) – OP/457 per un valore complessivo di € **28.272.475,70** qualificata *“quale somma allora determinabile per gli esborsi necessari a porre rimedio alle criticità progettuali emerse in relazione alla realizzazione delle opere medesime”*.

- **27.11.2018²²²**: Diffida e messa in mora OP/457 conca di navigazione, porte e opere elettromeccaniche alla bocca di Malamocco.

La diffida ha come destinatari: Technital, le imprese GLF, Condotte e Mantovani, l'ATI tra Cordioli & C. spa ed Elettromeccanica Viotto srl, Protecno srl.

²²¹ Nota prot. n, 1145 del 26/01/2018

²²² Diffida e messa in mora a mezzo di legale.

In merito alla progettazione e realizzazione conca di navigazione, porte e opere elettromeccaniche alla bocca di Malamocco – OP/457, viene richiesto il risarcimento del danno subito e la rifusione di € **38.716.912,92** quale somma derivante da importi alla data già quantificati (a titolo esemplificativo riprogettazione da parte di SBE, costo di costruzione della nuova porta lato mare, oneri tecnici - per il dettaglio si rimanda alla diffida), oltre al ristoro di ulteriori danni connessi e conseguenti.

Diga foranea di Lido

- **29.01.2018**²²³: Diffida e messa in mora – diga foranea di Lido – OP/493-1.

La diffida ha come destinatari il progettista Technital, le imprese Co.Ve.La., FIP e Co.Ed.Mar, la direzione lavori - Ati tra Lotti & Associati spa e Thetis, la commissione di collaudo tecnico amministrativo.

L'atto di diffida e messa in mora inerisce alla contestazione di vizi di progettazione e realizzazione delle opere – Diga foranea alla bocca di Lido – OP/493-1 – emersi a seguito degli ingenti danni all'opera ancora in fase di realizzazione emersi dopo la mareggiata del 31.10.2012-01.11.2012. Vengono contestati vizi e difformità riscontrate con richiesta di **risarcimento dei danni** - quale somma allora stimata - pari a € **5.082.921,46 e degli oneri tecnici e costi aggiuntivi stimati in € 1.141.498,20;**

14.09.2018²²⁴: atto di diffida e messa in mora a Technital, alle imprese CoVeLa, FIP e Co.Ed.Mar, alle assicurazioni Generali, al fine di domandare ristoro dei danni subiti dal CVN in seguito e per effetto degli eventi meteomarinari avversi verificatisi tra il 31.10 e il 01.11 del 2012. Chiesta la rifusione di € **4.649.883,85** per i lavori di riparazione e ripristino dell'opera di cui sopra, derivanti dal quadro economico della perizia di variante dell'intervento de quo, oltre al ristoro degli ulteriori oneri e danni connessi;

Diffida e messa in mora – finanziamento ai soci Comar e recupero somme OOPP 497-1, 511-2., 534-4, 536-4.

- **02.10.2018**²²⁵, viene formulato atto di diffida e messa in mora ai soci di Comar - imprese GLF, Condotte e Mantovani – **per la restituzione di somme indebitamente**

²²³ Nota prot. n. 1186 del 29.01.2018

²²⁴ Diffida e messa in mora a mezzo di legale.

²²⁵ Diffida e messa in mora a mezzo legale

ricevute e/o trattenute nell'ambito della fase di gestione di Comar ante commissariamento per un importo di € 43.594.006,37.

Segue (23.03.2020) atto di significazione, diffida e messa in mora alle stesse imprese GLF, Condotte e Mantovani, per il recupero delle somme relative agli importi a seguito di rimodulazione degli impianti elettrici, di controllo, antincendio, FIVAC e meccanici, chiedendo la **restituzione di € 50.405.424,86, quale incremento economico del valore degli impianti causato dalla *mala gestio* delle consorziate di Comar;**

- **31.01.2019²²⁶**: Diffida e messa in mora – Mezzo per la rimozione delle paratoie denominato iack-up – OP/492-1.

Atto di diffida e messa in mora al progettista Technital, alle imprese GLF, Condotte, Mantovani, CAV, Cidonio e FIP e alle assicurazioni Generali, per il ristoro dei danni subiti in relazione alla realizzazione del mezzo denominato Jack-up, per **l'importo stimato pari a € 3.487.653,81 oltre agli danni connessi e conseguenti a studi, perizie, rilievi (non quantificati).**

Atto di contestazione per danni subiti dal Consorzio Venezia Nuova sui lavori affidati a Grandi Lavori Fincosit Spa

- 08.01.2020²²⁷, con prot. n. 101, gli Amministratori Straordinari hanno contestato all'impresa GLF alcuni danni subiti dal Consorzio Venezia Nuova in relazione ai lavori affidati alla stessa ed eseguiti non conformemente a quanto avrebbe dovuto essere realizzato. **Importo complessivo delle contestazioni: € 7.336.102,54 oltre a interessi;** le contestazioni più significative riguardano:
 - nell'ambito delle **OP 467-3 e 467-7**: necessità di sostituzione delle valvole motorizzate per gli impianti meccanici dei cassoni di soglia; **danno per € 3.059.840,00**, oltre agli oneri aggiuntivi per indagini, progettazione, direzione lavori, coordinamento sicurezza e **oneri del concessionario pari a complessivi 829.417,79.**
 - **OP 367-3, 388-4, 388-5, 388-6A, 388-6B, 388-6C, 388-7, 570-1**: esigenza di effettuare interventi risolutivi consistenti in ripristini delle opere civili alla bocca di S.

²²⁶ Diffida e messa in mora a mezzo legale.

²²⁷ Nota prot. n. 101 del 08.01.2020

Nicolò, rifacimenti, sostituzioni, **attività stimate in € 1.205.000,00**, oltre agli oneri aggiuntivi per progettazione, direzione lavori, coordinamento sicurezza, **oneri del concessionario pari a € 369.825,05**.

- **OP 388-7** problemi di distacco dei pannelli prefabbricati in calcestruzzo armato di rivestimento dei cassoni - **€ 557.205,85 intervento di ripristino**, oltre agli oneri aggiuntivi per progettazione, direzione lavori, coordinamento sicurezza, oneri del concessionario pari a **€ 167.069,45**.
- **OP 388-6A, 388-6C, 388-7**: la Commissione di collaudo ha chiesto *"l'eliminazione di alcuni difetti riscontrati nell'esecuzione del sistema di drenaggio delle acque piovane sulla copertura dell'edificio compressori"*. **L'importo per il ripristino è pari a € 33.664,00 oltre a € 10.093,63 per gli oneri aggiuntivi**.
- **OP 367-3**. Necessità di procedere con la pulizia delle aree di cantiere da tutti i materiali di proprietà dell'Impresa GLF, **stima € 75.000,00, oltre ad oneri aggiuntivi per € 22.487,58**.
- **OP/367-1 e OP/388-1**: restituzione della somma di € 1.000.000,00 che CVN - ante commissariamento - aveva pagato a GLF sotto forma di anticipazione su riserve.

Atto di contestazione per danni subiti dal Consorzio Venezia Nuova sui lavori affidati a High Tide s.c.r.l.

In data 16.01.2020, con prot. n. 469, gli Amministratori Straordinari hanno contestato all'impresa High Tide, ed alle socie Impresa GLF, Impresa Pietro Cidonio e Technital, alcuni danni subiti dal Consorzio Venezia Nuova in relazione ai lavori affidati alla stessa ed eseguiti non conformemente a quanto avrebbe dovuto essere realizzato.

