

GRANDI OPERE: L'INTERVISTA

Parla il presidente del Consorzio Venezia Nuova, la società che sta costruendo le paratoie mobili alle bocche di porto

«Una banca per blindare il Mose»

Mazzacurati: «Anticiperà tutti i soldi, poi lo Stato la rimborserà»

Stiamo realizzando qualcosa che appartiene all'intero Paese: così eviteremo eventi devastanti per la città di Venezia. Grazie all'aiuto di quel grande istituto di credito, i cantieri potranno lavorare anche se il governo volesse toglierci i fondi

di Paolo Possamai

VENEZIA. «Vorrei rassicurare chi confida nel Mose per salvare Venezia. Siamo stati interpellati da una delle maggiori banche europee, che sulla base del nostro contratto con lo Stato si propone di anticipare al Consorzio la somma restante e sufficiente per concludere le opere del Mose. La banca in questione sarà poi rimborsata dallo Stato, con tempi molto lunghi e convenienti, stimabili in 30 anni». Giovanni Mazzacurati, presidente del Consorzio Venezia Nuova, con questa frase annuncia il (possibile)superamento di uno dei maggiori ostacoli sulla via della costruzione del sistema delle paratoie mobili alle bocche di porto. Infatti, già in sede di definizione dell'ultima legge finanziaria i fondi per il Mose sono stati reperiti con estrema difficoltà e molti indizi lasciano supporre che, quale che sia il prossimo governo, la legge di bilancio dell'anno venturo potrebbe lasciare scarsissimi spazi di manovra. A proposito, il Mose è un'opera di destra o di sinistra? A sinistra di sicuro conta un gran numero di oppositori. «È un'opera che appartiene al Paese — dice Mazzacurati — necessaria per evitare il rischio di eventi devastanti a Venezia. Mi pare corretta l'impressione secondo cui a sinistra ci sia un'ala

assai vocante contraria al Mose, però ricordo che a volere questo intervento sono stati da principio i governi Dini, Prodi, D'Alema, Amato».

E se il governo bloccasse i fondi nella prossima finanziaria?

«Con l'anticipo del finanziamento statale attraverso un prestito bancario il problema potrebbe essere risolto».

Ma i fondi finora stanziati quanto tempo di lavoro assicurano ai cantieri del Mose?

«Possiamo procedere per altri due anni, ma l'interruzione dei flussi finanziari non potrebbe non dilatare i tempi di esecuzione dell'opera. Spero sia rifinanziata la Legge speciale e che il Cipe possa continuare a assicurare i fondi previsti per contratto. Ma nel caso, riteniamo sia possibile attivare un finanziamento bancario».

I cantieri stanno procedendo secondo i tempi previsti?

«Stiamo rispettando i programmi, perciò termineremo i lavori nel 2011 e il sistema Mose entrerà in funzione dal

l'anno seguente. I lavori alle tre bocche di porto procedono speditamente, direi che nel complesso il 20% dell'investimento totale è già realizzato o è in corso. Dighe, moli, porti rifugio, conche di navigazione sono visibili testimonianza del procedere dell'intervento. La costruzione dei cassoni dovrebbe iniziare fra un anno e la realizzazione delle paratoie fra due anni e mezzo».

Qual è il volume finanziario di cui già disponete?

«Finora ci sono stati erogati 112 milioni tramite la legge speciale per Venezia, 450 milioni quale prima tranche dal Cipe, 638 milioni quale seconda tranche Cipe. Entro fine mese attendiamo un ulteriore finanziamento Cipe per 650 milioni, per cui arriveremo a disporre del 40% circa del costo totale convenuto con lo Stato di 4,1 miliardi di euro. Ricordo che stiamo parlando di un prezzo chiuso, che ci siamo impegnati a garantire allo Stato e che non subirà incrementi. In parallelo al procedere delle attività, il fatturato del Consorzio aumenta: nel 2005 il giro d'affari è stato di 480 milioni di euro, quest'anno stimiamo che salirà a 550 milioni. La chiusura avviene a pareggio».

L'ex presidente dell'Autorità portuale di Venezia, **Claudio Boniciolli**, teme che l'attività dei cantieri, nella fase di posa dei cassoni sui fondali e di installazione delle paratoie mobili, possa pesantemente interferire con la navigazione.

