

Fondi inadeguati ai progetti

DI **GIORGIO SANTILLI**

Il ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, ha posto di recente due questioni interessanti sul futuro del piano delle grandi opere legato alla legge obiettivo: da una parte reclama gli otto miliardi nella Finanziaria 2006 per dare continuità al programma, aggiungendo però che c'è una sostanziale intesa nel Governo su questa cifra; dall'altra, afferma che il centro-sinistra al Governo sarebbe una iattura per il Paese perché — dice il ministro — «in questi quattro anni mai l'opposizione ha accettato e condiviso questo continuo e capillare lavoro di infrastrutturazione organica che siamo riusciti ad attivare».

Al di là dell'enfasi da campagna elettorale anticipata, questa seconda questione va affrontata e posta nei termini corretti. Che sono i seguenti: qualora Prodi andasse al Governo, cosa ne sarebbe della legge obiettivo e del piano di opere a essa legato? Finora, risposte serie sul tema non sono arrivate. Anche alcune curiose divagazioni, come quella sulla navigabilità del Po, che qualche sprovveduto nel centro-sinistra considera «l'asso nella manica», sembrano confermare che le infrastrutture importanti su cui il centro-sinistra si muoverà compatto sono poche.

Lo stesso Lunardi fa due esempi: il Ponte sullo Stretto e il Mose. Il centrosinistra deciderà di andare avanti o interromperà queste opere? In Calabria, la giunta ulivista storce il naso, ma va avanti. A Venezia, Cacciari vuole fermare le opere che il suo predecessore Costa aveva avallato. Certo, sarà più facile, forse, trovare un'intesa sulla Livorno-Civitavecchia sgomberando il campo dal progetto di Lunardi, invisato alla Regione Toscana. Ma soprattutto sulle autostrade e su alcune ferrovie (per esempio la Torino-Lione) l'opposizione di Verdi e Rifondazione si farà sentire.

Dal centro-sinistra, in attesa che Prodi spieghi quale sia la linea, si attacca Lunardi e il Governo Berlusconi per non aver mantenuto le promesse fatte con tanta enfasi nella campagna elettorale del 2001, dall'allora candidato premier.

Come ci si infila nel confronto delle cifre, scoppia un

putiferio. Perché ognuno dà i suoi numeri e fa le sue elaborazioni. Le nostre consentono però di fare una fotografia sostanziale di quanto accaduto in questi quattro anni e mezzo.

Se si prende come riferimento il contratto con gli italiani, l'obiettivo del 40% di opere avviate al cantiere è lontano. Il ministero parla di un 25%. Se si aggiorna ai nuovi costi, non solo la cifra delle opere approvate dal Cipe, ma anche quella del programma complessivo (125 miliardi⁹, siamo sotto il 20%. Quindi, le promesse non sono state mantenute e adesso anche Lunardi riconosce i ritardi attribuendoli alla progettazione delle amministrazioni lenta e scadente (all'inizio) e alle farraginosità amministrative.

Va aggiunto che uno dei grandi limiti del piano, che ha contribuito a rallentare l'attuazione, è l'enorme elenco di opere, alcune delle quali niente affatto prioritarie, ma concessioni fatte alle Regioni o a qualche parlamentare influente.

Se però si abbandona il confronto con il contratto degli italiani e si guarda al percorso fatto rispetto al passato, occorre invece dare atto a Lunardi di aver impresso un'accelerazione consistente alle infrastrutture in Italia.

Ricapitolando: le promesse non sono state rispettate tutte, ma l'accelerazione delle grandi opere c'è stata senz'altro. Il centro-sinistra il problema delle grandi opere non lo aveva mai affrontato con la giusta determinazione e con strumenti ad hoc, se si fa eccezione per l'alta velocità ferroviaria; ora è una questione politica comunque prioritaria: lo rimetterà nel cassetto? Continuerà o lo cambierà?

Restano in eredità tre nodi che anche il Governo Berlusconi non ha saputo sciogliere: l'esiguità dei finanziamenti rispetto ai piani; la pianificazione a pioggia, poco concentrata sulle vere priorità; la risposta del comparto italiano delle costruzioni, che, con due o tre eccezioni, non è stata all'altezza. Dovevamo tornare a essere la patria del general contractor, ma francamente, a ben guardare, in giro non se ne vedono molti.