L'importo complessivo delle contestazioni ammonta a € 8.710.617,09 oltre a interessi e le più significative riguardano:

- nell'ambito delle **OP 507-1 e 507-2**: necessità di ripristino/rifacimento delle tubazioni ammalorate in acciaio inox degli impianti meccanici nelle gallerie principale e secondaria di barriera della Bocca di Malamocco. **Il danno subito dal Consorzio, ammonta a € 3.667.392,23, oltre agli oneri aggiuntivi pari a € 1.430.908,59**.
- Nell'ambito delle **OP 507-1**: necessità di sostituzione delle valvole motorizzate per gli impianti meccanici dei cassoni di soglia; **danno per € 2.906.848,00, oltre agli oneri aggiuntivi per indagini, progettazione, direzione lavori, coordinamento sicurezza, oneri del concessionario pari a € 705.468,27**.

Atto di contestazione per danni subiti dal Consorzio Venezia Nuova sui lavori affidati all'ATI composta da Astaldi e dall'Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani SpA.

In data 08.04.2020, con prot. n. 4501, gli Amministratori Straordinari hanno contestato all'impresa Astaldi, mandataria dell'ATI, ed all'Impresa esecutrice ing. E. Mantovani, alcuni danni subiti dal Consorzio Venezia Nuova in relazione ai lavori affidati alla stessa ed eseguiti non conformemente a quanto avrebbe dovuto essere realizzato. **L'importo complessivo delle contestazioni ammonta a € 2.221.827,99 oltre a interessi**, e le più significative riguardano:

- nell'ambito delle **OP/365-4, 378-4 e 388-8** è emersa l'esigenza di effettuare interventi risolutivi delle problematiche e criticità riscontrate nel corso di sopralluoghi ispettivi; tali interventi consistono in ripristini delle opere civili, rifacimenti, sostituzioni. **L'importo delle attività stimate e degli oneri aggiuntivi, ammonta a complessivi € 1.579.847,01.**
- **OP/365-3**: i parabordi forniti ed installati nell'ambito del OP non sono risultati conformi alle specifiche di Capitolato né idonei alla loro funzione con conseguente **danno per lavori pari a € 641.980,98, oltre agli oneri concessori.**

Atto di contestazione per danni subiti dal Consorzio Venezia Nuova sui lavori affidati all'Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani spa per il tramite della soc. consortile COVELA scarl

In data 08.04.2020, con prot. n. 4502, gli Amministratori Straordinari hanno contestato alla soc. Co.Ve.La ed all'Impresa esecutrice ing. E. Mantovani, alcuni danni subiti dal Consorzio Venezia Nuova in relazione ai lavori affidati alla stessa ed eseguiti non conformemente a quanto avrebbe dovuto essere realizzato. **L'importo complessivo delle contestazioni ammonta a € 32.903.648,02 oltre a interessi**, e le più significative riguardano:

Nell'ambito dell'**OP 467-1**:

- necessità di sostituzione delle valvole motorizzate per gli impianti meccanici dei cassoni di soglia; **danno per € 3.212.832,00, oltre agli oneri aggiuntivi per un importo complessivo pari a € 3.992.560,09;**
- necessità di ripristino/rifacimento delle tubazioni ammalorate in acciaio inox degli impianti meccanici nelle gallerie principale e secondaria di barriera della Bocca di Treporti. **Il danno subito dal Consorzio ammonta a € 3.733.817,77 per lavori, oltre**

agli oneri aggiuntivi pari a € 1.604.547,31 per un importo complessivo lordo di € 5.338.365,08;

- analisi e studi sulla natura dei danneggiamenti alle tubazioni relative agli impianti meccanici per **complessivi € 52.541,82;**
- completamento impianto antincendio Water Mist di Treporti **€ 1.000.000,00;**
- attività ripristino parti impianti per **€ 388.433,50.**

Nell'ambito **dell'OP/410-2** è emersa l'esigenza di effettuare interventi risolutivi delle problematiche e criticità riscontrate nel corso di sopralluoghi ispettivi; tali interventi consistono in ripristini delle opere civili, rifacimenti, sostituzioni, **l'importo delle attività stimate e degli oneri aggiuntivi, ammonta a complessivi € 595.027,47.**

Nell'ambito **dell'OP/497-3** - fornitura dei gruppi di aggancio delle paratoie di Lido Treporti importo per la sostituzione di tutta la strumentazione **€ 1.867.600,00, oltre a € 430.000 per smontaggio, montaggio ed oneri, per un ammontare complessivo di € 2.297.600,00.**

OP/467-4A - problematiche inerenti al non corretto funzionamento dei misuratori di portata a ultrasuoni di scarico delle paratoie - **€ 332.000,00 oltre ad oneri concessori;**

Nell'ambito delle **OP/374, OP/391, OP/413 e OP/560-1** è emersa l'esigenza di effettuare interventi risolutivi delle problematiche e criticità riscontrate nel corso di sopralluoghi ispettivi delle opere civili alla bocca di porto di Malamocco; tali interventi consistono in ripristini delle opere civili, rifacimenti, sostituzioni, **l'importo delle attività stimate e degli oneri aggiuntivi, ammonta a complessivi € € 10.713.636,31.**

OP/374-10 e OP/391-6: i parabordi forniti ed installati nell'ambito delle OP non sono risultati conformi alle specifiche di Capitolato né idonei alla loro funzione con conseguente danno per lavori e **attività pari a € 2.953.000,00, oltre agli oneri concessori per un ammontare complessivo di € 3.543.600,00.**

Nell'ambito della diffida a Co.Ve.La/Mantovani del 08.04.2020 gli Amministratori, nel riscontrare l'inadempimento a quanto richiesto con diffida notificata in data 14.09.2018 in merito ai danni alla diga foranea di Lido, **hanno rinnovato la diffida al pagamento della somma di € 4.649.883,75 relativa al OP/493-1.**

Di seguito il prospetto riepilogativo delle diffide -contestazioni e importi per vizi e criticità riscontrate.

DIFFIDE -CONTESTAZIONI E IMPORTI PER VIZI E CRITICITA' RISCONTRATE

FONTE: CVN -AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA E TEMPORANEA (NOTA DI RISPOSTA A SEGUITO DELL'AUDIZIONE -PUNTO 5.2 –ALLEGATI 5.1 -ANDAMENTO LAVORI E CRITICITA' - E 5.2 -DIFFIDE ALLE IMPRESE-)