«Nulla di tutto questo. Se prendiamo in esame la bocca di porto di Malamocco, la più complessa e trafficata, il varco di navigazione disponibile sarà sempre di 200 metri dei 400 disponibili, perché lavoreremo prima in una sezione e poi nell'altra. Raddoppiare inoltre il numero dei rimorchiatori, come previsto

nel contratto a prezzo chiuso con lo Stato, in modo da assicurare la sicurezza della navigazione. Non ci saranno interferenze da intralciare il passaggio delle navi».

Ma quando entrerà in funzione il Mose, secondo i suoi critici, renderà più incerta l'accessibilità del porto e, di conseguenza, lo porterebbe al declino.

«Mi sorprende sempre questa critica, perché l'accesso alla laguna sarà interrotto dal

Mose in un numero ridottissimo di occasioni all'anno. Il porto soffre di ben altre disfunzioni, dalla carenza di infrastrutture a terra fino all'organizzazione portuale e all'escavo dei canali».

Ma allora che senso ha il Mose se non entra quasi mai in funzione?

«Questa considerazione echeggia la battuta del sindaco Cacciari, secondo il quale il Mose serve solo per le acque alte eccezionali. Mi viene da osservare che l'evento tragico di New Orleans ha caratteri eccezionali e che salvare Venezia mi pare un imperativo. Ma a parte questo, rilevo che il Mose può essere chiuso a qualsiasi quota marina. La

scelta del livello sarà funzione di come saremo riusciti a innalzare le rive, che ragionevolmente pensiamo di poter elevare fino a 110 centimetri. Al livello di 110 centimetri, il sistema delle paratoie mobili sarà chiuso da 3 a 5 volte l'anno, mentre se fosse alla quota di 100 centimetri le chiusure sarebbero da 9 a 12. La sintesi è che con il Mose al lavoro Venezia non sarà più invasa dalle acque alte».

Affermazione perentoria, che trova larga opposizione anche in ambito

scientifico.

«Ma noi non abbiamo mai individuato una tecnologia migliore, più efficace e ambientalmente compatibile, fra

tutte quelle alternative prospettate. E siccome abbiamo concluso un contratto con lo Stato, responsabilmente lo portiamo avanti e non riteniamo sia nostro compito di partecipare a dibattiti. Mi ricordo di un articolo di Giorgio Lago, secondo il quale i politici veneziani rischiano di trovarsi a gorgogliare un giorno più che a discutere di Mose».

E se il prossimo governo vi chiedesse di modificare il progetto? Le opere già eseguite sono altrimenti utilizzabili?

«Mi verrebbe da dire che abbiamo superato il punto del non ritorno, poi mi torna in mente la vicenda della centrale di Montalto di Castro. Di sicuro le opere eseguite sono specifiche per il Mose, salvo voler dire che porti rifugio costati centinaia di milioni di euro possono essere riconvertiti a porticcioli turistici».

State procedendo nei vostri piani relativi all'Arsenale?

«Abbiamo avuto in concessione dal Demanio l'area Nord dei bacini di carenaggio e una serie di capannoni alla Novissima. Nei bacini pensiamo di realizzare tutte le manutenzioni del Mose, oltre a attività di cantieristica in parte connesse al Mose. Nei capannoni entro due anni trasferiremo il Consorzio, il servizio informativo del Magistrato alle acque e tutto quel

che servirà per la gestione del sistema opere mobili».

Quali saranno i costi di gestione e manutenzione del Mose?

«La gestione costerà 8,5 milioni di euro l'anno, la manutenzione 10 milioni l'anno».

Vale a dire che il Consorzio perpetuerà se stesso?

