

Mose, il pozzo senza fondo di soldi pubblici: servono altri 40 milioni o
si fermerà

Il sistema di difesa di Venezia dall'acqua alta è di nuovo a rischio blocco per mancanza di fondi. Oltre 41 milioni di euro, necessari per la gestione ordinaria, le manutenzioni e le operazioni di salvaguardia, **non sono stati infatti ancora trasferiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Consorzio Venezia Nuova**, attualmente in liquidazione. Senza queste risorse, che devono essere obbligatoriamente contabilizzate entro la fine del 2025, **si rischia di paralizzare il Mose**, impedendo persino il sollevamento delle barriere in caso di alte maree e mettendo in pericolo la sicurezza di Venezia e Chioggia. L'allarme è stato formalizzato in una lettera al ministro, mentre le imprese avvertono: senza pagamenti, i lavori si fermano.

A lanciare il grido d'allarme è stato il commissario liquidatore del Consorzio, Massimo Miani, con una missiva formale datata 18 dicembre. Nella lettera si spiega che il Ministero non ha operato i trasferimenti di cassa necessari per rispettare il cronoprogramma, e che quindi il Consorzio **non può corrispondere quanto dovuto alle imprese per i lavori già eseguiti, né programmarne di nuovi**. Pur avendo ricevuto diversi solleciti formali, il Mit non ha provveduto, costringendo finora il Consorzio a fare credito, un'opzione che ora non è più praticabile. Le conseguenze di un ulteriore ritardo sono descritte in modo chiaro e preoccupante nella comunicazione. Miani sintetizza che senza i pagamenti e la necessaria contabilizzazione «saranno impediti le attività di gestione del Sistema Mose, di fatto impedendo i sollevamenti delle barriere di difesa (qualora fossero necessari) e le attività a questi ancillari, **indispensabili per garantire la salvaguardia di Venezia e Chioggia in presenza di picchi di marea** e, dunque, evitare l'allagamento delle città. Ciò senza contare che verrebbe posta a rischio la continuità delle manutenzioni programmate e delle altre attività di avviamento del sistema, con tutte le criticità correlate al corretto utilizzo del Sistema di regolazione delle maree, nonché di altri relevantissimi interventi di salvaguardia».

La notizia ha immediatamente sollevato forti reazioni. Cgil, Cisl e Uil di Venezia hanno espresso «forte preoccupazione», dichiarando che «il governo non può bloccare risorse essenziali e già stanziare, perché **così facendo mette a rischio la salvaguardia di Venezia e scarica le ricadute su lavoratrici, lavoratori e imprese coinvolte**». Sul fronte politico, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro è intervenuto con una nota ufficiale, dichiarando che sta seguendo la vicenda «con particolare attenzione e con interlocuzioni al massimo livello». Brugnaro ha rimarcato che il Mose è «un'infrastruttura unica al mondo» e «un presidio di sicurezza che non può permettersi incertezze». Rivendicando il ruolo della sua amministrazione nel supportare il completamento dell'opera, ricordando il primo sollevamento in esercizio il 3 ottobre 2020, Brugnaro ha auspicato un confronto costruttivo tra governo, ministero, Ragioneria generale dello Stato, Autorità per la Laguna e imprese al

Mose, il pozzo senza fondo di soldi pubblici: servono altri 40 milioni o
si fermerà

fine di trovare soluzioni rapide. Ha ribadito che il Mose «**non è una bandiera politica, ma un'opera di salvaguardia nazionale e un patrimonio dell'ingegneria italiana**». Mentre il tempo stringe, la palla passa all'esecutivo, chiamato a evitare che il sistema di difesa più costoso e discusso d'Italia si trasformi in un colossale, e pericoloso, fermo immagine.

Il MOSE [consiste](#) in un progetto ideato e sviluppato con l'intento di proteggere Venezia dall'acqua alta. È composto da 4 barriere, costituite a loro volta da 78 "rettangoli" metallici con una larghezza che va dai 18 ai 29 metri, che **si abbassano e si alzano dal fondo del mare per via di un meccanismo di immissione di aria compressa ogni qualvolta ce ne sia il bisogno**. Il compito di progettare l'opera fu affidato ufficialmente nel 1980 a un gruppo di esperti, ma il primo prototipo ufficiale subì infatti un grosso rallentamento principalmente per due motivi: valutazioni negative sull'impatto ambientale – poi superate negli anni 2000 con una sentenza del Tribunale regionale amministrativo (Tar) del Veneto – e irregolarità nelle concessioni, con la Commissione Europea che aveva segnalato come l'appalto dei lavori fosse stato affidato al Consorzio Venezia nuova senza che ci fosse un regolare bando di gara pubblica. Scandali di questo tipo si sono verificati anche negli anni successivi – e **hanno portato tra l'altro a 35 arresti tra politici locali e dirigenti del Consorzio per corruzione e frode fiscale** –, tant'è che anche se i lavori sono cominciati nel 2003, ad oggi non si sono ancora totalmente conclusi. Il dato più aggiornato è il [dossier](#) della Camera del 18 febbraio 2025 dal titolo "Misure organizzative urgenti per fronteggiare situazioni di particolare emergenza, nonché per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, in cui si indica che, al 31 dicembre 2024, il MOSE risultava completato per il 89,5%. Ciò implica che, secondo tale rilevazione, mancherebbe circa il 10,5% delle opere per la sua definitiva realizzazione.



Stefano Baudino

Laureato in Mass Media e Politica, autore di dieci saggi su criminalità mafiosa e terrorismo.

Interviene come esperto esterno in scuole e università con un modulo didattico sulla storia di Cosa nostra. Per *L'Indipendente* scrive di attualità, politica e mafia.