DIFFIDA	LAVORI CONTESTATI	IMPORTI	DITTA
26.01.2018	Conca di Malamocco: OP/457 non corretta progettazione e realizzazione delle opere (conca di navigazione, porte e opere elettromeccaniche)	28.272.457,70	Progettista Technital, la Comar Scarl, l'ATI tra Cordioli & C. spa ed Elettromeccanica Viotto srl, la direzione lavori - Ati tra Lotti & Associati spa e Thetis spa, a Protecno srl, la commissione di collaudo tecnico amministrativo
27.11.2018	OP/457 risarcimento danno subito (riprogettazione, costo costruzione nuova parta lato mare, oneri tecnici)	38.716.912,92	
29.01.2018	Diga foranea di Lido: OP/493-1 vizi di progettazione e realizzazione delle opere emersi a seguito della mareggiata del 31.10.2012/01.11.2012	Risarcimento danni: 5.082.921,46 Oneri tecnici: 1.141.495,20	Technital Imprese CoVeLa, FIP e Co.Ed.Mar Assicurazioni Generali,
14.09.2018 rinnovata il 08.04.2020	Rifusione per lavori di riparazione e ripristino dell'opera (quadro economico e perizia di variante), ulteriori oneri e danni connessi	4.649.883,85	
02.10.2018	Diga foranea di Lido: OP/497-1, OP/511-2, OP/534-4, OP/536-4 indebita percezione somme: disallineamento non motivato tra importo lavori approvato dal CTM e quanto posto a base di gara: OP/497-1 (fornitura paratoie-Bocca di Lido Treporti) €16.100.000,00 in luogo di € 22.980.069,27 OP/511-2 (fornitura paratoie-Bocca di Lido S. Nicolò) € 27.500.000,00 in luogo di € 33.549.909,49 OP/534-4 (fornitura paratoie -Bocca di Malamocco) €30.500.000,00 in luogo di €38.416.227,16 OP/536-4 (fornitura paratoie-Bocca di Chioggia) €25.500.000,00 in luogo di € 31.347.788,45	43.594.006,37	Soci di Comar -imprese GLF, Condotte e Mantovani
23.03.2020	Stesse opere: recupero somme per rimodulazione degli impianti elettrici, di controllo, antincendio. HVAC e meccanici come da Perizie di variante	50.405.424,86	Soci di Comar -imprese GLF, Condotte e Mantovani
31.01.2019	Diga foranea di Lido: OP/492-1 Mezzo per la rimozione delle paratoie "Jack-up" (non corretto sviluppo del progetto e dei lavori. Realizzazione di un mezzo deficitario)	3.487.653,81	Progettista Technital Imprese GLF, Condotte, Mantovani, CAV, Cidonio e FIP e Assicurazioni Generali

08.01.2020	<p>Lavori affidati a Grandi Lavori Fincosit Spa eseguiti in modo non conforme a quanto avrebbe dovuto essere realizzato</p> <p>OP/467-3 e OP/467-7: necessità di sostituzione delle valvole motorizzate per gli impianti meccanici dei cassoni di soglia (Italvav)</p> <p>OP/367-3, OP/388-4, OP/388-5, OP/388-6A, OP/388-6B, OP/388-6C, OP/388-7, OP/570-1</p> <p>esigenza di effettuare interventi risolutivi consistenti in ripristini delle opere civili alla bocca di S. Nicolò, rifacimenti, sostituzioni</p> <p>OP/388-7</p> <p>problemi di distacco dei pannelli prefabbricati in calcestruzzo armato di rivestimento dei cassoni</p> <p>OP/388-6A, OP/388-6C, OP/388-7</p> <p>eliminazione di alcuni difetti riscontrati nell'esecuzione del sistema di drenaggio delle acque piovane sulla copertura dell'edificio compressori, come richiesto dalla Commissione di collaudo (lavori affidati ad altra Impresa consorziata per rifiuto della GLF SpA)</p> <p>OP/367-3</p> <p>Necessità di procedere con la pulizia delle aree di cantiere da tutti i materiali di proprietà dell'Impresa GLF</p> <p>OP/367-1, OP/388-1</p> <p>Restituzione somma pagata per anticipazione riserve in assenza di valutazione da parte del D.L. e del RUP. Le criticità, oggetto di contestazione per il tramite delle riserve iscritte in contabilità, derivano da una <i>“diversa dislocazione degli impianti di costruzione dei cassoni, rispetto a quanto inizialmente previsto”</i></p>	<p style="text-align: right;">7.336.105,54</p> <p>Danni Lavori: 3.059.840,00 Oneri: 829.417,79</p> <p>Danni Lavori: 1.205.000,00 Oneri: 369.825,05</p> <p>Danni Lavori: 557.205,85 Oneri: 167.069,45</p> <p>Danni Lavori: 33.664,00 Oneri: 10.093,63</p> <p>Danni Lavori: 75.000,00 Oneri: 22.487,58</p> <p style="text-align: right;">1.000.000,00</p>	
16.01.2020	<p>Lavori affidati a High Tide srl eseguiti in modo non conforme a quanto avrebbe dovuto essere realizzato</p> <p>OP 507-1 e 507-2: necessità di ripristino/rifacimento delle tubazioni ammalorate in acciaio inox degli impianti meccanici nelle gallerie</p>	<p style="text-align: right;">8.710.617,09</p> <p>Danni Lavori: 3.667.392,23 Oneri: 1.430.908,59</p>	<p>Higt Tide s.c.r.l. e socie: Impresa GLF Impresa Pietro Cidonio Impresa Technital</p>

	<p>principale e secondaria di barriera della Bocca di Malamocco OP 507-1: necessità di sostituzione delle valvole motorizzate per gli impianti meccanici dei cassoni di soglia (Italvav)</p> <p>OP/415-16 (trasporto, installazione e completamento dei cassoni alla Bocca di Malamocco); Mancanza di as-built. L'inadempimento ha determinato ritardi nell'emissione dello Stato Finale e nel conseguente collaudo</p>	<p>Danni Lavori: 2.906.848,00 Oneri: 705.468,27</p> <p>Si diffidava l'Impresa alla celere consegna degli elaborati. In caso di mancato fattivo riscontro, il CVN avrebbe imputato all'Impresa i costi connessi alle attività necessarie alla chiusura contabile e amministrativa del lavoro (vedi p. 18 tabella Riepilogo criticità)</p>	
08.04.2020	<p>Opere civili alle bocche di Porto. Lavori affidati all'ATI composta da Astaldi e dall'Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani SpA eseguiti non conformemente a quanto avrebbe dovuto essere realizzato. Si tratta, in particolare di: attività d'indagine preliminare, riparazione, iniezione di resine epossidiche e sigillatura di fessurazioni di opere in c.a.; ripristino di pavimentazioni con finitura in resina; demolizione del rivestimento dei gradini delle scale esterne; rimozione-smaltimento e sostituzione di serramenti.</p> <p>OP/365-4 OP/378-4 OP/388-8 criticità riscontrate nel corso di sopralluoghi ispettivi: interventi di ripristini delle opere civili, rifacimenti, sostituzioni</p> <p>OP/365-3 i parabordi forniti ed installati nell'ambito del OP non sono risultati conformi alle specifiche di Capitolato né idonei alla loro funzione</p>	<p>2.221.827,99</p> <p>1.579.847,01</p> <p>641.980,98</p>	<p>Impresa Astaldi, mandataria dell'ATI, e Impresa esecutrice ing. E. Mantovani</p>
<p>Risultano dalla diffida del 08.04.2020 ulteriori inadempimenti dell'Impresa in relazione a:</p> <p>OP/433-7B Chioggia. Spalla Sud -Completamento edifici tecnologici. Edifici trattamento acque, stoccaggio gasolio/glicole, raffreddamento compressori, antincendio/stoccaggio acqua e aircoolers. Il lotto A era stato affidato ad Astaldi ed eseguito da Mantovani. In data 03.04.2019 c'è stato il subentro di Clodia a seguito della revoca del lavoro a Mantovani. La quantificazione dei danni in detrazione ad Astaldi ammonta ad €102.752,05 oltre a conferimenti a discarica di materiali a Mantovani pari ad € 8.363,99. Alla data del 08.04.2020 non risulta applicazione di penale in quanto non ancora redatto il conto finale.</p> <p>OP/477-2 Chioggia. Conche: Porte ed opere elettromeccaniche 2^ fase. Edificio di controllo e completamento inserimento architettonico. L'intervento è stato affidato a MOSE OPERAE ed eseguito da Mantovani. Subentro di Clodia in data 29.04.2019 a seguito della revoca del lavoro a Mantovani. La quantificazione del danno a tutto il 24.01.2019 ammonta ad €113.588,11. Alla data del 08.04.2020 non risulta applicazione di penale in quanto non ancora redatto il conto finale (lavori erano sospesi).</p> <p>OP/542-3 Chioggia. WBE 01-Porto rifugio: completamento scogliera sud. WBE 03 -Porto rifugio: lato mare/tura. Ripristino opere di completamento porto rifugio. L'intervento è stato affidato ad Astaldi ed eseguito da Mantovani. Subentro di Co.Ed.Mar in data 05.03.2019 a seguito della revoca del lavoro a Mantovani. Alla data del 08.04.2020 non risulta applicazione di penale in quanto non ancora redatto il conto finale (lavori erano sospesi e non erano ancora conclusi).</p> <p>Nell'atto di diffida si afferma per tutti e 3 gli OP che "La eventuale penale che il Provveditore al Consorzio Venezia Nuova, sarà poi da applicare totalmente a carico di Astaldi/Mantovani" fatta eccezione per l'OP/447-2 la cui penale viene considerata a totale carico di Mantovani</p>			