GIORGIO SANTILLI

Italia Nostra discrimina chi non si allinea

Come presidente nazionale dell'Associazione Ambiente Azzurro Onlus, esprimo rammarico stupore in merito all'ironica lettera di Italia Nostra, pubblicata il 6/9/05 sul quotidiano Il Gazzettino di Venezia, in merito ai presunti costosi volantini distribuiti dall'Associazione Forum della Laguna di Venezia in difesa di Venezia e nei quali la stessa esprime anche una precisa posizione sulla necessità di avere un sistema per la difesa dalle acque alte della città come il Mose. Italia Nostra si erge come spesso fanno altre datate associazioni ambientaliste contro la costruzione del Mose, rispettabile posizione, ma non per questo chi la pensa diversamente deve essere offeso e discriminato. Il Mose è un progetto che dopo anni di discussioni analisi e valutazioni è stato finalmente varato con l'opposizione di quegli ambientalisti che ritengono di essere i soli detentori della verità e che se sconfitti subito lasciano scie di veleno e attaccano chi non la pensa come loro. Fortunatamente esistono anche altre associazioni ambientali meno rinomate e famose ma non per questo meno credibili. Il Forum delle Associazioni per l'ambiente anche se non conosciuto da Italia Nostra esprime proprio la presenza di ambientalisti non conformisti e voltagabana, come altri ben conosciuti, che credono in una cultura ambientalista fondata sull'uomo nella natura.

Saverio Quartucci
*Il Presidente di Ambiente
Azzurro Onlus*

Aumentano i timori sull'ipotizzato trasferimento del responsabile della salvaguardia delle Acque da Palazzo Dieci Savi a un ufficio del ministero

«Il Magistrato non può stare a Roma»

Cacciari e Vianello: «Comune pronto a opporsi alla trovata di Lunardi»

di Alberto Vitucci

La salvaguardia della laguna si decide a Roma. Un processo già in atto negli ultimi anni, che ora potrebbe diventare irreversibile. Prende corpo infatti l'ipotesi che con l'arrivo del nuovo presidente Patrizio Cuccioletta, dato ormai per certo, uffici e poteri dello storico ufficio lagunare saranno trasferiti nella capitale. Conseguenza logica della Legge Obiettivo, che vuole procedure accelerate (e separate) per tutte le grandi opere, Mose compreso. Ma il Comune è pronto alla battaglia.

«Mi vedrò nei prossimi giorni con la presidente Maria Giovanna Piva», dice il sindaco Massimo Cacciari, «di questa decisione non mi è giunta alcuna voce. Credo che sarebbe davvero un errore. In quel caso è naturale, il Comune darà battaglia». Durissimo anche il vicesindaco Michele Vianello. «Abbiamo già chiesto chiarimenti al ministro Lunardi», dice, «il Magistrato alle Acque è comunque una presenza storica nella nostra città, e non può essere accorpato agli uffici del ministero delle Infrastrutture. Inutile dire che ci opporremo a questa decisione con tutte le nostre forze». Molto critico anche l'ingegnere Antonio Rusconi, per decenni a capo dell'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque, grande esperto di laguna e di corsi d'acqua. «Mi sembra una decisione di una demenzialità assoluta. Il Magistrato alle Acque non si occupa soltanto di dighe, ma anche di vigilanza lagunare, di fiumi, sponde e di concessioni per la pesca, in un ecosistema di grande deli-

catezza. Non avrebbe senso trasferirlo a Roma, o peggio ancora separare alcuni lavori dagli altri».

L'istituto del Magistrato alle Acque risale ai tempi della Repubblica Serenissima. Venne reistituito nel 1907, e da allora ha compiti di vigilanza sull'intera laguna. Da una ventina d'anni, dopo la nascita del Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico per la salvaguardia, il Magistrato ha perso un po' dell'antico smalto e autorevolezza, e si è visto ridurre sia i finanziamenti diretti che l'organico. La sua funzione di «controllo» è un po' venuta meno. «E'

diventato un baraccone», tuona il leghista Alberto Mazzonetto, «tanto varrebbe abolirlo. I veneziani devono riprendere il governo della loro città, separarsi da Roma. Ma noi della Lega siamo in difficoltà. Non è stato forse il sindaco Paolo Costa con i suoi alleati a dare il via libera al Mose? Adesso come facciamo a tornare indietro?»

Invece proprio da Roma di-

pende il futuro prossimo degli interventi di salvaguardia. La riunione del Comitato, presieduto da Gianni Letta e dal ministro Pietro Lunardi, è stata confermata per il 28 settembre a palazzo Chigi. Da almeno un decennio le riunioni dell'organismo non si svolgono più in laguna. Un altro segno del «centralismo» imperante sul fronte della salvaguardia. L'ordine del gior-

no non è ancora ufficiale, ma si dovrà parlare di finanziamenti per la città, di criteri per la valutazione delle alternative al Mose, di appalti e fondi per la bonifica di Marghera.