«No. Una volta terminata la costruzione e assicurata la gestione per 3 anni come forma di garanzia di buon funzionamento, il Consorzio cesserà di esistere. Gestione e manutenzione ritengo saranno messe a gara, dove potrà concorrere la nostra partecipata Tethis. Sarà tempo, allo-

ra, di un bilancio e anche i nostri critici vedranno oltre tutto che non ci siamo occupati solo di Mose. I 200

nostri dipendenti, i 300 ri-

cercatori e membri degli studi di ingegneria di cui ci serviamo stabilmente, il migliaio di dipendenti delle imprese di costruzione hanno generato ricchezza per il territorio e costruito giorno dopo giorno la salvaguardia dell'ecosistema lagunare. Siamo stati, tramite un'infinità di accordi di programma, il braccio esecutore dei Comuni di Venezia e Chioggia. Ci siamo occupati della risistemazione dei litorali dalla foce dell'Adige a quella del Piave. Stiamo marginando e mettendo in sicurezza le sponde lagunari della zona industriale di Marghera. Chi ci osserva da vicino con intelligenza, per esempio cronisti come Alberto Vitucci, sa benissimo che "Non solo Mose" potrebbe essere anche il nostro slogan».

Una presenza tanto forte da essere giudicata incombente e pervasiva dai vostri oppositori.

«Secondo i comitati "No Mose" abbiamo pagato la città. Siamo semplicemente la più grande realtà imprenditoriale del territorio e abbiamo la responsabilità di rispondere alle sollecitazioni serie che ci arrivano. Il sindaco Cacciari, per esempio, ci ha chiesto di sostenere la messa in scena del "Flauto magico" il 21 aprile alla Fenice. Avremmo dovuto rispondere no e lasciare la Fenice senza risorse?».

Lei tiene Cacciari in conto fra i sostenitori o gli oppositori al Mose?

«Il sindaco ha intrapreso un percorso complicato e tortuoso, ma ho fiducia che alla fine arriverà all'unica vera soluzione in campo per la salvezza di Venezia. Si chiama Mose».

Abbiamo già ricevuto il 40% dei 4,1 miliardi

complessivi. Finiremo l'intervento nel 2011 e l'anno successivo il sistema funzionerà

L'accesso delle navi al porto non sarà mai ostacolato durante la fase di installazione

Ho fiducia in Cacciari alla fine si convincerà

IL CONSORZIO

Al Consorzio Venezia Nuova, concessionario dello Stato per la realizzazione del sistema Mose, partecipano le imprese di costruzioni Mantovani (32%), Mazzi-Grandi Lavori Fincosit (32%), Condotte d'acqua (21% assieme a Astaldi e Mantelli Estero), Consorzio veneto cooperativo (2,5%), Saipem (2,5%), San Marco consorzio costruttori veneti e Consorzio grandi restauri veneziani (9%), Impregilo (1%). Impregilo, ossia il maggiore fra i gruppi del settore in Italia, è stato azionista di primo piano del Consorzio fino a tre anni fa - anche in relazione alle difficoltà finanziarie attraversate dall'impresa - quando ha ceduto pressoché in toto la propria partecipazione alla padovana Mantovani e alla romana Fincosit. Il Consorzio ha sede a Venezia, a palazzo Morosini in campo Santo Stefano. Ma è in programma il trasferimento all'Arsenale. Al riguardo la progettazione della risistemazione urbanistica dell'area dei bacini è stata affidata a Tethis, a Technital e all'architetto Giorgio Lombardi. Gli uffici del Consorzio saranno invece ospitati nei sei padiglioni alla Novissima ottenuti in concessione dal Demanio. All'architetto Alberto Cecchetto è stato attribuito il progetto per il restauro dei fabbricati e per l'inserimento in essi di nuove strutture necessarie a compartire gli spazi.

CHI E'

Giovanni Mazzacurati è nato a Pisa e ha 74 anni. Laureato in Ingegneria Idraulica all'Università di Padova, dal luglio 2005 è presidente del Consorzio Venezia Nuova e continua anche a svolgere il ruolo di direttore generale, carica che gli è stata assegnata nel 1983. Prima di occuparsi del Consorzio ha lavorato nell'azienda di famiglia e successivamente è stato direttore generale delle imprese del Gruppo Furlanis di Portogruaro. Dal 1983 è nel Consorzio. Dal 2003 Giovanni Mazzacurati è anche membro del Consiglio di amministrazione della Fabbriceria, detta Procuratoria di San Marco: è cioè uno dei procuratori di San Marco.



Giovanni Mazzacurati
presidente
del Consorzio Venezia Nuova