08.04.2020	<p>Lavori affidati all'Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani spa per il tramite della soc. consortile COVELA scarl eseguiti non conformemente a quanto avrebbe dovuto essere realizzato</p> <p>OP/467-1: sostituzione delle valvole motorizzate per gli impianti meccanici dei cassoni di soglia</p> <p>ripristino/rifacimento delle tubazioni ammalorate in acciaio inox degli impianti meccanici nelle gallerie principale e secondaria di barriera della Bocca di Treporti</p> <p>analisi e studi sulla natura dei danneggiamenti alle tubazioni relative agli impianti meccanici</p> <p>completamento impianto antincendio <i>Water Mist</i> di Treporti</p> <p>ripristino parti impianti</p> <p>OP/410-2: interventi risolutivi delle problematiche e criticità riscontrate nel corso di sopralluoghi ispettivi consistenti in ripristini delle opere civili, rifacimenti, sostituzioni</p> <p>OP/497-3 fornitura dei gruppi di aggancio delle paratoie di Lido Treporti (sostituzione di tutta la strumentazione e smontaggio, montaggio e oneri)</p> <p>OP/467-4A problematiche inerenti al non corretto funzionamento dei misuratori di portata a ultrasuoni di scarico delle paratoie</p> <p>OP/374 OP/391 OP/413 OP/560-1 Bocca di porto di Malamocco: interventi risolutivi delle problematiche e criticità riscontrate nel corso di sopralluoghi ispettivi consistenti in ripristini delle opere civili, rifacimenti, sostituzioni</p> <p>OP/374-10 OP/391-6 i parabordi forniti ed installati nell'ambito delle OP non sono risultati conformi alle specifiche di Capitolato né idonei alla loro funzione</p>	<p>32.903.648,02</p> <p>Danni Lavori: 3.212.832,00 Oneri: 3.992.560,09</p> <p>Danni Lavori: 3.733.817,77 Oneri: 1.604.547,31</p> <p>52.541,82</p> <p>1.000.000,00</p> <p>388.433,50</p> <p>595.027,47</p> <p>2.297.600,00</p> <p>332.000,00</p> <p>10.713.636,31</p> <p>3.543.600,00</p>	<p>Soc. Co.Ve.La e Impresa esecutrice ing. E. Mantovani</p>
	TOTALE COMPLESSIVO	226.502.954,81	

2.5.7.3 Situazione emergente dal contraddittorio

In considerazione della situazione sopra esposta, la Sezione ha chiesto alle parti del rapporto concessorio chiarimenti sulla tenuta di una contabilità analitica dei lavori che contenga una ricognizione dettagliata dei difetti e dei vizi costruttivi ed esecutivi con la conseguente quantificazione dei costi di ripristino imputabili a titolo di inadempimento contrattuale.

In sede di contraddittorio, il Consorzio Venezia Nuova ha precisato che la contabilità analitica è tenuta in relazione all'esecuzione delle singole opere di ripristino delle parti risultate viziate, in proposito facendo espresso rinvio al contenuto degli atti di diffida e di contestazione, già trasmessi in corso d'istruttoria.

Il Provveditorato conferma di poter produrre la relativa documentazione e precisa di aver già anticipato somme a titolo provvisorio e con riserva di ripetizione all'uopo precisando che ad oggi la situazione delle criticità non è ancora definita puntualmente in quanto alcune emergeranno con il tempo poiché incidono sulla durata degli elementi e ci sono commissioni di collaudo in itinere.

La Sezione, quindi, ha chiesto al Consorzio ed al Provveditorato una relazione integrativa sul punto con i prospetti contabili.

Entrambi hanno prodotto, con le più volte menzionate note integrative del 21 e 23 dicembre 2020 per il CVN e del 21 dicembre per il Provveditorato, relazioni e ulteriore documentazione, da cui emerge quanto di seguito riportato.

Provveditorato Interregionale:

Conferma che, relativamente alle criticità ed ai costi, esse non sono interamente imputabili alla gestione straordinaria, avendo radici nella precedente gestione. In ogni caso, a corredo di quanto già comunicato, produce allegati vari tra i quali quelli inerenti la *"manutenzione e pezzi di ricambio e sollevamento delle paratoie"* (Allegato 3) e quello inerente *"stato di conservazione della ricambistica del MoSE"* (Allegato 4) nonché il prospetto riepilogativo delle somme che l'Istituto ha pagato con la formula del *"riconoscimento finanziario provvisorio"* (da non confondere con l'istituto dell'anticipazione ex art. 35 c. 18 del D. Lgs. 50/2016) (Allegato 5)>.

L'analisi degli atti prodotti pone in luce, anche attraverso documentazione fotografica:

- uno stato di forte degrado nella conservazione di organi, componenti, materiali e pezzi di ricambio da utilizzare nel sistema Mo.S.E. accatastati all'aperto e alla rinfusa, in balia degli agenti atmosferici e marini, senza protezioni di alcun tipo (o quasi), in

assenza, quindi, di un “magazzino temporaneo” che, come noto, assolve contemporaneamente alle finalità di stoccare materiali e componenti al riparo dagli agenti atmosferici e di tenere un corretto addebito amministrativo di ciò che è arrivato ed è stato pagato. Materiali, costosi, che anche se di natura inossidabile in gran parte non sono affatto esenti dalla corrosione o da deterioramenti con inevitabile accrescimento dei costi di manutenzione e di ripristino;

- la necessità di rivedere in senso prudenziale la programmazione sul sollevamento delle barriere al fine di tenere conto degli errori previsionali.

Dal prospetto prodotto emerge, poi, che il Provveditorato ha complessivamente anticipato al CVN con la formula del “*riconoscimento finanziario provvisorio*” un importo complessivo di € 87.770.120,60 di cui € 48.823.053,88 quali “*Sal emessi -pagamento provvisorio*” ed € 38.847.066,72 quali “*previsione Sal a finire -pagamento provvisorio*”.