Ma intanto Maria Giovanna Piva, padovana, prima donna a ricoprire la carica di presidente del Magistrato alle Acque, dovrebbe presto essere trasferita. Lo ha deciso il ministro Lunardi, firmando il 3 agosto scorso una circolare che impone la rotazio-

ne ai funzionari di primo livello dopo tre anni di permanenza nella stessa sede. E' il caso della Piva, che potrebbe rientrare a Roma oppure an-

dare a dirigere il provveditorato alle Opere pubbliche di Torino. Al suo posto dovrebbe arrivare Patrizio Cuccioletta, ingegnere romano già in laguna per pochi mesi cinque anni fa, finito sotto inchiesta per aver autorizzato incarichi e lavori «di somma urgenza» al Consorzio Venezia Nuova e per aver acquistato — secondo l'accusa — mobili e suppellettili del suo appartamento con fondi dello Stato. Un'altra accusa, alla base della sua rimozione decisa dall'allora ministro Nerio Nesi, riguardava la sua scarsa presenza in ufficio. Cuccioletta lo aveva detto subito: «Mi fermerò molto a Roma, si lavora anche da lì». Ora il suo progetto, grazie alla rotazione decisa dal ministro Lunardi, potrebbe diventare realtà.

Il sindaco e il suo vice hanno già chiesto spiegazioni al titolare delle Infrastrutture: «Un'idea demenziale»

INCHIESTA INFRASTRUTTURE ■ Procedono i piani per l'Alta capacità ferroviaria lungo il Corridoio 5

Grandi opere a piccoli passi

Necessari anni per l'apertura delle reti stradali

Passante di Mestre nel 2008, tunnel del Brennero nel 2010 mentre per il Mose si dovrà attendere il 2012

Sono nove in totale le grandi opere infrastrutturali che il Nord-Est attende da decenni. Gli appelli lanciati a gran voce dalle categorie economiche venete per la realizzazione del Passante di Mestre, della Pedemontana, della Valdastico — per citare le più urgenti — ma anche per la Romea commerciale, per la terza corsia Venezia-Trieste e per l'Alta capacità ferroviaria oramai non si contano. E la stessa cosa avviene in Friuli- Venezia Giulia, che attende da anni Pedemontana friulana e Pontebbana, e del Trentino e dell'Alto Adige, in attesa che il tunnel del Brennero decongestioni la A22.

Qualcosa, lentamente, si sta muovendo. Recentemente la Commissione europea ha stanziato 23,5 milioni per il tunnel del Brennero e 7 milioni per l'alta velocità ferroviaria tra Venezia e Padova. Il Consiglio di Stato ha sbloccato, pochi giorni fa, i cantieri per la Valdastico Sud, bloccati da polemiche sul tracciato. Il Cipe ha già approvato la realizzazione della terza corsia autostradale Venezia-Trieste e si appresta a vagliare la Pedemontana veneta. Sono in corso i lavori per il Passante di Mestre (consegna 2008) e entro dicembre saranno aperti altri dieci cantieri per la realizzazione delle dighe mobili del Mose.

Sui cantieri del Mose le verifiche dei magistrati

Indagini sollecitate da un esposto degli ambientalisti che chiedono di verificare la sussistenza di illeciti penali

Un fascicolo d'inchiesta per verificare la sussistenza di eventuali, presunti illeciti di natura penale nei lavori per la realizzazione del Mose, avviati dal Consorzio Venezia Nuova alle bocche di porto.

Lo ha aperto la procura della Repubblica lagunare sulla base dell'esposto presentato la scorsa primavera da Michele Boato, nella sua veste di presidente dell'Ecoistituto Veneto. Per il momento non è stata formulata ancora alcuna ipotesi di accusa, né risulta essere stato iscritto il nome di alcun indagato: tecnicamente si tratta di un fascicolo definito "atti relativi". Spetterà al sostituto procuratore Stefano Buccini disporre gli accertamenti ritenuti necessari per verificare l'eventuale fondatezza dei rilievi sollevati dagli ecologisti.