Consorzio Venezia Nuova:

Conferma le valorizzazioni già contenute nelle diffide per quanto riguarda la risoluzione ed il ripristino di criticità, vizi e parti mal eseguite, all’uopo allegando i prospetti dei dati contabili²²⁸ e precisando che i criteri di contabilizzazione, già evidenziati negli atti di diffida e contestazioni, si possono suddividere nelle seguenti categorie:

“Importi derivanti da computi metrici analitici; importi derivanti dagli allegati tecnico-contabili delle perizie suppletive di variante sottoposte all’approvazione del C.T.A. del Provveditorato; importi derivanti da offerte redatte dalle ditte richieste di effettuare i ripristino e/o le riparazioni; importi derivanti dalla contabilità dei lavori eseguiti ed allibrati nei registri contabili”.

Il CVN contesta analiticamente e formula le proprie controdeduzioni in relazione a quanto sostenuto dal Provveditorato in relazione alle riscontrate criticità di cui ai precedenti punti A1 (femmine delle cerniere), A.2.1 (sistema di tensionamento delle paratoie), A.2.3 (problematiche sulle tubazioni di Malamocco), A.2.4 (Deterioramento sistemi e componenti nelle gallerie) nonché in relazione al ripristino delle opere civili (precedente punto B).

In particolare, quanto alle componenti femmine delle cerniere, il CVN premesso che la scelta dell’acciaio più economico non è derivata da “*scelte autonome del Progettista d’accordo con il Concessionario*” bensì “*fu una scelta condivisa con gli esperti del provveditorato dopo una serie di test e sperimentazioni di verifica e successivamente la scelta fu approvata dai membri del C.T.A.*”,

²²⁸ All. n. 06 trasmesso il 23 dicembre 2020.

evidenza che *“le cerniere e le femmine (una volta posate le paratoie) sono protette da un numero di 230 anodi (per le paratoie più piccole e maggiori per le altre) collocate all'esterno e all'interno delle paratoie. La eventuale perdita di 1 anodo è totalmente ininfluyente (perdita di protezione pari allo 0,0043%)”* e che, di conseguenza, *“nessuna paratoia può sganciarsi per la perdita di un anodo”*. Rappresenta, quindi, che i recenti test di chiusura delle barriere (mese di dicembre con altezza di marea +130) hanno dimostrato che la parziale chiusura della barriera di Malamocco, operata in via sperimentale con 5 paratoie abbassate, non ha arrecato alcun pregiudizio alla difesa lagunare. In relazione, poi alla situazione attuale delle femmine, il CVN afferma:

- che *“lo stato di conservazione attuale delle femmine è buono e non sono presenti situazioni di degrado”* precisandone tutti i dettagli tecnici ed allegando la documentazione di supporto;
- che il CVN sta operando il previsto monitoraggio senza riscontrare anomalie della protezione catodica;
- che le femmine, una volta posate le paratoie non sono in alcun modo raggiungibili con i sommozzatori;
- che le ispezioni avvengono dall'interno dei cassoni e non per immersione dei sommozzatori in seguito alla posa delle paratoie;
- che il campione ispezionato non è limitato in quanto ha riguardato 120 cerniere/femmina su 156;
- che il CVN ha presentato al Provveditorato diversi progetti di miglioria e di ritesatura delle barre di inghisaggio delle femmine che non hanno avuto riscontro.

Quanto ai sistemi di tensionamento delle paratoie, il CVN precisa che la scelta progettuale di materiale non idoneo non è ad esso imputabile e che al momento dell'insediamento degli Amministratori Straordinari i tensionatori erano già tutti posati, precisando altresì di essersi attivato prontamente una volta manifestate le prime criticità. Evidenza, quindi, che *“alla data di Dicembre 2014 (insediamento degli Amministratori Straordinari) tutti i gruppi di aggancio e tensionamento erano già installati. La consegna di tali attività era stata effettuata dal Provveditore per “somma urgenza” sotto le riserve di legge ben consapevole che non vi era ancora l'impianto di condizionamento (...) Ad ogni buon conto il Consorzio ha comunque provveduto a interventi tampone mitigativi utilizzando Sali igroscopici (locali), deumidificatori locali, posizionamento di ventilatori provvisori in galleria e al monitoraggio negli ambienti”*.

Ripercorsi, quindi, i passaggi salienti delle vicende relative alle problematiche sulle tubazioni di Malamocco conseguenti all'allagamento delle gallerie in occasione degli eventi meteo-marini di febbraio 2015, il CVN rappresenta che quanto al "ripristino opere civili" lo stesso si è prontamente attivato, senza necessità di sollecito alcuno, all'uopo elencando le attività poste in essere ed i progetti di ripristino e manutenzione presentati, distintamente per ciascuna Bocca di porto.

Conclusivamente, il CVN, respinge ogni addebito di inadempimento contrattuale e precisa che i manufatti delle paratoie e le femmine sono in buono stato di conservazione; che le criticità risalgono a scelte e fatti antecedenti il periodo Commissariale; che il C.V.N. ha presentato progetti di interventi di ripristino, di manutenzione straordinaria, che non hanno avuto un riscontro conclusivo da parte del C.T.A.; che il Consorzio ha avviato e sta proseguendo gli interventi manutentivi previsti negli OP 596, 596 var, 592 e nelle AVV.01-02-03-04 precisando che questi ultimi *"sono stati approvati unicamente in linea tecnica e non economica e tutti i costi fino ad ora sostenuti sono stati anticipati dal CVN"* e che *"il Consorzio sta attuando tutte le attività di gestione in fase provvisoria dei sollevamenti delle barriere per la salvaguardia in emergenza di Venezia, così come richiesto (...), avendo preventivamente effettuato quelle indispensabili attività di commissioning e di avviamento (assolutamente necessarie per il funzionamento del Mose), anche in pendenza dell'approvazione da parte del Provveditorato del Piano di Avviamento e dei criteri di ristoro dei costi di commissioning e avviamento (...)"*.

La Sezione, prende atto della significativa diversità di veduta tra le Parti del rapporto concessorio sulle medesime circostanze, e del continuo "rimbalzo" di responsabilità tra l'uno e l'altro, già in precedenza evidenziato, e sottolinea come la permanenza di significativi dissensi tra Soggetti chiamati ad operare ed interagire all'interno di un sistema che presupporrebbe una gestione- si ribadisce ancora un volta- coordinata, unitaria ed armonica, ovviamente nel rispetto reciproco delle proprie competenze e funzioni, non giova certamente né alla risoluzione degli aspetti critici della gestione né contribuisce al conseguimento dell'obiettivo di pubblica utilità di addivenire al completamento e piena funzionalità dell'opera in tempi celeri e senza ulteriori costi aggiuntivi.

La Sezione richiama, pertanto, l'attenzione delle Parti del rapporto concessorio sulla necessità e doverosità di procedere con estrema accuratezza alla stima analitica dei vizi/difetti/ammaloramenti, fondata su una contabilità dei lavori dedicata alla ricognizione dei vizi d'opera ed alla corrispondente progettazione delle attività di ripristino con

prestazioni eliminatorie dei difetti costruttivi ed esecutivi. Ciò, oltre che per chiarezza, veridicità e trasparenza dei conti, anche per una più celere verifica e imputazione definitiva della colpa contrattuale nei confronti dei soggetti responsabili.