Lo stesso esposto è stato inviato anche alla procura della Corte dei Conti, e fa seguito ad alcune precedenti diffide inviate da Boato nel 2003 in relazione alla presunta illegittimità delle opere complementari al Mose, ritenute in contrasto con il vincolo paesaggistico sulla laguna, con il vincolo specifico su Pellestrina, con le norme di tutela marina del Piano territoriale provinciale, e nel 2004 contro i lavori di demolizione di gran parte della diga foranea di Malamocco sud e di due tratti della diga nord alla bocca di Chioggia.

Nel nuovo esposto viene segnalata la presunta illegittimità di alcuni interventi, tra cui la realizzazione dell'isola davanti al Bacàn sarebbe in

contrasto con le norme del Palav, del Piano regolatore, della Variante per le isole della laguna; e ugualmente in contrasto con tutta una serie di vincoli ambientali, monumentali, paesaggistici sarebbero anche le opere alle dighe foranee di San Nicolò e degli Alberoni e a Santa Maria del Mare e a Ca' Roman. Gli ecologisti sostengono che mancano le previste autorizzazioni degli enti competenti, e che non è sufficiente il via libera della Salvaguardia.

Dopo trent'anni di studi, progettazioni e un mare di polemiche, i lavori per la realizzazione del Mose hanno preso il via ufficialmente nel maggio del 2003, con la posa della prima pietra da parte del presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi. Da allora i cantieri sono proseguiti a ritmo serrato e recentemente il presidente e direttore generale del Consorzio Venezia Nuova, Giovanni Mazzacurati, ha dichiarato che è già stato realizzato il 20 per cento dell'intero programma. Polemiche e contestazioni sull'opera - il cui costo è stimato in oltre 4 miliardi di euro - non si sono però placate. Lo stesso Comune

di Venezia ha contestato la presunta violazione di piani urbanistici e norme comunitarie, ma secondo il Magistrato alle acque, braccio operativo del ministero dei Lavori pubblici in laguna, è tutto in regola. La realizzazione del Mose è stato deciso dallo Stato con apposita legge e il progetto è stato approvato in via definitiva dalla Commissione di Salvaguardia.

Gianluca Amadori

LE ALTERNATIVE

Le navi - porta dei "magnifici sette"

(S.T.) Ieri è stata la volta del progetto delle navi porta, dell'ing. Alberto Pellegrinotti. Le commissioni Decima (Ambiente) e Quarta (Lavori pubblici), in seduta congiunta, hanno infatti affrontato l'analisi del penultimo dei progetti alternativi al Mose inviati al Comune. Il prossimo sarà un progetto di innalzamento degli edifici, presentato da un gruppo padovano.

Il lavoro di confronto in commissione servirà poi a confermare o meno in sede politica la linea che emergerà da un analogo lavoro che un gruppo tecnico nominato dalla giunta sta svolgendo sugli stessi progetti, e che si concluderà con una serie di indicazioni che da un lato staranno alla base del confronto pubblico che la giunta vuole avviare in città, dall'altro dovrebbero sostanziare la richiesta di una revisione, quanto radicale ancora non si sa, del progetto del Mose.

Il progetto di navi porta è stato presentato da Pellegrinotti ancora nel 1998, e con lui hanno lavorato altri sei ingegneri veneziani (Lionello Trischitta, Mario Fabris, Roberto Colombo, Mario Scaglioni, Massimo Moretto, Andrea Garzon), tutti convinti della necessità di chiudere le bocche di porto con barriere mobili, ma altrettanto convinti che il Mose sia poco efficiente, vulnerabile, costoso, scarsamente affidabile per la sua complessità tecnologica e funzionale.

«La economicità del sistema proposto - scrive invece Pellegrinotti nella relazione generale al suo sistema di navi porta -, che presenta il più alto grado di funzionalità e di flessibilità, è probabilmente da considerare conveniente non soltanto in riferimento alla costruzione delle opere ma anche e soprattutto alla loro gestione e manutenzione, operazioni che incideranno permanentemente nei tempi futuri». Le navi

porta, poi, ha sottolineato Pellegrinotti, non permetterebbero solo il contenimento delle punte di marea, ma consentirebbero la regolazione dei flussi di corrente per garantire l'ottimale ricambio idrico della laguna.

Le navi porta, dunque, sono cassoni in acciaio galleggianti, affondabili mediante semplici operazioni di pompaggio. Ogni sbarramento è formato da una serie di queste navi porta che quando sono aperte sono fissate su "piloni ormeggio", e in chiusura si appoggiano per la forza stessa del mare che entra su "piloni stipite". Alla bocca di Lido, delimitate dai piloni, sono previste tre luci da 200 metri, 2 luci da 150 metri, due tratti terminali di 60 e 40 metri, per una lunghezza complessiva (sulla profondità di 15 metri) di un chilometro; analogo lo schema a Malamocco (lunghezza totale di 620 metri per una profondità di 16) e a Chioggia (lunghezza totale di 550 metri per una profondità di 9).

In ciascuna bocca è prevista una conca di navigazione.

Quando serve, le navi porta galleggianti vengono fatte ruotare attorno al "pilone stipite" con eliche trasversali e quindi, una volta appoggiate a un secondo pilone, fatte affondare, affiorando di 3 metri sullo zero marino. Sul fondo, preparato con pali e platea di cemento, la nave porta si appoggia grazie a una "gonna" elastica che circonda una serie di casse racchiudenti un cuscino d'aria, che permettono di graduare la morbidezza del contatto.

Il tempo di manovra è stimato in 40 - 60 minuti, i tempi di costruzione sono stimati in 48 mesi per bocca, i costi complessivi sono valutati in 1725 miliardi delle vecchie lire, contro i 9 mila del Mose.

Blindati i cantieri alle bocche di porto

Dopo il blitz dei no-global aumenta la sorveglianza delle forze dell'ordine

Telecamere, vigilantes privati e una maggiore sorveglianza da parte delle forze dell'ordine. I cantieri del Mose alle bocche di porto ma pure quello dell'ospedale di Mestre sorvegliati speciali. Questo dopo il blitz da parte dei no global nel cantiere di San Nicoletto al Lido, della scorsa settimana.

La decisione è stata presa dopo un incontro tra il questore Pier Francesco Galante e i rappresentanti del consorzio di imprese che sta realizzando il sistema di dighe mobili. Il primo obiettivo delle nuove misure è quello di impedire, o meglio contenere eventuali nuovi assalti. L'altro è quello di poter garantire la sicurezza delle opere in via di realizzazione e delle persone che lavorano per costruir-

le. Per ottenere tutto ciò le misure studiate devono consentire di mettere in sicurezza le sostanze pericolose utilizzate all'interno del cantiere e nel contempo di isolare il cantiere da qualsiasi fonte di energia, anche per evitare danni ai macchinari altamente costosi. Le stesse misure applicate per il Mose sono state individuate anche per il cantiere del nuovo ospedale di Mestre. Questo perché la Mantovani, l'impresa che sta realizzando la struttura sanitaria, è considerata da più parti l'«asso pigliatutto», e quindi si teme possa diventare l'obiettivo di qualche azione dimostrativa. Naturalmente aumentati anche i controlli delle forze dell'ordine sia alle bocche di porto che attorno al nuovo ospedale. Uno sforzo

che viene supportato anche dai vigilantes privati utilizzati dalle ditte.

Intanto sul fronte giudiziario va avanti spedita l'indagine aperta dopo l'assalto compiuto da Luca Casarini e soci al cantiere del Lido. Una relazione molto più dettagliata della prima è arrivata alla Procura della Repubblica. Qui la Digos ipotizza vari reati: dei più gravi, che vanno dal sabotaggio industriale alle minacce e al danneggiamento, sono chiamati a rispondere alcune decine di no-global. Complessivamente sono un centinaio i giovani che hanno partecipato all'assalto. Non tutti finora sono stati identificati. Nei prossimi giorni la polizia invierà alla magistratura la parte conclusiva della relazione. (c.m.)

In Consiglio le alternative al Mose Presentate le navi autoaffondanti

GRANDI OPERE

*Confronto in aula
sui vari progetti*

Le alternative sul tappeto. Per vent'anni si è parlato solo del progetto Mose, ideato, progettato e costruito dallo stesso gruppo di imprese. Adesso, per volontà della nuova amministrazione comunale e dei due presidenti di commissione Valerio Lastrucci e Paolino D'Anna (entrambi della Margherita), il dibattito entra nel vivo. Ieri mattina in Consiglio comunale è stato presentato il progetto delle navi autoaffondanti elaborato dall'ingegnere del Lido Alberto Pellegrinotti. Un sistema semplice e rimovibile, che non ha bisogno di basi in cemento e sofisticate apparecchiature.

«Molto interessante», lo de-

finisce il presidente Lastrucci. I commissari hanno preso nota e ora dovranno esprimersi — entro la prima metà di ottobre — sulla bontà delle alternative proposte fino ad

oggi. Il percorso prevede anche un'audizione finale con i progettisti del Mose e il Magistrato alle Acque, che dovranno rispondere alle obiezioni sollevate e ai quesiti che saranno posti dal gruppo tecnico del Comune, composto di ingegneri ed esperti, e coordinato dal direttore generale Maurizio Calligaro.