2.5.8 Transazioni

Con riferimento all'approfondimento istruttorio conseguito all'audizione del 15 ottobre 2020 in relazione alle transazioni con le ditte Kostruttiva, Condotte, Coedmar e CLODIA, gli Amministratori straordinari hanno rappresentato che le verifiche effettuate dalla Guardia di Finanza -Nucleo Polizia Tributaria di Venezia- nel periodo 2013 – 2014, che hanno portato alle note vicende penali, hanno messo in luce fatture emesse da alcune consorziate nei confronti del Consorzio Venezia Nuova per operazioni inesistenti, fatture liquidate dal Consorzio nel periodo 2006 – 2011, a fronte delle quali il CVN aveva diffidato formalmente le ditte alla restituzione di quanto indebitamente percepito e instaurato le relative controversie civile dinnanzi al Tribunale Civile di Venezia. Per dette cause la prima udienza era fissata in data 17 maggio 2017 per Kostruttiva, Clodia e Codmar e in data 20 dicembre 2017 per Condotte.

Gli importi contestati, di cui il CVN ha chiesto la restituzione sono i seguenti:

DITTA	DATA VERBALE	DIFFIDA	IMPORTO RICHIESTO
COEDMAR s.r.l. (poi confluita in Nuova Coedmar s.r.l.)	16/10/2014	6 ottobre 2015 nota 13909 di prot	euro 6.722.400,00 + euro 804.322,54 per interessi legali
Società Italiana per Condotte d'Acqua s.p.a	16/10/2014	5 ottobre 2015 nota 13908 di prot.	euro 1.191.587,00 + euro 203.323,69 per interessi legali
Clodia s.c.a r.l.	16/10/2014	5 ottobre 2015 nota 13903 di prot.	487.025,90 + euro 123.049,06 per interessi legali
COVECO S.c.p.a. (ora KOSTRUTTIVA S.c.p.a.).	16/10/2014	5 ottobre 2015 nota 13906 di prot.	euro 3.960.790,6 + euro 423.318,26 per interessi legali

Fonte: dati forniti dal CVN

A seguito di trattative intercorse tra le parti, le stesse hanno manifestato l'intenzione di farsi reciproche concessioni e pervenire così ad una transazione della controversia instaurata, senza che con ciò *“nessuna delle parti offra riconoscimento all'altra del fondamento delle rispettive*

pretese ed eccezioni". L'importo complessivo della transazione viene corrisposto attraverso detrazione progressiva in occasione di specifici pagamenti di SAL alle Ditte.

Pertanto, sono state sottoscritte specifiche transazioni tra il CVN e le Ditte, di cui si riportano, di seguito, le specifiche.

DITTA	DATA TRANSAZIONE	IMPORTO RICHIESTO	IMPORTO DA TRANSAZIONE
COEDMAR s.r.l. (poi confluita in Nuova Coedmar s.r.l.)	21/04/2017	euro 6.722.400,00 + euro 804.322,54 per interessi legali	euro 2.470.877,28
Società Italiana per Condotte d'Acqua s.p.a	07/06/2017	euro 1.191.587,00 + euro 203.323,69 per interessi legali	euro 700.000,00
Clodia s.c.a.r.l.	03/10/2017	euro 487.025,90 + euro 123.049,06 per interessi legali	euro 300.000,00
COVECO S.c.p.a. (ora KOSTRUTTIVA S.c.p.a.).	02/03/2017	euro 3.960.790,6 + euro 423.318,26 per interessi legali	euro 3.041.513,00
Gli importi delle transazioni sono omnicomprensivi			

Fonte: dati forniti dal CVN

2.5.9 Contenzioso

Di seguito si riporta lo stato del contenzioso pendente (allo stato delle informazioni disponibili²²⁹) maggiormente significativo in ragione dei profili di maggiore rilevanza finanziaria, individuati secondo le informazioni provenienti dall'Avvocatura dello Stato e dal C.V.N.²³⁰.

CONTENZIOSO CIVILE

Quanto al contenzioso di natura civilistica, emergono i seguenti procedimenti:

- 1) **Tribunale di Venezia R.G. 12923/2016 - Ricorso ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 696 c.p.c. Grandi Lavori Fincosit S.p.a., High Tide S.c.a.r.l.**

Il contenzioso trae origine da un ricorso al Tribunale di Venezia, Sezione specializzata per le imprese, presentato da Grandi Lavori Fincosit s.p.a. e High Tide s.c.a.r.l., con il quale le imprese ricorrenti chiedevano, prima di dare esecuzione agli ordini di servizio impartiti

²²⁹ Fra i contenziosi già definiti, rientrano anche quelli promossi in ambito giuslavoristico da professionisti nei confronti del CVN per omessi pagamenti di corrispettivi dovuti per attività di collaudo svolte.

²³⁰ Nota prot. n. 183R/AMS del novembre 2020 e Allegati 4.1 e 4.2.; Avvocatura dello Stato di Venezia, nota prot. 21832 del 12/05/2020 e documentazione a corredo.

dalla Direzione Lavori e dal Consorzio Venezia Nuova (CVN), la nomina di un Consulente Tecnico d'Ufficio per l'accertamento tecnico preventivo di fatti e circostanze. La vicenda di fondo è che durante l'esecuzione di interventi sui cassoni del MOSE, prima del loro completamento con la realizzazione di sovrastrutture e muri di rialzo in corrispondenza dei cassoni di spalla (previsti nella fase successiva), tra il 5 e il 7 febbraio 2015 si verificava un evento meteomarinico che provocava l'allagamento delle gallerie di servizio dei cassoni, con ingenti danni alle opere impiantistiche installate ed in corso di ultimazione. Le prime iniziative di emergenza e di ripristino dell'accessibilità delle gallerie venivano assunte dalle stesse imprese ricorrenti e dalla Direzione lavori.

Il Provveditorato alle OO.PP. si è costituito premettendo:

- di aver predisposto una propria indagine, attraverso la istituzione di una apposita Commissione con lo scopo specifico di accertare *“la sostituzione e/o riparazione degli elementi danneggiati e delle relative priorità di realizzazione, al fine di riportare, in termini di sicurezza, durabilità e garanzia, le strutture come erano precedentemente alla mareggiata; e, in secondo luogo, di valutare l'eventuale riconducibilità dei danni evidenziati alla fattispecie della forza maggiore, come definita dal Capitolato Speciale”* a seguito della quale è emerso che, secondo quanto previsto dai capitolati Speciali di appalto relativi agli OP interessati agli eventi, l'evento occorso nei giorni 5-6-7 febbraio 2015 – a prescindere da ogni valutazione sugli adempimenti cautelativi posti in essere nei cantieri – non risulta ricadere nella fattispecie dei danni di forza maggiore;
- di essere estraneo ai rapporti tra Consorzio Venezia Nuova e imprese ricorrenti stante che il Provveditorato, di fronte al prodursi di danni, deve esprimersi sulle azioni da intraprendere ai fini della realizzazione complessiva dell'opera, ma non può entrare nello specifico rapporto tra concessionario CVN ed esecutore materiale.

Il Provveditorato, quindi, rassegna le seguenti conclusioni:

- dichiarare il ricorso promosso ex art. 696 c.p.c. inammissibile e/o infondato, e quindi rigettare la richiesta di cui al ricorso ex art. 696 c.p.c., perché inammissibile e/o comunque infondata;
- in ogni caso, dichiarare che non sussiste legittimazione attiva delle singole imprese odierne ricorrenti verso il Provveditorato statale per esperire l'attuale strumento di cui all'art. 696 c.p.c.; e/o, per converso e parallelamente, dichiarare che non sussiste

legittimazione passiva del Provveditorato statale rispetto all'esperita odierna domanda ex art. 696 c.p.c.; ed adottare i conseguenti provvedimenti del caso;

- in ogni caso, dichiarare la inammissibilità del quesito formulato dal ricorrente (...).

E' stata disposta CTU dal Tribunale la relazione è stata depositata in data 30 aprile 2018.

I consulenti tecnici hanno concluso che *“gli eventi meteomarinari occorsi nel breve arco di tempo 05÷07/02/2015 sul litorale veneziano, ed in particolare sulle aree oggetto dei lavori indicati negli atti attuativi di cui ai documenti n.n. 3/8, sono da considerarsi come straordinari, e quindi, in linea eziologica, come “causa di forza maggiore”.*

2) Tribunale di Venezia R.G. 7841/2018 - Fallimento Fratelli Capuzzo S.r.l. c/ Consorzio Venezia Nuova, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia del Demanio.

Richiesta di pagamento per € 903.398,44, oltre interessi, dei lavori eseguiti per la realizzazione di alcune opere dirette alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna (Isola La Dolce e Canale Novissimo) nonché, in subordine, pagamento a titolo di responsabilità precontrattuale del CVN della somma di € 840.448,74, ovvero la diversa somma, anche maggiore, ritenuta di giustizia, a titolo di risarcimento del danno patito, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria nonché condanna al pagamento della medesima somma a titolo di indennizzo per la diminuzione patrimoniale patita dalla Società in bonis, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria, a carico di tutti i Soggetti convenuti.

L'udienza di precisazione delle conclusioni risulta essere stata per il 19.06.2020.

3) Tribunale di Venezia R.G. 2653/2019 - Co.Ve.La. c/ Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Interno e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Contenzioso promosso da una delle Ditte consorziate nei confronti dell'attività dei Commissari per il mancato affidamento di ulteriori lavori per il completamento del Sistema Mo.S.E.

Richiesta risarcitoria per danni subiti, quantificata in oltre € 200 milioni di euro, tanto a titolo di responsabilità contrattuale degli Amministratori Straordinari che a titolo di responsabilità extracontrattuale.

L'impugnativa coinvolge anche il cd. “Atto di completamento” di cui parte attrice chiede la declaratoria di inefficacia e/o annullamento

Risulta in atti che il procedimento, stante l'istanza di differimento ex art. 269 c.p.c. formulata da altri convenuti per la chiamata in causa delle rispettive compagnie assicuratrici, era fermo alla prima udienza di comparizione, dapprima fissata per il 20.05.2020 e successivamente rinviata d'ufficio, stante l'emergenza sanitaria in atto, al 27.10.2020.

4) Tribunale di Venezia R.G. 6173/2019 - Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministro dell'Infrastruttura e Trasporti c/ Convenuti vari (persone fisiche) destinatarie di sentenze penali di patteggiamento per le imputazioni di cui al processo penale Mo.S.E.

E' fatta valere la richiesta risarcitoria di danno sotto il profilo di "*danno all'immagine*" e del "*danno da sovrimento di funzione*", del "*danno per violazione del patto sociale*" conseguenti alle condotte di cui alle imputazioni penali oggetto di patteggiamento.

Richiesta risarcitoria in solido fra tutti i convenuti: € 76.477.479,48.

CONTENZIOSO AMMINISTRATIVO

Quanto al contenzioso di natura amministrativa, emergono i seguenti procedimenti:

1) TAR Lazio procedimento n. 3102/2020

Con ricorso al TAR Lazio gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova e di Comar s.c.a.r.l. hanno impugnato il decreto con cui il Ministero dello Sviluppo Economico ha autorizzato il programma di cessione delle partecipazioni dei commissari di Condotte nella parte in cui prevede che le partecipazioni relative al Mose debbano essere inserite nel c.d. "*ramo non core*", prevedendo la dismissione delle attività relative appunto al Sistema MOSE.

La causa è stata decisa in primo grado con sentenza n. 3102/2020 del 10/03/2020 con cui il TAR Lazio ha rigettato il ricorso proposto e ha sostanzialmente affermato che la decisione del Ministero del non inserimento sarebbe stata adeguatamente motivata all'interno del programma di cessione in quanto i rapporti riferibili al Mose non sarebbero risultati remunerativi.

È stato, quindi, proposto appello dinanzi al Consiglio di Stato, pendente dinanzi alla VI Sezione con R.G. n. 5163/2020 in relazione al quale, all'esito della fase cautelare del giudizio con cui è stata respinta la domanda di sospensione dell'efficacia della sentenza del TAR rilevando il difetto di un pregiudizio grave e irreparabile, è stata depositata dall'appellante

istanza di prelievo per la definizione del merito che assume nondimeno caratteri di urgenza alla luce del fatto che tra le partecipazioni delle quali il programma ha autorizzato la dismissione rientrano quelle nelle Scarl Clodia e Comar, che stanno attualmente eseguendo i lavori del Mose per i quali è previsto come termine di ultimazione il 31.12.2021.

2) T.A.R. Veneto R.G. 606/2019 e R.G. 1247/2019

Ricorso proposto da Fincantieri S.p.a. avverso i provvedimenti di esclusione dalla procedura aperta per l'affidamento di appalto misto (di servizi e lavori), con prevalenza di servizi, avente per oggetto la manutenzione delle paratoie della bocca di Lido Treporti.

Udienze di discussione fissata per il 20 maggio u.s.

Per completezza si rappresenta che presso il **Consiglio di Stato è stato definito il giudizio di impugnazione R.G. 6532/2017** avverso²³¹ la sentenza n. 65 del 23.01.2017 emessa dal T.A.R. Veneto, Sez. III, concernente il ricorso per l'annullamento dei provvedimenti che imponevano a Silo Pagnan s.r.l. (ora Pagnan Finanziarias.r.l.) - ex proprietario dell'area Pagnan - l'adozione di misure di bonifica e messa in sicurezza dell'intera area rispetto all'inquinamento provocato da terzi.

Il Consiglio di Stato, con sentenza n. 567 del 21 gennaio 2020, ha rigettato l'impugnativa.

CONTENZIOSO TRIBUTARIO

In sede fiscale si registrano le seguenti procedure:

Processi di constatazione (PVC) Verbali Guardia di Finanza 2017, illeciti tributari

Nel corso delle attività di verifica svolte nel 2016, la Guardia di Finanza ha acquisito, tra l'altro, specifica documentazione riguardante alcuni incarichi di consulenza affidati dal CVN prima del commissariamento a società e a professionisti esterni al CVN.

Sulla base degli approfondimenti condotti, la Guardia di Finanza ha notificato al CVN un PVC in data 27 settembre 2017 con il quale ha rilevato e segnalato alla Agenzia delle Entrate – DRE Veneto illeciti tributari per gli anni di imposta dal 2008 al 2013, poichè i costi sostenuti in quegli anni per le prestazioni rese dai vari soggetti di cui sopra *“sono*

²³¹ Avverso la predetta sentenza avevano proposto appello sia Pagnan Finanziaria s.r.l. che il Consorzio Venezia Nuova, attuale proprietario dell'area.

riconducibili a costi non inerenti ai sensi dell'art. 109, comma 5, del TUIR in quanto non connessi alla produzione di ricavi o comunque non inerenti l'attività svolta dal Consorzio Venezia Nuova. Tutti i costi dedotti dal Consorzio Venezia Nuova e oggetto di segnalazione nel presente processo verbale di constatazione non sono stati "ripresi" a tassazione dalla verificata nella determinazione del reddito fiscale mediante variazioni in aumento del reddito d'impresa. () La segnalazione dei costi indebitamente dedotti rileva anche ai fini dell'IRAP e ai fini dell'IVA."