Finora sono stati esaminati i progetti Arca (Apparecchiature removibili contro l'acqua alta) degli ingegneri Paolo Ieno e Murizio De Santis, il

«Perla» di Cesare De Piccoli, che prevede il porto fuori dalla laguna e i fondali rialzati alle bocche, le paratoie spinta di gravità dell'ingegnere Vincenzo Di Tella, le dighe fisse già in funzione a Rotterdam dell'Ekosystem di Fernando De Simone. Un panorama di progetti che ora sarà illustrato in pubblico. «Poi prepareremo un ordine del giorno per il Consiglio comunale», dice Lastrucci, «e finalmente si potrà discutere nel merito di questi progetti».

Intanto però il Mose va avanti spedito. I lavori continuano, e il Consorzio Venezia Nuova ha già quasi ultimato le opere «preliminari» alle tre bocche di porto (moli foranei,

conche di navigazione, porti rifugio) e l'isola artificiale davanti al *bacàn* di Sant'Erasmo. Ora ha chiesto al Cipe altri 500 milioni di euro per gli anni 2006-2007. Necessari a dare il via alla parte più delicata del progetto, cioè la costruzione e la sistemazione sui fondali della laguna delle enormi paratoie in acciaio e dei cassoni in calcestruzzo per gli alloggiamenti. Una fase che il Comune è intenzionato a discutere. La difesa dalle acque alte, secondo Ca' Faretto, si può attuare anche con altri sistemi, che con minore spesa e minore impatto ambientale potrebbero ridurre da subito le maree di almeno 20 centimetri. (a.v.)

Entro dicembre i cantieri per le conche di navigazione

Mose, via ai lavori per le dighe

Trà dubbi e polemiche, tutti nel campo della politica, la realizzazione del sistema Mose per la salvaguardia di Venezia procede secondo i tempi programmati. E stando alle parole del ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi, lo stato di avanzamento dei lavori e la disponibilità di risorse

nario delle opere, conferma che il cronoprogramma è stato fino ad ora sostanzialmente rispettato.

I lavori per la realizzazione del Mose — un sistema di dighe mobili in grado di "tutelare" Venezia e la sua laguna dalle alte maree — sono iniziati nel 2003, con un progetto complessivo da 4

le opere dette "di spalla", ovvero i porti rifugio e le conche di navigazione, che serviranno per consentire il transito dal mare alla laguna (e viceversa) quando le paratoie mobili saranno chiuse.

Sono in fase di realizzazione i porti rifugio all'altezza del Lido e di Chioggia, mentre si stanno avviando i lavori sulla conca per grandi navi alla bocca di porto di Malamocco, che consentirà l'accesso a Marghera e al porto commerciale. Il Consorzio Venezia Nuova attualmente impegna in loco 280 persone (con un indotto circa 4 volte superiore); quando tutti i cantieri saranno a regime avrà alle bocche di porto circa 1.500 addetti. Per gli impianti e le forniture è prevista invece una procedura d'appalto, che lo stesso Consorzio sta predisponendo. Quando l'opera sarà ultimata, garantirà l'occupazione fissa di 150 addetti nell'arco dell'anno. E già il Magistrato alle Acque di Venezia — con il placet del presidente della Regione Giancarlo Galan — ha lanciato la proposta di concentrare all'Arsenale il controllo dell'intero sistema di gestione e manutenzione del Mose.

Il Mose

Finanziamenti e *timing* dell'opera

- **Piano finanziario.** Il progetto prevede 4 miliardi di euro complessivi di spesa (comprese le opere connesse) di cui 1,2 miliardi già finanziati.
- **Stato dell'arte.** Il completamento dell'opera è previsto per il 2012. Sono già state completate opere propedeutiche, e sono in corso opere "di spalla" (porti rifugio e conche di navigazione).

finanziarie sono tranquillizzati.

Attualmente i cantieri aperti sono 11, con 280 persone impegnate alle bocche di porto, ma tra ottobre e dicembre di quest'anno apriranno 6 nuovi cantieri e il Consorzio Venezia Nuova, concessio-

ti tutti gli interventi propedeutici (bonifiche belliche, indagini archeologiche) e i lavori complementari, come la realizzazione delle scogliere a mare. Attualmente sono in fase di realizzazione i lavori attinenti le dighe vere e proprie». Sono