A seguito della notifica da parte della Guardia di Finanza del PVC del 27 settembre 2017, la Direzione Regionale di Venezia ha emesso avvisi di accertamento, che sono stati impugnati dal CVN dinanzi alla CTP. Viene precisato che gli atti impositivi per le annualità 2009 e 2010 tengono conto anche delle risultanze del PVC del 20 ottobre 2016.

Per l'anno di imposta 2008:

- la CTP di Venezia in data 7 maggio 2019 (sentenza n. 590/19) ha accolto il ricorso presentato dal CVN. L'Agenzia delle Entrate, in data 20.06.2019, ha proposto appello avverso la sentenza n. 590/19 della CTP di Venezia;
- in data 19.09.2019 il CVN ha presentato le controdeduzioni per resistere all'appello dell'Agenzia. Ad oggi, si è in attesa della data di trattazione della causa.

Per l'anno d'imposta 2009:

- in data 4 aprile 2019, la CTP di Venezia con l'Ordinanza n. 323/2019 ha accolto l'istanza di sospensione giudiziale relativa all'avviso di accertamento notificato al CVN per l'anno d'imposta 2009 e, contestualmente, ha fissato per il 13 giugno 2019 la trattazione nel merito del ricorso. In data 27.06.2019 è stata emessa la sentenza n. 807/2019, che ha accolto il ricorso del CVN;
- in data 1.08.2019, l'Agenzia ha notificato appello avverso la predetta sentenza di primo grado;
- in data 30.10.2019 il CVN ha presentato le controdeduzioni per resistere all'appello dell'Agenzia.

Per l'anno di imposta 2010:

- In data 24.09.2019, l'Agenzia ha notificato al CVN l'avviso di accertamento relativo all'anno d'imposta 2010;
- in data 22.11.2019 il CVN ha presentato il ricorso che è stato depositato il 9.12.2019 presso la CTP di Venezia.

- in data 23 giugno 2020 la CTP di Venezia ha accolto l'istanza di sospensione presentata dal CVN in merito alla riscossione a titolo provvisorio dell'importo di euro 999.224,24 pari a un terzo degli importi accertati per imposte e interessi e ha rinviato la trattazione nel merito all'udienza del 10 novembre 2020.
- in data 19 luglio 2020 è stata presentata alla Direzione Regionale del Veneto istanza di rimborso per l'importo di euro 999.224,24 e dei relativi interessi versati, oltre agli interessi maturati e maturandi.
- in data 24 settembre la CTP di Venezia ha comunicato che l'udienza nel merito si terrà il 11 novembre 2020.

Per l'anno di imposta 2011:

In data 16.09.2020, la Direzione Regionale del Veneto ha notificato al CVN l'avviso di accertamento relativo all'anno d'imposta 2011 ed è stato conferito incarico a un professionista per presentare il ricorso.

CONTENZIOSO PENALE

In sede penale risulta il seguente procedimento:

1) Procedimento penale n. 4620/2015 RGNR ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001

Il CVN è imputato, ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, che prevede la responsabilità amministrativa degli enti, per i reati commessi dai propri apicali nell'interesse dell'Ente stesso. Viene imputato al CVN l'omesso controllo rispetto a tre reati presupposti, corrispondenti alla corruzione dei Presidenti MAV pro-tempore e di un Assessore regionale, coimputate con il CVN sono le principali Imprese Consorziare (Grandi Lavori Fincosit s.p.a., Impresa di costruzioni Ing. Mantovani s.p.a., Società Italiana Condotte d'acqua s.p.a., Cooperativa San Martino s.c., NUOVA COEDMAR).

Tale procedimento è collegato al cd "processo Mose".

ALTRE INFORMAZIONI DI INTERESSE

In ultimo va segnalato che:

- in sede erariale, con sentenza n. 239/2019 della Sezione giurisdizionale regionale per il Veneto, il CVN è stato condannato in solido con gli altri convenuti, per € 6.900.000,00, oltre interessi legali dalla condanna al saldo per il danno erariale

- conseguente ai noti fatti oggetto anche delle indagini penali. In tale procedimento il CVN è stato chiamato in causa a titolo di responsabilità solidale e sono state emesse numerose sentenze di condanne per danno all'immagine pubblica e per danno da disservizio nei confronti di politici, amministratori e di un magistrato, coinvolti nelle medesime indagini penali, per complessivi € 14,5 milioni (cfr. Sezione giurisdizionale regionale per il Veneto, sentenze n. 29/2017, n. 100/2017, n.101/2017, n. 108/2017; Sezione giurisdizionale per il Trentino Alto Adige/Südtirol-Sede di Trento, sentenza n. 68/2019);
- emergono, altresì, dalla relazione sulle attività svolte nell'ambito dell'amministrazione straordinaria al 31 marzo 2020, altri procedimenti per pignoramenti presso terzi (promossi dal CVN), per impugnazione dei bilanci di esercizio del CVN (situazione patrimoniale 2014), dei bilanci della COMAR (esercizi 2016 e 2017), per opposizione a decreti ingiuntivi vari;
 - con delibera degli Amministratori Straordinari n. 5/2016 del 22 dicembre 2016 l'incarico di Organismo di Vigilanza ex d.lgs. n. 231/2001 è stato esteso alla Società Costruzioni Mose Arsenale (COMAR) S.c.a.r.l. con decorrenza dal 1° gennaio 2017. Nell'alveo delle competenze dell'Organismo -affermano gli Amministratori Straordinari - sono stati ricondotti anche i reati di natura tributaria e l'Organismo ha svolto attività di approfondimento su tematiche specifiche quali: le modalità di funzionamento del collegio commissariale alla luce della nomina del terzo amministratore straordinario; la tenuta finanziaria del CVN e delle società controllate Comar Scarl e Thetis spa alla luce delle gravi criticità in proposito evidenziate dagli amministratori straordinari; il nuovo cronoprogramma delle opere alle bocche di porto per consentire la movimentazione delle barriere per la difesa dalle acque alte a partire dalla seconda metà del 2020 e le connesse criticità operative e finanziarie; le procedure aziendali; la piena applicazione del modello di governance del CVN e di Comar mediante il conferimento e la formalizzazione di deleghe operative ai Direttori; la fase di avviamento, la relativa contrattualizzazione con l'amministrazione concedente e le connesse criticità irrisolte; i subappalti; i collaudi. L'Organismo, infine, ha incontrato il Commissario Straordinario di Governo per la prosecuzione dei lavori di realizzazione del Mose e per la salvaguardia della Laguna di Venezia. In tale occasione sono state affrontate le molteplici criticità connesse alla

situazione di grave crisi di liquidità del CVN e alle connesse esigenze di riorganizzazione della struttura aziendale, anche con riguardo alle controllate Comar Scarl e Thetis Spa.

stati affidati in conto lavorazioni alla Ditta (...) per adeguamenti strutturali e funzionali tali da poter renderli trasformabili in configurazione di diversa lunghezza a seconda del tipo di paratoie e movimentazione”.

